RESPUBLICA

RER MÉTROPOLITAIN

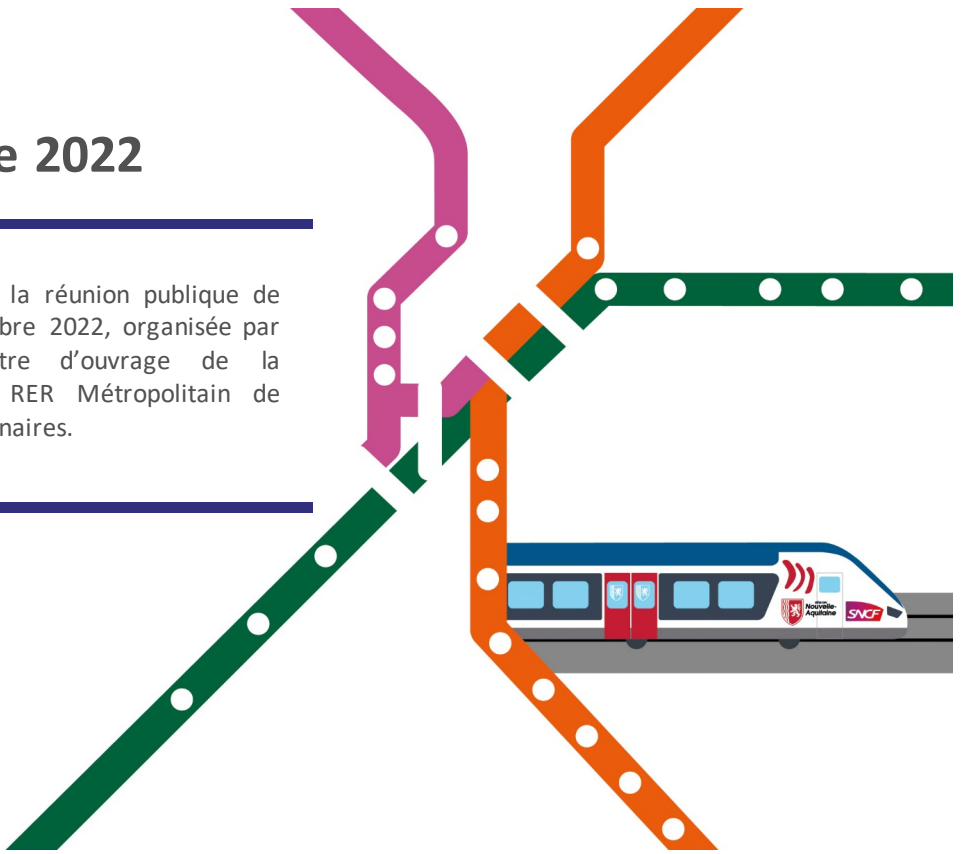
BORDEAUX MÉTROPOLE | GIRONDE | NOUVELLE-AQUITAINE

Concertations sur le RER Métropolitain

Réunion publique à Lesparre

2 novembre 2022

Verbatim complet de la réunion publique de Lesparre du 2 novembre 2022, organisée par SNCF Réseau, maître d'ouvrage de la concertation sur le RER Métropolitain de Bordeaux, et ses partenaires.



PRÉFÈTE DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE
Liberté
Égalité
Fraternité

Région Nouvelle-Aquitaine

BORDEAUX MÉTROPOLE

Gironde LE DÉPARTEMENT

NOUVELLE-AQUITAINE MOBILITES

SNCF

Interne SNCF Réseau

SOMMAIRE

1 Introductions et présentations du projet3

1.1Introductions3

1.1.1 Maire de Lesparre3

1.1.2 Sous-préfet de Lesparre-Médoc4

1.1.3 Région Nouvelle-Aquitaine4

1.1.4 Département Gironde5

1.2Présentation de la concertation6

1.3Présentation du projet8

2 Échanges avec la salle14

Interne SNCF Réseau

1 Introductions et présentations du projet

1.1 Introductions

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Merci d'être venus aussi nombreux à cette réunion publique organisée dans le cadre de la concertation sur le RER métropolitain qui se déroule du 20 septembre au 19 novembre 2022. Je m'appelle Frédéric Fiatte, je suis l'animateur de cette réunion.

Ce qui nous attend ce soir est un programme en deux temps : une première partie de présentation du projet et du cadre des concertations, avec d'abord un mot d'accueil de votre Maire Bernard Guiraud, une introduction par les partenaires cofinanceurs du projet, Frédéric Mellier qui est conseiller régional Nouvelle-Aquitaine, Jean Galand qui est vice-président du Département en charge des mobilités, un mot de l'État, Monsieur le Sous-Préfet Fabrice Thibier qui nous dira aussi un mot sur ce projet. Puis un mot des garants de la concertation désignés par la Commission Nationale du Débat Public, on a ce soir avec nous Monsieur Walter Acchiardi qui vous expliquera son rôle pendant cette concertation. Avant d'entrer dans le vif du sujet et de la présentation du projet par son directeur chez SNCF Réseau, Édouard Parant, et ses collègues qu'il présentera tout à l'heure.

Ensuite un temps de questions/réponses, vous aurez la parole. Le premier temps devrait durer une quarantaine de minutes et ensuite nous aurons le temps d'un débat ouvert avec la salle.

Monsieur le Maire, un mot d'accueil tout de suite.

1.1.1 Maire de Lesparre

Bernard Guiraud, Maire de Lesparre

Merci. Je vais essayer de n'oublier personne, Monsieur le Sous-Préfet, Monsieur le Conseiller régional, Monsieur le Vice-Président du Conseil Départemental de la Gironde, Mesdames et Messieurs représentant la SNCF, Mesdames et Messieurs les Conseillers régionaux, parce que j'en vois plusieurs, Mesdames et Messieurs les Conseillers départementaux, j'en vois plusieurs aussi, Mesdames et Messieurs les Maires, et ils sont nombreux dans la salle, Mesdames et Messieurs les Présidents d'associations, Mesdames et Messieurs.

Je suis ravi que cette concertation se déroule à Lesparre, c'est un signe puisque l'on sait très bien que Lesparre est une ville de centralité et cela vous permet de venir de toutes les communes environnantes. Concertation, nous avons l'habitude en ce moment puisque nous en sommes à la deuxième réunion de concertation, pas sur le même sujet. Cela prouve que le Médoc est dynamique puisque qui dit concertation, dit projet. Je vais essayer de ne pas faire long parce que je préférerais que l'on rentre dans les débats donc je vais m'arrêter là et je vais simplement vous dire que pour la ville de Lesparre et sur ce projet RER, que j'ai envie d'appeler girondin, pardonnez-moi d'être un peu chauvin, mais pour nous il est girondin, certes métropolitain puisque je sais que la Métropole est partie prenante de ce projet. Pourquoi la Métropole ? Nous avons quand même nombre de Médocains qui travaillent sur la banlieue bordelaise, toute la métropole, mais il ne faut pas oublier aussi les Bordelais métropolitains qui travaillent sur le Médoc. Nous avons vraiment deux sujets sur cette ligne avec des problématiques qui ne sont peut-être pas les mêmes, mais qui sont

Interne SNCF Réseau

effectives. Nous sommes très attentifs à ce projet, c'est un des outils qui permettraient à la dynamique lancée sur ce territoire de l'épauler encore plus.

Je voulais vous remercier toutes et tous d'être présents et présentes puisqu'il y a quand même pas mal de monde, cela prouve votre intérêt à vous aussi pour cette ligne du Médoc.

Merci à toutes celles et tous ceux qui vont animer les débats. Bon débat.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci Monsieur le Maire pour ce mot d'accueil. Je précise que vous avez sur vos chaises deux documents, un premier qui est le dossier de concertation et qui reprend toutes les grandes lignes, toutes les caractéristiques du projet en détail. Vous pouvez le consulter, mais vous allez en avoir une présentation complète à l'oral ; et un questionnaire de satisfaction sur les rencontres publiques que certains ont reçu sur leur chaise, si vous ne l'avez pas reçu, il sera aussi à la fin sur la table. C'est dans le but d'une amélioration des dispositifs de concertation de la SNCF que nous vous avons distribué ce document. Je précise aussi que la réunion est filmée, en tout cas la tribune est filmée pour que les personnes puissent nous suivre à distance. Je vous demanderai, dans ce cas, de bien attendre d'avoir le micro en main pour parler sinon on ne vous entend pas.

Monsieur le Sous-Préfet, est-ce que vous voulez nous dire un mot ?

1.1.2 Sous-préfet de Lesparre-Médoc

Fabrice Thibier, Sous-préfet de Lesparre-Médoc

Bonsoir à tous. Merci beaucoup d'être là, c'est un moment important, un moment de démocratie, un moment d'échanges sur un projet structurant pour votre territoire et structurant à plusieurs titres. Je crois que le Médoc, le néo Médocain que je suis peut le dire, est en train de faire face à un énorme défi, celui de la démographie. Vous le ressentez depuis Bordeaux, cela pousse de plus en plus vers le nord et de plus en plus vers l'ouest, les prix de l'immobilier s'en ressentent, ainsi que la disponibilité des logements et de l'emploi. Il y a à peu près 9 000 emplois qui ne sont pas pourvus dans le Médoc alors qu'on a 8 800 personnes qui sont en demande d'emploi, donc on a un besoin de faire correspondre l'offre avec la demande.

Pour cela, il faut penser à l'aménagement du territoire, il y a effectivement beaucoup d'élus présents dans cette salle qui sont en charge de cet aménagement et de l'équilibre de vos territoires. Pour aménager un territoire, depuis quelques siècles maintenant, on se rend compte que c'est autour de ses grands axes de circulation que cela se fait. Je suis ravi que ce soir il puisse y avoir un débat autour du développement d'une offre ferroviaire adaptée aux besoins du Médoc.

Je vous souhaite à tous un très bon débat. Merci.

1.1.3 Région Nouvelle-Aquitaine

Frédéric Mellier, Conseiller régional Nouvelle-Aquitaine

Merci. D'abord je suis très content d'être ici ce soir et de voir que vous êtes très nombreux dans cette salle. Je pense que pour qu'une concertation soit réussie, il faut que les citoyens y participent et, en l'occurrence, votre participation ce soir est une garantie d'une réussite.

Interne SNCF Réseau

Premier mot d'abord pour dire que l'on a changé d'ère, parce qu'il y a 30 ans cette concertation sur le RER métropolitain aurait sans doute été inimaginable et qu'aujourd'hui, au vu des enjeux d'aménagement du territoire, des enjeux sociaux et des enjeux, bien évidemment, environnementaux, le train devient une réponse essentielle aux besoins des déplacements des populations. C'est à partir de ce point de départ que les collectivités en premier lieu, d'abord la Région et la Métropole et depuis quelque temps le Département, mais j'y reviendrai, ont porté l'ambition d'un RER métropolitain qui permette d'utiliser au mieux l'ensemble des infrastructures ferroviaires de notre département afin de faciliter les déplacements des populations.

Ce qui est sûr, c'est qu'aujourd'hui, le train est l'outil le plus efficace pour se déplacer d'un point A à un point B, je le dis à chaque concertation. Je donne un exemple, c'est celui entre la gare de Pessac et la gare de Cenon, il faut 14 minutes en train pour faire ce déplacement, il en faut au minimum 40 aujourd'hui en voiture et à peu près pareil en tramway. L'idée est vraiment d'avoir un outil qui soit efficace et qui réponde aux besoins des usagers et des habitants de notre territoire. Je partage ce qui a été dit par Monsieur le Maire, même si au départ cela a été dénommé le RER métropolitain, je pense qu'il a une autre ambition, celle de répondre aux besoins de déplacement des Girondins.

Les études montrent aujourd'hui qu'à terme, avec l'utilisation en 2030 du RER, on peut permettre à 20 000 voyageurs de plus de prendre le train, ce qui équivaut à peu près à 6 000 voitures en moins sur les routes girondines. Le périmètre, vous l'avez sous les yeux… parce que lors de la consultation, vous allez beaucoup intervenir sur la question de la ligne du Médoc et de la ligne 42… mais l'ambition est sur l'ensemble du département, notamment en créant ce que l'on appelle des « diamétrales » : ce sont des trains qui partent par exemple de Libourne qui vont jusqu'à Arcachon, qui marqueront l'arrêt en gare Saint-Jean, mais qui ne seront plus terminus gare Saint-Jean, ce qui va permettre d'imaginer les déplacements autrement sur le département.

C'est un projet à 680 millions d'euros cofinancés par la Région, la Métropole, l'Etat, et le Département depuis maintenant un an.

Voilà rapidement en mot d'introduction ce que je voulais donner sur ce projet de RER en voyant bien que l'ambition est bien sûr, dans un premier temps, d'avoir un train toutes les demi-heures sur l'ensemble du territoire puis, à terme, là où ce sera possible, d'avoir des trains tous les quarts d'heure.

Pour conclure, à côté du projet ferré RER, va s'adosser un projet car express pour le RER girondin qui vous concernera puisqu'en partie centrale du Médoc, nous avons la volonté de rajouter un car express qui permette d'améliorer la liaison entre le Médoc et la métropole bordelaise. L'idée est d'avoir une fréquence régulière de cars sur cette liaison entre le Médoc et la métropole en voyant bien qu'il ne s'agit pas de substituer le train aux cars ou de les mettre en concurrence, mais bien de rajouter un moyen de transport supplémentaire sur le territoire.

1.1.4 Département Gironde

Jean Galand, Vice-président du Département en charge des mobilités

Bonsoir à toutes et à tous. Je voudrais d'abord remercier Monsieur le Maire de son accueil, merci Bernard, et saluer tous les élus qui sont présents dans la salle, en l'occurrence mon collègue conseiller départemental Stéphane, mais aussi tous les maires avec qui le Département à l'habitude de travailler en partenariat.

Interne SNCF Réseau

Le Département est là aujourd'hui parce qu'il a consenti, sur ce projet de RER métropolitain, à un effort tout à fait considérable, on peut dire même exceptionnel. Dans ce projet de RER métropolitain que, comme beaucoup l'ont dit, nous préférons qualifier de RER girondin puisqu'il doit s'adresser à l'ensemble des Girondins, et pas seulement aux métropolitains. Le souhait du Département exprimé par son Président, Jean-Luc Gleyze, est de donner à ce projet une véritable envergure girondine.

Un investissement à hauteur de 170 millions d'euros qui correspond, et c'est à souligner, à une participation volontaire. Le Département n'avait aucune obligation de participer puisque le réseau ferroviaire est hors de ses compétences. On a choisi de participer financièrement à ce projet pour l'améliorer dans son ensemble et lui donner une envergure girondine au-delà du seul territoire métropolitain dans le but de corriger les déséquilibres existants entre les territoires ruraux et urbains et en renforçant les solidarités humaines et territoriales puisque le Département est au cœur de ces solidarités. Enfin, pouvoir répondre aux enjeux de pouvoir d'achat en proposant un moyen de transport moins onéreux, moins contraignant, moins polluant et respectueux de l'environnement.

En ce qui concerne la ligne du Médoc, le Département a réalisé un effort tout à fait remarquable en y consacrant plus de 90 millions pour 170 millions versés, c'est-à-dire plus de la moitié, pour élargir le périmètre du projet initial qui devait aller jusqu'à Macau afin de pouvoir desservir tout le Médoc jusqu'à la Pointe de Grave. Il s'agit de proposer un véritable service ferroviaire de proximité qui viendra en complément du développement du réseau routier, des pistes cyclables, des voies dédiées, des aires de covoiturage dans le cadre d'une politique globale de mobilité multimodale pour travailler collectivement au développement du Médoc.

Je crois qu'aujourd'hui vous devez vous rendre compte de l'effort considérable fait par le Département pour aider, sur cette ligne du Médoc, avec 90 millions d'euros, pour désenclaver le Médoc et fournir une ligne ferroviaire qui desserve de façon régulière toutes les gares ciblées.

1.2 Présentation de la concertation

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci beaucoup, merci à tous pour ces mots d'introduction. Je donne la parole à Walter Acchiardi, garant de la concertation.

Walter Acchiardi, Commission Nationale du Débat Public

Bonsoir Mesdames et Messieurs. Nous sommes deux garants de la concertation nommés par la Commission Nationale du Débat Public à la demande des maîtres d'ouvrage que sont SNCF Réseau, Bordeaux métropole et Gares et Connexions et tous les financeurs qui ont évoqué leur participation. Je voulais simplement vous dire quelques mots parce que le terme de garant de la concertation n'est pas très connu et la Commission Nationale du Débat Public commence à être un peu connue, mais pas complètement.

Je ne vais pas prendre beaucoup de temps, mais la CNDP, Commission Nationale du Débat Public, 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 les politiques publiques, des plans, des programmes, ici un projet ayant un impact significatif sur l'environnement. Il peut y avoir soit des débats publics sur de très gros projets, mais également des concertations préalables. On est ici dans le cas de figure d'une

Interne SNCF Réseau

concertation préalable volontaire, elle n'était pas obligatoire, les maîtres d'ouvrage ont souhaité la mettre en place.

L'article 121-15-1, excusez-moi pour le détail, du Code de l'environnement explique ce qu'est une concertation préalable. Elle permet de débattre de plusieurs choses : de l'opportunité du projet, des objectifs et des caractéristiques de ce projet, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que leur impact significatif sur l'environnement et l'aménagement du territoire, d'éventuelles solutions alternatives aux projets proposés par les maîtres d'ouvrage y compris pour un projet de l'absence de mise en œuvre, ce qui ne sera sûrement pas le cas pour ce projet, mais cela peut arriver dans d'autres cas, et des modalités d'information et de participation du public après cette phase de concertation préalable. Je fais juste une petite parenthèse, il se trouve qu'il y a trois concertations, cela sera expliqué tout à l'heure, celle de la ligne du Médoc est une de ces concertations et tout particulièrement cette ligne ici qui est moins avancée techniquement que les deux autres. On peut penser qu'il pourrait y avoir des choses intéressantes pour après cette concertation préalable qui se finit le 19 novembre, concernant les modalités de la suite pour vous tenir au courant de la façon dont cela se passera et dont vous pourrez participer.

Les garants sont désignés pour garantir le bon déroulement de la concertation et le respect de la participation du public, donc nous sommes des tiers neutres. Les garants sont indépendants du maître d'ouvrage, bien évidemment, et de toute autre partie prenante, y compris de l'État, et se doivent de respecter, c'est important par rapport au commissaire-enquêteur, une stricte neutralité par rapport au projet. Nous n'avons pas d'avis à avoir sur le projet, nous sommes là pour faire en sorte que la concertation soit la plus transparente et la plus efficace possible.

Nous avons plusieurs temps dans notre action. Le premier temps est avant même le lancement de concertation. Dès que les maîtres d'ouvrage déposent une saisine au niveau de la CNDP, on rencontre les principaux acteurs et l'on a rencontré pas mal de monde, y compris des gens dans la salle sur le Médoc parce qu'on a bien senti qu'il y avait une demande très forte à ce niveau. Donc on a rencontré des associations, des élus, etc. et c'est sur cette base que l'on a échangé avec les maîtres d'ouvrage pour mettre en place une concertation et l'on a conseillé, on a donné des préconisations pour que cette concertation soit la plus efficace possible et la plus transparente possible. On a rencontré à peu près 35 à 40 personnes dans ce contexte.

Deuxième temps, cette notion de conseil pour réaliser le dossier de concertation que vous avez entre les mains, qui a été réalisé par les maîtres d'ouvrage, mais on a conseillé par rapport à cela un calendrier et des modalités de concertation dont ces réunions publiques, le prochain atelier qu'il y aura la semaine prochaine à Bordeaux métropole sur les conditions de réussite, le site Internet…

Troisième temps, pendant le temps de la concertation on participe aux réunions publiques, on peut être interpellés par tout citoyen ou citoyenne autant que de besoin sur la dimension de concertation, pas sur l'aspect technique du projet, puisqu'il y a des personnes bien plus compétentes que nous pour cela. Après cette concertation, donc après le 19 novembre, nous avons un mois, mon collègue Denis Salles et moi-même, pour écrire un bilan de la concertation du point de vue des garants qui sera rendu public et les maîtres d'ouvrage auront au maximum deux mois pour répondre et faire eux-mêmes leur propre bilan qui sera également rendu public. Dans ce bilan, on fait une synthèse des observations et des préconisations que vous avez vous-même apportées, on évoquera la méthodologie utilisée par le maître d'ouvrage, une appréciation

Interne SNCF Réseau

indépendante sur la qualité de la concertation et d'éventuelles recommandations au maître d'ouvrage pour la suite.

J'en ai terminé, s'il y a des questions, on pourra éventuellement les prendre plus tard. Très bonne soirée et bonne concertation.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci Monsieur Acchiardi. Apparaissent à l'écran les mini CV des deux garants de la concertation et à nouveau les adresses électroniques auxquelles vous pouvez les contacter.

Je vais maintenant vous présenter rapidement les modalités de ces concertations, comme l'a expliqué le garant de la concertation. Nous sommes dans le cadre de trois concertations qui se déroulent simultanément, c'est un peu technique, mais il est organisé une concertation par ligne. Pour des raisons de cohérence et de logique, on les a organisées en même temps pour que les personnes concernées par ces trois lignes puissent s'exprimer au même moment et faire des retours constructifs. Il y a deux mois d'informations et d'échanges qui se terminent le 19 novembre.

Pour s'informer et s'exprimer, plusieurs moyens ont été mis à disposition du public. Il y a le dossier de concertation, le petit dépliant que vous trouvez à l'entrée, que vous avez trouvé en émargeant, un site Internet dédié sur lequel vous êtes peut-être allés, *projet-rer-m.fr*, une plateforme sur laquelle s'exprimer où de nombreuses personnes, déjà plusieurs centaines, ont déposé des avis, et des registres papier disposés dans les mairies concernées par des aménagements et à Lesparre.

Pour échanger, six réunions publiques ont été organisées, ce soir, c'est la dernière puisqu'il y en a déjà eu une à Arcachon, à Talence, à Libourne, à Saint-Yzan-de-Soudiac et à Langon, deux ateliers thématiques, un sur la halte et le pôle d'échange multimodal de Talence Médoquine qui est une des nouveautés apportées par ce RER ; puis un dernier rendez-vous aura lieu lundi prochain, le 7 novembre, à Bordeaux, à 18 h 30, un atelier participatif sur les conditions de réussite du projet pendant lequel on demandera aux personnes qui participent de travailler par groupes pour donner leur avis à la maîtrise d'ouvrage sur les indicateurs et les critères de réussite d'un projet de RER à cette échelle. Les inscriptions sont encore ouvertes jusqu'à vendredi, si cela vous intéresse, vous pouvez vous inscrire. On a fait aussi 13 rencontres dans les trains, dans l'espace public, un peu partout, vous nous avez peut-être vus sur la ligne du Médoc avec mes collègues ces dernières semaines pour aller rencontrer les voyageurs.

On va passer maintenant à la présentation du volet ferroviaire et de ses aménagements par Édouard Parant, directeur de projet chez SNCF Réseau. Avant cela, on va vous diffuser une vidéo d'introduction au projet qui récapitule ses grandes lignes.

1.3 Présentation du projet

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

Édouard Parant, SNCF Réseau

Bonsoir à tous et à toutes. Édouard Parant, je suis directeur du projet de RER sur sa partie ferroviaire. Vous avez vu dans le film, les objectifs poursuivis par les cofinanceurs au travers de ce grand projet d'infrastructure, mais pas seulement puisqu'il y a aussi un volet tarification et billettique.

Interne SNCF Réseau

Ce soir, je vais vous présenter le volet ferroviaire, qui n'est qu'une des composantes, vous l'aurez compris, et spécifiquement sur le territoire du Médoc qui est l'objet de cette réunion.

On a trois lignes, nous nous intéressons à la violette qui initialement s'arrêtait à Macau et qui, dans le projet final révisé en mars 2022, avec l'arrivée du Département de la Gironde. Cela nécessite de repenser le travail amorcé avec les collectivités.

Le projet va devenir concrètement très visible, pas forcément pour vous qui êtes sur le territoire de Lesparre, mais en tout cas cela concerne cette ligne avec l'ouverture à venir, d'ici deux ans, de deux haltes d'interconnexion avec les transports en commun de la métropole. La halte du Bouscat, cela vous paraît peut-être lointain et surtout aujourd'hui cela vous cause des soucis, parce que c'est pour elle qu'en journée les trains sont supprimés, parce que l'on a besoin de réaliser les travaux, mais je crois que d'ici la fin de l'année on retrouvera un rythme normal avec des trains sur l'intégralité de l'amplitude horaire. Dans deux ans, il y aura une autre gare d'interconnexion, un autre hub de mobilité qui sera la gare de Talence Médoquine connectée avec un bus à haut niveau de service pour desservir la faculté et le CHU Pellegrin. Ce sont de nouveaux hubs de mobilité qui permettront de rentrer plus facilement dans la métropole bordelaise. Cela concerne donc directement la ligne du Médoc.

Cela a été brièvement présenté par Monsieur le Vice-Président du Département, les investissements sont considérables et ce sont les collectivités au premier rang desquelles l'État, la Région, la Métropole et donc maintenant le Département, qui viennent, quasiment pour quatre-quarts, investir sur ce projet près de 600 millions d'euros. Ils investissent évidemment sur de l'infrastructure, mais aussi sur le matériel roulant, car augmenter la desserte nécessite aussi de disposer de plus de trains. Près de 100 millions d'euros seront nécessaires pour augmenter la taille du parc de trains pour ce RER.

Si l'on veut décrire très rapidement cette ligne, c'est plus de 120 km, 18 gares dont deux gares nouvelles avec, c'est un petit peu représentatif de la France, une partie très urbaine, une partie périurbaine au fur et à mesure que l'on quitte la métropole, et une partie régionale ou rurale. En tout cas, on couvre bien ces trois typologies de territoire avec la ligne du Médoc.

Je vois déjà un premier chiffre qui pourra peut-être vous interpeller. L'horizon de mise en service de tout ce qui va vous être présenté n'est pas demain, on en est bien conscients, c'est à l'horizon 2030, c'est comme cela que c'est formulé dans la feuille de route transmise par les cofinanceurs à la SNCF. Le temps ferroviaire est un temps long, on va essayer de vous expliquer pourquoi et dans quelle mesure ces investissements amélioreront votre mobilité.

L'enveloppe, on parlait de 600 millions d'euros dont quasiment un tiers sera consacré à la ligne du Médoc pour le RER.

L'objectif final n'est pas de réaliser des travaux, c'est de vous offrir plus de trains. Plus de trains, c'est dans la première partie jusqu'à Macau un train toutes les demi-heures, donc cela fait 64 trains par jour grosso modo si l'on est de 6 h à 22 h. À Lesparre, l'objectif est de pouvoir atteindre cette desserte à la demi-heure aux heures de pointe et le reste de la journée une desserte à l'heure, c'est-à-dire un train par heure dans chaque sens, on est bien d'accord, et quand on dit à la demi-heure, c'est un train toutes les demi-heures dans chaque sens, ce qui fait quatre trains par heure. Au bout de la ligne vers Le Verdon, c'est une desserte toutes les deux heures, voire suivant l'heure de la journée, peut-être l'orienter et obtenir une desserte à l'heure. Si l'on veut

Interne SNCF Réseau

y revenir, on vous expliquera pourquoi on ne peut pas forcément développer au-delà, parce que vous le savez, on est sur une voie unique et non pas une double voie.

Aujourd'hui, il doit y avoir 2 300 ou 2 500 clients par jour sur cette ligne et l'on vise à doubler la clientèle ; c'est aussi en phase avec l'ambition de la SNCF et de son Président, doubler la part du ferroviaire dans les 10 ans. Pour mettre un petit peu en lumière ce que cela représente, vous représentez sur la diapositive à l'écran l'intégralité de la ligne et de ces gares. Aujourd'hui, les premiers chiffres sont ceux dont vous disposez quand vous allez à la gare. On voit que la desserte est effectivement beaucoup plus limitée lorsque l'on quitte le territoire métropolitain, il y a donc un renforcement à opérer jusqu'au bout de la ligne, jusqu'au Verdon et à la Pointe de Grave.

Les objectifs recherchés spécifiquement sur cette ligne sont d'abord de faire en sorte que les trains roulent à l'heure, et qu'il y en ait le moins possible annulé contrairement à ce que beaucoup de gens nous font remonter aujourd'hui, c'est-à-dire une qualité de service qui n'est pas au rendez-vous. N'imaginez pas que l'on est venu vous vendre du rêve, on sait que cela ne va pas bien et, pour autant, les cheminots travaillent. Simplement, arrive un moment de vérité où, c'est vrai pour votre voiture, vous faites des réparations et à un moment donné le garagiste vous dit qu'elle est au bout, donc il va falloir, non plus faire du petit entretien, mais investir dans de la régénération, changer des pièces. Donc il va falloir fiabiliser l'infrastructure pour améliorer la régularité.

Le deuxième objectif est lié au premier. La caténaire, c'est-à-dire ce qui permet d'avoir l'électricité, n'est plus utilisée aujourd'hui sur une bonne partie du parcours parce que cela ne fonctionne plus. Le fil est toujours là, mais globalement on préfère ne pas y toucher pour qu'il ne nous tombe pas dessus. Cela veut dire que les trains roulent au diesel. La Région, comme beaucoup d'acteurs aujourd'hui, souhaite que le RER soit un mode décarboné, c'est-à-dire non générateur de gaz à effet de serre et donc que l'on arrête, sur cette ligne, d'utiliser des locomotives diesel. Cela va nécessiter un certain nombre d'investissements vis-à-vis de l'alimentation électrique qui ne marche plus, on verra par la suite comment on peut faire.

Une fois que l'on aura réussi à vous offrir un service de qualité, l'idée est d'augmenter la cadence, que ce soit plus fréquent, plus régulier. Pour cela, les premières études qui ont été lancées montrent qu'il faut s'assurer que la voie permette de ne pas avoir de limitation de vitesse. On traverse des territoires variés sur lesquels la plateforme, globalement, entre la sécheresse et les inondations, est soumise à pas mal de contraintes, les ouvrages d'art ne sont pas tout neufs, on est sur une vieille infrastructure, il faut en être conscient. Le premier effort à faire est sur la voie afin de sécuriser la plateforme, soit un linéaire de 120 km de voie à traiter.

La deuxième étape est de s'intéresser non plus aux rails, mais à ce qui est au-dessus de nous et de faire en sorte que les trains aient une alimentation électrique de qualité. L'idée n'est pas de refaire à l'identique car c'est très cher et aujourd'hui on a certainement des solutions technologiques qui nous permettent peut-être d'assurer le même service avec des solutions de type trains à batterie qui évitent d'avoir à refaire toute la caténaire ; je vous montrerai une illustration dans quelques instants. On profitera à cette occasion du fait qu'un certain nombre de trains de la région qui aujourd'hui sont en diesel vont retourner à l'atelier pour être révisés pour remplacer le moteur diesel par des batteries. C'est comme si vous emmeniez votre voiture chez le garagiste en lui demandant d'enlever le turbodiesel et de le remplacer par un pack batterie.

Pour assurer le troisième objectif de mettre plus de trains, on va avoir besoin de changer la signalisation ferroviaire, c'est-à-dire le code de conduite des trains, ce qui fait qu'aujourd'hui le conducteur du train sait

Interne SNCF Réseau

s'il a le droit de passer ou pas, le feu est rouge, vert ou jaune. Ce qui existe aujourd'hui n'est pas très performant parce que c'est vieux, là aussi, il va y avoir un effort pour mettre à jour la signalisation de la ligne pour permettre d'augmenter le débit et de faire passer plus de trains sur les mêmes rails.

Cela arrivera dans les années 2030, mais vous allez me dire que vous avez besoin de prendre le train demain pour aller travailler ou pour aller au lycée. Des travaux sont pourtant faits, comme de l'entretien et un peu d'investissement. Ce que je viens de vous présenter sera de la régénération lourde, mais au quotidien, c'est-à-dire tous les ans, la collectivité investit et donc donne de l'argent à la SNCF pour faire des travaux : 4 millions d'euros par an d'entretien sur la ligne et 5 millions d'euros d'investissement en moyenne, donc une petite dizaine de millions d'euros sur ces 120 km. Avec la Région, il y a eu des travaux d'urgence car à un certain moment l'on se rend compte que cela va vraiment craquer et qu'il faut investir sinon c'est l'arrêt des trains. Vous avez le descriptif des travaux votés sur 2020-2023, cela vient en complément de ce qui vous est présenté. On réfléchit aussi, d'ici 2025, à compléter ces mesures palliatives avec un nouveau ticket de 2 millions d'euros de travaux sur la voie et sur l'alimentation électrique.

On est sur une dizaine, une quinzaine de millions d'euros de travaux d'entretien et d'investissements ciblés, et le chiffre que l'on vous a annoncé tout à l'heure sur la ligne du Médoc, c'est de l'ordre de 200 M€, donc on passe vraiment de l'entretien à de la régénération lourde.

Comment se passe la sortie du diesel ? Vous avez une photo du système d'alimentation actuel. On voit les pylônes, le fil porteur et le fil qui amène le courant. Les trains aujourd'hui, passé Pauillac, n'utilisent plus l'électricité et passent en mode diesel. Demain, l'idée est que ces trains puissent rouler sans la caténaire avec un mode batterie. Cela va nécessiter deux types d'aménagements suivant que l'on se trouve avant ou après Macau et sur la section à double voie ou à voie unique. Dans un premier cas, on va essayer de maintenir la caténaire existante et dans la deuxième partie de la ligne, on ne va régénérer que certains tronçons, et sur les autres tronçons qui ne seront pas utiles parce que l'on aura les batteries, on déposera les installations.

Sur le schéma suivant, vous est présenté à titre d'exemple une électrification partielle de ligne avec circulation de train à batterie. Sur la première partie à gauche, on a le train et la caténaire régénérée et une section de ligne modernisée. Le train roule avec son pantographe et reçoit l'énergie électrique depuis le fil de contact et après, une fois qu'il a fait le plein de ses batteries, il continue en mode électrique, mais en utilisant sa batterie. Un peu plus loin, 25 ou 30 km plus loin, il retrouve une section de ligne avec de la caténaire pour recharger ses batteries. Soit c'est utile, parce qu'il en a besoin pour aller au-delà, jusqu'à Lesparre, jusqu'au Verdon, soit parce que c'est le terminus de sa mission et que le lendemain matin il aura besoin de repartir et il faut être sûr que le matin, même quand il fait froid, les batteries n'auront pas été déchargées pendant la nuit et donc que l'on peut les recharger au terminus. Voici le dispositif tel qu'il va être étudié avec l'objectif de trouver les linéaires, où il faut absolument garder la caténaire en haut, et quelles sont les parties que l'on peut dé-électrifier.

C'était la première partie sur la fiabilité de l'alimentation et l'électrification. L'étape d'après sera d'augmenter le nombre de trains et pour cela il faut moderniser la signalisation ferroviaire. On a une ligne qui est un peu le musée de toutes les signalisations ferroviaires que l'on peut rencontrer. Il y a du moderne, pour les ferrovipathes c'est du Bloc Automatique Lumineux, c'est ce qui se fait de mieux, de plus performant. On a du BAPR, Bloc à Permissivité Restreinte, c'est un peu moins bien, mais cela ne marche pas trop mal. Puis on a du Bloc Manuel de Voie Unique, là, c'est assez obsolète ; enfin, on a un système de navette en toute fin de

Interne SNCF Réseau

ligne. Donc, vous changez successivement de signalisation et de code de conduite, et plus vous avancez, moins c'est performant. L'idée est d'homogénéiser, d'avoir une seule signalisation sur les 120 km.

Malgré tout, même si cela permet d'augmenter le débit, vous êtes quand même limités par le fait d'avoir une ligne avec une seule voie et non pas deux. Vous êtes confrontés à un moment donné au fait que les trains qui partent dans un sens vont croiser les trains qui arrivent dans l'autre. Il faut créer des points de croisement qui aujourd'hui existent dans certaines gares, mais si l'on veut développer la fréquence, il va falloir en créer de nouveaux. On a déjà identifié que l'un pourrait peut-être se trouver vers Moulis, peut-être qu'il faudra en créer un deuxième. L'objet de ses études sera de définir les points de croisement supplémentaires qu'il faut aménager pour pouvoir augmenter la fréquence.

Un sujet qui n'est peut-être pas trop regardé et que vous subissez, non pas quand vous êtes dans le train, mais quand vous êtes dans votre voiture, c'est la sécurité. On va augmenter le nombre de trains, il y a quasiment 100 passages à niveau sur 120 km, donc le risque ferroviaire et le risque routier se rencontrent et sont assez importants. On sait que l'on a deux passages à niveau qui risquent d'atteindre voire dépasser des seuils réglementaires, sur lesquels il faudra faire des aménagements parce que l'on estime que le risque ne sera plus acceptable, car le nombre de trains va augmenter ainsi que le nombre de véhicules. Le trafic routier va continuer d'augmenter. Ces passages à niveau sont pour l'instant essentiellement dans la zone périurbaine de Bordeaux, ils ne sont pas du côté de Lesparre ou plus au nord. En tout cas, c'est à prendre en considération, quand on met plus de trains, il faut aussi s'assurer que l'on ne crée pas plus de risque pour les autres circulations.

Cela nous emmène à un horizon qui peut paraître lointain l'horizon 2030. Il faut bien faire des études sur les trois thématiques qui ont été détaillées et aujourd'hui on est au démarrage de ces études. Sur la voie, cela a déjà démarré, et c'est au cours de l'année 2023 que l'on arrivera à la fin des études préliminaires. Les études d'alimentation électrique et les études de signalisation vont démarrer début 2023. Il y aura une première phase qui permettra de stabiliser le programme, un calendrier et un coût, et après vous aurez ce qui s'appelle les études de projet, qui seront les études détaillées qui permettront de choisir à la fin les entreprises pour réaliser les travaux. Si l'on a été bon, quand on aura eu les financements, 200 millions d'euros, c'est quasiment le prix de quatre lycées, on pourra, en deux ans, mettre en service une ligne rénovée, fiable et utilisée, on l'espère, par le maximum d'habitants du territoire.

Je vous rappelle les deux opérations qui vont arriver en premier sur cette ligne, c'est-à-dire les haltes, Anne-Laure Téchené présente ici pourra répondre à vos questions si vous en avez, la première est Le Bouscat, fin des travaux normalement d'ici la fin de l'année et réouverture aux voyageurs : le 1er juin.

Anne-Laure Téchené, SNCF Gares et Connexions

Bonjour. Les travaux qui nécessitaient des interruptions de circulation seront achevés fin décembre 2022. En revanche, pour pouvoir ouvrir au public l'ensemble de la halte et surtout du pôle d'échanges, il est nécessaire d'aménager les abords. Ces travaux pilotés par Bordeaux Métropole seront réalisés l'année prochaine, ce qui fait que la mise en service effective, c'est-à-dire le premier train qui s'arrête au Bouscat Sainte-Germaine, sera le 1er juin 2023.

Édouard Parant, SNCF Réseau

La bonne nouvelle est que dans un mois et demi tous les trains roulent à nouveau en journée.

Interne SNCF Réseau

Anne-Laure Téchené, SNCF Gares et Connexions

La halte de Talence Médoquine n'est pas aussi avancée puisque l'on est en étude. L'objectif est de la mettre en service pour mi 2025, donc on est sur une configuration un peu comme celle du Bouscat, c'est-à-dire qu'il y a une halte ferroviaire, des quais, des accès aux quais avec des ascenseurs et des escaliers. L'aménagement des abords, ce que l'on appelle un pôle d'échanges, c'est-à-dire aménager les fonctions de bus, de car et de vélo pour permettre aux gens qui viennent prendre le train de venir au train avec un dépose minute, etc. La particularité de Talence par rapport au Bouscat est qu'il y a deux lignes, la ligne Arcachon – Libourne et la ligne du Médoc, donc il y a quatre quais pour y accéder ; l'autre différence est que Le Bouscat est sur un talus alors que Talence est dans un déblai, donc il y a aussi des escaliers et des ascenseurs. Les travaux seront réalisés en 2024-2025, aujourd'hui on ne sait pas encore comment on va les faire, si l'on aura besoin d'interruption de la circulation ou pas. C'est à l'étude, on va essayer de faire en sorte de minimiser l'impact pour les usagers, mais il faudra quand même réaliser les travaux en sécurité.

Édouard Parant, SNCF Réseau

Vous retrouvez ici, finalement, les trois grandes étapes sur la ligne du Médoc. Les deux pour les ouvertures de halte, et l'horizon cinq ans après, de renforcement de la fréquence sur Macau, Lesparre ou le Verdon Pointe de Grave.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci. Un mot, Monsieur Acchiardi, avant les questions.

Walter Acchiardi, Commission Nationale du Débat Public

Juste en complément, en lien avec ces questions de concertation. Là, on est bien en concertation préalable. Ce qui vous a été présenté, c'est à l'issue de la concertation préalable, les phases études et les phases chantier. Ce qu'il faut savoir, c'est qu'a priori ce n'est pas certain pour chacune des lignes, mais il y a encore un rendez-vous où vous êtes concertés, c'est l'enquête publique, lorsqu'elle est nécessaire bien sûr. Cela pourrait être le moment ultime pour que les personnes, qui peuvent être concertées avant, profitent de ce temps important pour donner un avis sur un dossier qui, lui, sera complet avec des études d'impact complètes puisque, là, il y aura des financements précis.

Interne SNCF Réseau

2 Échanges avec la salle

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

À vous la parole, Messieurs, Mesdames, on passe au temps de questions/réponses. Il nous reste environ une heure de réunion, levez la main si vous voulez prendre la parole. Je précise juste qu'il y a des personnes en ligne qui pourront poser des questions à l'écrit, d'ailleurs si elles m'entendent, elles peuvent le faire dès maintenant et mon collègue, Guillaume Guesnon, les prendra en note et on les explicitera à l'oral.

Philippe Chagniat, Conseiller régional

Bonjour, Philippe Chagniat, je suis conseiller régional, j'habite dans le Médoc donc je connais bien la problématique.

J'ai deux questions. La première sur la ligne du Médoc, quelle est la répartition des montants alloués entre le matériel roulant et les infrastructures ?

La deuxième est par rapport aux autres lignes. Sur les autres lignes du RER, les travaux semblent démarrer plus tôt. Celle du Médoc démarre, mais disons qu'elle démarre avec la création ou la réouverture des haltes de Bouscat Talence qui seront faites assez rapidement sachant que la plus grande partie du Médoc, jusqu'à Pointe de Grave va commencer en 2030, d'après ce que j'ai compris ?

Le troisième point est plus une réflexion. Si l'on regarde la ligne du Médoc, vous avez, si je ne me trompe pas, 15 arrêts entre le début et la fin Pointe de Grave. Il y en a 11 qui sont regroupés jusqu'à Pauillac, les trois derniers se trouvent à la pointe Soulac – Pointe de Grave –Le Verdon et en dehors de cela, vous avez Lesparre. Cela laisse une grande zone vide entre Lesparre et la Pointe, notamment au niveau de Saint-Vivien. Il n'y a pas que Saint-Vivien, mais c'est la commune la plus peuplée sur cette zone et il y a cinq ou six communes aux alentours. Cela pose un problème car actuellement elles n'ont pas non plus de desserte en car, ou du moins sur appel, d'après ce que j'ai cru comprendre. Je voudrais savoir un peu ce qu'il en était. Je sais qu'il y a un collectif à Saint-Vivien, j'ai rencontré le président qui avait lancé une pétition et qui souhaitait la création d'une halte car il y avait bien une gare qui existait à l'époque. Cette gare, à la suite de l'abandon, a été rachetée par un particulier, donc maintenant, il n'y a plus rien. Cela pose un souci pour les gens, sachant que la plupart des services administratifs, de santé ou les centres commerciaux sont concentrés sur Lesparre, cela oblige une grande partie des habitants de cette zone à se déplacer, à prendre la voiture, ce qui ne va pas tellement dans le sens de la réduction de la circulation automobile. Est-ce qu'il est prévu de créer une halte dans cette zone afin d'équilibrer entre Lesparre et la Pointe ?

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

D'accord. Merci beaucoup, j'ai noté votre question. Levez la main les personnes qui souhaitent poser des questions pour que je vous repère. Allez-y, Monsieur.

Interne SNCF Réseau

Serge Raynaud, Maire de Saint-Sauveur

Bonsoir, Serge Raynaud, je suis le maire de Saint-Sauveur. Je voulais simplement vous remercier. Remercier Monsieur Galand d'avoir dit qu'il fallait désenclaver le Médoc. Enfin une bonne parole de la part d'un élu bordelais ! On attendait cela depuis quelques années. Merci aussi à Monsieur Édouard Parant d'avoir parlé vrai, de nous avoir dressé un bilan catastrophique de l'état de la ligne Bordeaux – Le Verdon. Ce que j'ose espérer c'est que cette ligne ne sera pas classée monument historique, car si elle l'était, on ne pourrait pas y toucher. Bon courage à vous, vous avez du travail. Merci.

Jean Galand, Vice-président du Département en charge des mobilités

Je voulais juste vous dire que je suis élu comme vous, maire d'un territoire rural et que le Département est à l'écoute de tous ces territoires ruraux et que la solidarité territoriale et humaine est au cœur des préoccupations du Département.

Gilles Cuypers, élu de Gaillan

Merci. Gilles Cuypers, je suis un élu de Gaillan à côté. Une question n'a pas été abordée, celle des moyens humains. On a parlé des infrastructures, on a parlé des trains, mais les moyens humains sont primordiaux parce qu'il faut des gares qui soient ouvertes, il faut des gares qui soient ouvertes pour que l'on puisse s'y croiser, il faut que les gens qui travaillent soient bien traités. Pour être un usager très régulier de cette ligne, je ne suis pas sûr que tout le monde soit très heureux, tous ceux qui travaillent ici sur cette ligne, tous les gens de la SNCF. Est-ce que l'on va faire quelque chose pour eux ? Est-ce qu'ils seront assez nombreux et auront-ils les moyens de travailler ?

Jean-Yves Mas, Conseil d'administration du club des entrepreneurs du Médoc

Bonsoir à toutes et à tous. Jean-Yves Mas, membre du conseil d'administration du club des entrepreneurs du Médoc. Je dirais, comme Monsieur avant, enfin ! Enfin on se rend compte que le Médoc rencontre des difficultés de mobilité et d'enclavement. La première chose est qu'il y a un très beau dossier, effectivement. Malheureusement, il y a une date, 2030, sur la partie au-delà et quoi qu'il en soit, même si ce sera très bien, et ces projets, il les faut, si l'on peut gagner un an ou deux ans, je dirais que c'est le Médoc qui gagne un an ou deux ans et c'est l'économie qui gagne un an ou deux ans. Je crois que c'est primordial.

Il y a une ligne Arcachon – Libourne, ils ont la chance d'avoir des routes départementales, des autoroutes et du train déjà, ils ont même des TGV pour certains. Nous, nous n'avons pas tout cela, et depuis des années, on le demande, je crois que c'est important pour le développement économique. On a la chance d'avoir le plus bel estuaire, d'avoir un très beau port en eau profonde, après il y aura toujours des débats. Il y a aussi la notion de pôle multimodal, on arrive à la pointe du Verdon, on peut travailler à Bordeaux, on peut venir travailler dans le Médoc, mais ensuite on peut partir en bateau, donc là il est primordial d'avancer. La politique du port, c'est aussi de faire du développement économique sur ces territoires. Il y a des projets et quand on voit juste un projet qui est porté aujourd'hui, c'est 250 emplois, ils n'arriveront pas tous de Soulac, du Verdon ou autre, ils arriveront peut-être de Macau, de Bordeaux, voire prendront le bac et arriveront de Royan. Je crois qu'il est vraiment primordial d'accélérer la réalisation. J'entends les études, j'entends un certain nombre de choses, mais vous avez aussi entendu la problématique du rail en Médoc depuis des décennies. Je pense qu'un an, deux ans, trois ans gagnés, c'est le Médoc qui ira mieux.

Interne SNCF Réseau

Je sais que dans cette salle il y a énormément d'élus, je voudrais parler de toute la partie multimodale. Effectivement, une fois à Lesparre, comment aller à Hourtin, par exemple ? En fait, on a une artère qui va être faite, très bien, mais quelles seront les arêtes par rapport à cette dorsale ? Et je crois là, à l'échelle des territoires, les quatre Communautés de communes sont concernées pour qu'il y ait un véritable projet multimodal pour aller d'est en ouest.

Le dernier point, c'est que l'on parle souvent de mobilité et de développement économique. Aujourd'hui, si je prends le cas de Lesparre, demain on peut avoir la gare juste là à côté, si je travaille à la zone de Belloc, de toute façon il me faudra quelque chose, une trottinette, un vélo, une voiture, un bus, peu importe. Il faut aussi peut-être permettre, puisqu'on a le temps, on a peut-être sept ans, la création de zones de développement économique ou de parcs résidentiels, économie ou habitat donc, autour des zones, autour des gares, autour de certains secteurs comme Saint-Vivien, pour avoir du développement économique repensé autour de cette dorsale, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, et autour des futurs axes qui permettront d'aller aussi vers le littoral.

Merci de votre écoute.

Hannes Linck, association Respect Santé Nature de Montalivet

Bonsoir. Hannes Linck de l'association Respect Santé Nature de Montalivet. J'ai deux questions. Dernièrement, j'ai entendu parler de l'idée de faire du transport fret sur cette ligne entre Le Verdon et Bordeaux avec une cadence d'une demi-heure sur la future ligne. Je me demande si c'est vraiment suffisant de juste ajouter deux points de croisement et s'il ne faut pas faire une plus longue partie en double voie.

La deuxième question est au sujet des correspondances avec les cars. Aujourd'hui, dans le nord du Médoc, les correspondances entre les cars et les trains à Lesparre sont très mauvaises. Souvent, les cars arrivent trop tard ou partent trop tôt. J'ai vu que la plupart des trains vont s'arrêter à Lesparre, il serait vraiment très important d'organiser efficacement la desserte par les cars pour le reste du territoire dans le nord du Médoc. Je propose de le faire très vite, l'année prochaine, sans attendre 2030.

Merci.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci, c'est bien noté. Je vais redonner la parole à la tribune pour répondre. Il y a eu quelques remarques et quelques questions que j'ai notées, peut-être peut-on commencer par la dernière.

Pouvez-vous nous dire un mot sur la correspondance avec le fret, sur la manière de faire circuler les trains sur cette ligne ?

Édouard Parant, SNCF Réseau

Ce que l'on vous a présenté est effectivement uniquement tourné développement du transport de voyageurs. On n'a pas, aujourd'hui, de feuille de route pour le développement du fret sur cet axe. C'est pour cela que, pour l'instant, il n'y a pas d'études spécifiques pour augmenter la capacité pour permettre le développement du fret. L'objectif principal est bien d'augmenter la desserte voyageurs. La ligne, pour autant, est apte à recevoir des trains de marchandises, mais pour l'instant on n'a pas de lettre de mission en ce sens.

Frédéric Mellier, Conseiller régional Nouvelle-Aquitaine

Interne SNCF Réseau

C'est une vraie question qui est posée. On ne peut pas parler de report modal et dire que les gens doivent prendre le train pour aller au travail ou vers les loisirs et continuer à avoir des camions qui traversent dans tous les sens. La question du fret est posée. Je vais peut-être faire un pas de côté par rapport à ce qui a été dit, il faut que l'on étudie la question de la caténaire sur la ligne parce qu'autrement on risque de se mettre en difficulté sur le fret ferroviaire.

Je partage ce que vous dites sur le potentiel du port en eau profonde, il y a des choses à travailler dans ce sens-là. Je ne l'ai pas dit tout à l'heure, mais on est en concertation, donc toutes les idées qui viennent, il faut en débattre. Cela ne veut pas dire que l'on va tout retenir, mais en tout cas il faut débattre de tout et tout mettre sur la table.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

La dernière question qui est arrivée, celle des horaires des correspondances avec les cars.

Frédéric Mellier, Conseiller régional Nouvelle-Aquitaine

On s'est vus ce matin, on en a discuté ce matin. Il faut vraiment une vraie amélioration dans ce sens, on va y travailler, je vous l'ai dit ce matin. Il faut que l'on ait un vrai travail. J'ai interrogé les services de la Région qui vont vraiment travailler à ce qu'il y ait une vraie correspondance entre les lignes que vous avez évoquées, c'est-à-dire 712/713/711, si j'ai bien retenu, de telle manière que l'on ait de vraies correspondances entre les cars régionaux et les trains à Lesparre.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci. Parmi les questions précises qui avaient été posées, la question de la répartition du montant investi entre ce qui concerne les infrastructures et ce qui concerne le matériel roulant sur la ligne du Médoc. Est-ce que ce chiffre est connu à ce stade ? Pas spécifiquement, il y a un chiffre global sur l'ensemble des lignes, donc on peut imaginer que le ratio sera sensiblement le même. Pas de réponse plus précise à ce stade des études ? OK.

Des remarques, des questions sur le calendrier en effet, aller plus vite est-ce que c'est possible ? En tout cas, on a entendu les remarques en ce sens.

La question de la réouverture de la halte Saint-Vivien ou d'autres communes autour, est-ce que c'est envisagé dans le cadre de ce projet ? Est-ce qu'il y a des réflexions en cours ?

Frédéric Mellier, Conseiller régional Nouvelle-Aquitaine

Pour l'instant, ce n'est pas envisagé, mais, comme je l'ai dit, on est en concertation, donc il faut débattre, regarder ce qui est faisable et ce qui est souhaitable. Effectivement, quand on regarde la carte, il n'y a pas besoin d'être voyant pour voir qu'il y a un trou entre Lesparre et la Pointe. Il faut que l'on étudie la question, je sais qu'elle est venue à plusieurs reprises, il faut que l'on regarde la pertinence, la faisabilité, parce qu'on a une enveloppe budgétaire qui vous a été présentée, on a les 200 millions pour le Médoc, mais il y a les autres lignes qui sont concernées avec des questions de travaux posées un petit peu partout.

Je vous le dis comme cela, pour l'instant l'enveloppe est à ce niveau, j'ai le sous-préfet en face, s'il veut glisser un mot sur le fait que l'État donne encore plus, je suis favorable sur les infrastructures ferroviaires. Sur la totalité des compétences, on peut en débattre. Il faut que tout le monde ait en tête, et c'est logique, que

Interne SNCF Réseau

tout le monde veut avoir une gare le plus près possible de chez lui et tout le monde veut aller vite. Il faut que l'on trouve l'équilibre entre la proximité et la vitesse, c'est un travail d'équilibre sur le train.

Édouard Parant, SNCF Réseau

On sait les attentes qu'il y a sur le territoire vis-à-vis du calendrier, il ne faut pas que vous ayez l'impression que la ligne du Médoc est la troisième ligne et qu'elle arrive en dernier. C'est une question de maturité du programme technique, du besoin, de sa formalisation, et de quand les partenaires arrivent à se mettre d'accord et à valider les financements.

Arcachon démarre plus vite parce que des études ont déjà démarré il y a deux ans et un programme d'études qui était antérieur sur la base de la feuille de route de 2018.

La feuille de route sur le Médoc a été actualisée avec l'arrivée du Département en mars 2022, donc il y a eu naturellement l'ensemble de ces collectivités qui sont en train de discuter et de se mettre d'accord sur un programme. C'est sur ces bases, une fois qu'elles seront solides, que l'on pourra véritablement avancer. On a bien les idées de ce que l'on va faire, simplement il y a un léger décalage par rapport aux autres. Il n'y a pas une volonté, ou quoique ce soit, peu importe de qui, de dire que l'on ne va pas aller aussi vite que sur les autres. C'est juste que Libourne – Arcachon est parti plutôt, Saint-Mariens – Langon sera après Libourne – Arcachon, et il y aura deux ans de décalage certainement vis-à-vis du Médoc.

Est-ce que l'on arrivera à aller plus vite ? On essaiera, naturellement. Simplement, je vous l'ai dit en introduction, le temps ferroviaire est un temps long et il faut déjà réaliser nombres d'investigations et de sondages sur la ligne, ce qui prend du temps puisqu'il faut les réaliser quand il n'y a pas de trains ; il y a quand même 120 km à investiguer. Ensuite, il y a les travaux et l'on imagine bien qu'il faudra trouver des solutions pour que cela ne se traduise pas par une interruption trop longue des circulations, sinon ce sera aussi du désagrément pour les usagers de la ligne.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci. Je donne la parole à Monsieur. S'il y a des personnes, des riverains par exemple de Lesparre qui ont envie de poser des questions précises sur la façon dont va s'insérer ce projet dans la ville, n'hésitez pas. On sait qu'il y a beaucoup de prises de parole politiques dans la salle, mais n'hésitez pas, toutes les questions sont bienvenues et bonnes.

Stéphane Le Bot, Conseiller départemental

Bonsoir. Je suis Stéphane Le Bot, je suis conseiller départemental sur le canton. J'ai deux petites questions. Vous avez abordé rapidement, Monsieur Mellier, les cars express en début de soirée.

J'aimerais en savoir un peu plus sur le tracé, puisqu'apparemment il est complémentaire du RER, et je m'en réjouis, mais je pense que ce serait bien de savoir par où il passe.

Je voudrais également rebondir sur ce que vient de dire Jean-Yves Mas et que je partage. On a un port en eau profonde qui est un atout sur notre territoire, et je trouve dommage que nous n'anticipions pas dès aujourd'hui la possibilité un jour que ce port utilise la solution ferroviaire pour ce fret. Monsieur Parant nous avait dit que le temps ferroviaire était un temps long, c'est la volonté du port de Bordeaux de rouvrir un jour ce port et ce n'est pas le jour où il sera ouvert qu'il faudra commencer à faire des études pour 10 ans après pouvoir faire passer du fret. Je pense qu'il faut que l'on mette cela aussi dans la réflexion.

Interne SNCF Réseau

Intervenante

Bonsoir. Vous disiez tout à l'heure que vous aviez un budget de 590 millions d'euros, que la ligne du Verdon était à 200 millions et qu'apparemment on ne peut pas prévoir plus de travaux puisque c'est une enveloppe qui ne va pas bouger. En admettant, puisque nous sommes en dernier, que les deux premières lignes aient des travaux supplémentaires, est-ce qu'il va nous rester assez d'argent pour faire notre ligne ?

David Plagès, CGT des cheminots

Bonsoir à tout le monde. David Plagès de la CGT des cheminots et animateur du comité régional de vigilance ferroviaire. Il y a 17 associations d'usagers sur la Nouvelle-Aquitaine dans ce collectif dont une dans le Médoc que connaît bien le conseiller départemental à côté de moi. Nous avons travaillé sur les besoins spécifiques des Médocains, c'est pour cela d'ailleurs que nous avons déposé à la concertation – et nous remercions Messieurs les garants – un projet de phase 2 de ce RER qui permettrait, pourquoi pas demain, par un raccordement du Triangle des Échoppes, de faire des liaisons Pointe de Grave – Arcachon qui pourraient apporter des bénéfices pour le tourisme.

Au-delà de ce propos, je voudrais revenir sur le besoin des usagers de la ligne. Effectivement, la production est mauvaise, il faudrait se retourner un peu vers l'État car ce sont les différents CPER qui n'ont pas été respectés et cette ligne qui n'a pas été remise au goût du jour au fur et à mesure. Les nord Médocains ont besoin d'avoir des trains semi-directs pour se rendre plus rapidement à Bordeaux. La fermeture de la gare de Ravezies a été une énorme bêtise, aujourd'hui il y a les trams qui circulent dessus, cela fait perdre énormément de temps aux Médocains.

Un, nous proposons que des trains semi-directs soient remis en place.

Deux, nous proposons la suppression de la navette Macau – Pessac qui péjore énormément le quotidien des Médocains, parce qu'un train sur deux se retrouve en correspondance à Pessac et fait perdre du temps aux Médocains pour rentrer chez eux alors que l'on pourrait régler le problème définitivement en raccordant le train des Échoppes.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Pardon, je vous interromps parce que je veux être bien sûr que c'est clair pour tout le monde. Est-ce que vous pouvez préciser le Triangle des Échoppes ?

David Plagès, CGT des cheminots

Le Triangle des Échoppes est un outil qui permet aujourd'hui de venir depuis la ligne du Médoc jusqu'en gare de Pessac sans rebroussement. Aujourd'hui, il est hermétique sur la ligne Bordeaux–Dax qui dessert Arcachon. Si demain, on le rend compatible avec l'installation d'aiguilles en gare de Pessac, on pourrait faire des Arcachon – ligne du Médoc. Cela me semble être une bonne formule. Si l'on n'y réfléchit pas maintenant, pour des travaux que l'on voit avec 10 ans de délais, ce serait bien dommage.

Je voudrais pointer aussi une autre difficulté, et là je me retourne vers l'État. Au dernier comité de ligne avec la Région, Renaud Lagrave lui-même a reconnu qu'effectivement, ce qui serait souhaitable, c'est de changer intégralement la caténaire. On le sait, la loi LOM est passée par là, l'État se désengage, les collectivités sont sans arrêt en train de mettre la main à la poche et moi je pense que puisque l'État, puisque c'est sa vision des déplacements, fonce sur le RER métropolitain un peu plus que sur l'ensemble du réseau TER, il devrait

Interne SNCF Réseau

prendre en charge la régénération totale de la caténaire, parce qu'effectivement, demain si l'on veut faire du fret sur le port du Verdon, on aura besoin d'une caténaire en bon état, régénérée pour un siècle. D'ailleurs, je dis que déposer la caténaire à un coût, c'est 250 000 € du kilomètre. La remettre à neuf c'est 1 million d'euros du kilomètre, mais on fait un placement sur l'avenir. Quand on est capable de le faire entre Lagrave et Saint-Mariens, on peut le faire pour les usagers du Médoc et pour ne pas insulter l'avenir du port.

Enfin, je terminerai sur l'ouverture à la concurrence, puisque cela a été annoncé par le Président de la Région au cours de la dernière plénière. J'aurais bien voulu avoir l'avis du Département et de Bordeaux Métropole, ils ne sont pas là ce soir, sur cet état de fait parce que cela pose plusieurs questions. D'abord, j'ai entendu un monsieur qui parlait des cheminots et de comment on les traitait. Aujourd'hui en Allemagne, il y avait l'ouverture à la concurrence. Il y a deux opérateurs, dont Keolis, filiale de la SNCF, qui ont mis la clé sous la porte parce qu'ils n'arrivent pas à recruter de mécaniciens à la suite de l'abaissement des conditions sociales liées à l'ouverture à la concurrence. Il y a la question qui se posera avec un opérateur privé qui va vouloir être garant de rendement pour ses actionnaires. On voit que l'arrivée de ce RER jusqu'au Verdon, enfin la Pointe de Grave, est à l'horizon 2030, est-ce que quelqu'un qui sera plus soucieux des rendements des actionnaires que des usagers du nord Médoc ne serait pas tenté d'intervenir en vue peut-être de mettre un butoir à Macau, un autre au Verdon avec un train touristique et de concentrer les efforts, comme c'était prévu initialement, d'ailleurs, entre Macau et Bordeaux ?

Merci

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci pour ces questions et remarques. Il y en a eu beaucoup, donc je vais en prendre encore une ou deux puis l'on passera la parole à la tribune. Monsieur.

Franck Laporte, Vice-président de la communauté de communes Médoc Atlantique

Franck Laporte, vice-président de la communauté de communes Médoc Atlantique, c'est-à-dire la communauté qui va jusqu'en haut, la communauté qui est la moins bien desservie, et également vice-président du Parc Naturel Régional, dont le président est ici présent.

J'ai été surpris par beaucoup d'informations qui nous sont arrivées et qui démontrent bien la situation assez grave de cette ligne du Médoc. Il y a quelques années, j'avais cru comprendre que le financement de la rénovation de la caténaire avait été assuré par un contrat État – Région, apparemment cela n'a pas été le cas. Donc là, effectivement, une régénération complète serait tout à fait souhaitable.

À propos de la desserte éventuelle de la Pointe de Grave et de l'avant-port de Bordeaux, il y a quelques années aussi, dans le cadre d'une opération de concertation qui avait été lancée par le ministre des Transports de l'époque, la SNCF avait dégagé trois sillons par jour pour le trafic ferroviaire lourd, donc pour le fret et avait émis la possibilité d'ouverture de sillons de nuit avec des investissements complémentaires en particulier sur la signalisation puis avec le personnel, bien sûr, qui pourrait travailler de nuit. Je crois qu'aujourd'hui, si l'on augmente les fréquences sur cette ligne, les sillons de fret seront supprimés de jour ; en revanche, rien n'interdit de les prévoir de nuit à condition que la ligne le permette. Elle a été rénovée pour l'infrastructure, et en ce qui concerne la caténaire, il est évident qu'il faudrait, me semble-t-il, qu'elle soit entièrement régénérée sans quoi rien n'avancera beaucoup mieux.

Interne SNCF Réseau

Ce que nous souhaitons dans le cadre de la communauté Médoc Atlantique, ce sont deux choses qui ne sont pas contradictoires. Dans la région parisienne, il y a des dessertes rapides, des RER et des dessertes omnibus. C'est ce qui a été évoqué par Monsieur le représentant de la CGT, et c'est ce que nous souhaitons. Jean-Yves Mas a évoqué la création d'une unité d'élevage et de transformation de saumon au Verdon dont l'effectif envisagé est de 250 emplois directs en 2026. 250 emplois directs avec tous les emplois de sous-traitance et les emplois induits, cela fait beaucoup. On ne se fait pas d'illusions, tous ces emplois ne seront pas dans l'aire du Verdon, dans les 20 km autour du Verdon, il y en a beaucoup qui viendront de Charente-Maritime, d'autres de la métropole bordelaise. Ce que nous souhaitons, et que nous souhaitons aussi pour une industrie à laquelle nous sommes certains très attachés, Epsilon Composite à Gaillan-Lesparre, c'est une ligne rapide aller-retour le matin et le soir avec des haltes. Ce serait par exemple Bordeaux-Blanquefort-Pauillac - Lesparre-Soulac-Le Verdon et Le Verdon-Soulac-Lesparre-Pauillac-Blanquefort-Bordeaux Saint-Jean le matin et le soir pour permettre une desserte rapide qui serait utile non seulement pour les salariés de ces deux entreprises, celle de Lesparre et celle qui va s'installer au Verdon, mais également, on le sait bien, pour d'autres personnes qui travaillent. À titre personnel, je suis très frappé de voir le matin en voiture combien il y a de gens qui viennent de la métropole bordelaise vers le Médoc. Il y en a plus que de Médocains, qui vont à Bordeaux. S'ils prenaient le train, ce serait sans doute préférable.

La communauté de communes, à l'inverse de cette ligne rapide, souhaiterait aussi, cela a été évoqué tout à l'heure, la recréation d'une halte à Saint-Vivien parce qu'il y a 40 km entre Soulac et Lesparre ; et Saint Vivien est au cœur d'une aire de chalandise qui représente à peu près 6 000 habitants, donc ce ne serait pas inutile pour une ligne omnibus. Il faudrait matin et soir, nous semble-t-il, une ligne rapide.

Voilà ce à quoi nous serions attachés et aussi, nous espérons toujours une reprise d'activité à la Pointe de Grave, enfin au Verdon au terminal conteneur du Verdon et pour cela, je le répète, la régénération des caténaires nous semble absolument indispensable.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci beaucoup. Je vais peut-être donner la parole à la tribune parce que l'on a eu pas mal de remarques et de questions formulées. Est-ce que vous souhaitez les prendre dans l'ordre ?

Frédéric Mellier, Conseiller régional Nouvelle-Aquitaine

Sur la question des cars express, je ne vais pas donner de tracé précis, le but est d'être sur la partie un peu plus centrale du Médoc. Je ne vais pas donner de tracé précis car l'idée est d'avoir un travail en commun avec les collectivités du secteur, je crois qu'il y a quatre communautés de communes sur le Médoc. Il s'agit donc de travailler au mieux avec les collectivités pour avoir un tracé le plus pertinent possible. Vous avez une indication, mais ce n'est pas quelque chose de définitif, pour tout vous dire, sur Blaye, il y a des choses qui ont bougé entre ce qui a été présenté au départ et ce qui a été travaillé par la suite. L'idée est que cela vienne en complémentarité de l'existant en favorisant, à la différence des lignes qui existent aujourd'hui et qui passent dans les centres bourg par exemple, plutôt du direct et du rapide, d'utiliser la départementale pour aller le plus rapidement possible, donc de développer des arrêts de ce type et, si possible, comme cela peut exister sur Créon-Bordeaux, des sites propres s'il y en a besoin à certains endroits, si l'on sent que cela peut boucher ou que cela peut ralentir. Ce sera en complémentarité de l'existant en termes de ferroviaire.

Sur la question des semis directs, je pense que ce sont des choses qu'il faudra que l'on travaille et il faudra regarder avec SNCF Voyageurs ce qui est possible. Je pense que sur toutes les lignes, il faut toujours réfléchir

Interne SNCF Réseau

à l'omnibus, aux directs et aux semi-directs qui permettent une efficacité, une complémentarité en termes de service public. Cela me paraît essentiel.

Sur la question de la mise en concurrence puisque cela a été posé, mais pas à moi, je me suis exprimé en la matière sur le fait que mon groupe y était opposé et que le service public doit être rendu, à notre sens, par un opérateur public.

Jean Galand, Vice-président du Département en charge des mobilités

Je n'en rajouterai pas plus, n'ayant pas la compétence au niveau du Département, c'est très difficile pour nous d'en parler. Je pense aussi que de toute façon ces opérateurs privés voient la rentabilité avant toute chose et je pense qu'ils auront d'autres lignes, peut-être plus intéressantes, sur lesquelles ils se rabattront avant de se mettre sur le Médoc. Sur le principe, j'y suis moi aussi opposé.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci. Il y avait une question assez précise sur le fret, il y a eu beaucoup de remarques. Est-ce que l'on peut faire le fret de nuit ou pas, est-ce que c'est possible techniquement ? Monsieur Mellier, vous voulez répondre ?

Frédéric Mellier, Conseiller régional Nouvelle-Aquitaine

Techniquement, je l'ai dit tout à l'heure, la voie, surtout une fois qu'elle sera régénérée, normalement doit pouvoir accueillir des trains de fret, on en a déjà fait circuler. Comme cela, tout de suite, je ne vois pas d'incompatibilité. En revanche, ce que vous mentionnez, c'est plus lui trouver de la place. En journée, l'objectif est de densifier la circulation des voyageurs avec un train toutes les demi-heures. On sait que le fait d'avoir une voie unique est compliqué à exploiter déjà juste avec les voyageurs, donc si l'on veut en plus y mettre des trains de fret qui n'auront pas d'arrêts et n'auront pas la même vitesse, ce sera plus compliqué.

La possibilité de le faire de nuit peut être la solution la plus évidente, mais généralement, on utilise les heures de nuit, quand il n'y a pas de clients, pour faire l'entretien et la maintenance. Donc ce n'est pas la solution miracle, on peut imaginer des trains très tôt le matin et très tard le soir. La nuit, généralement, ces créneaux horaires sont utilisés pour faire la maintenance de la ligne. Il n'y a pas de réponse immédiate, je pense que cela mérite d'être regardé, parce que modestement, je n'ai pas la charge de ces problématiques, cependant je sais à quoi il faudra penser.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci. Il y avait la question de Madame sur le fait que l'on risque de déshabiller Paul pour habiller Jacques si les travaux coûtent plus cher sur certaines lignes que d'autres.

Frédéric Mellier, Conseiller régional Nouvelle-Aquitaine

Non, on ira au bout, on s'est engagés, donc on réalisera les travaux. Quand j'ai dit qu'on avait 680 millions d'euros, vous savez qu'il y a de l'inflation dans tous les sens, il y a notamment de l'inflation sur le matériel et sur l'acier, donc on sait très bien déjà que cette enveloppe de 680 millions d'euros, ce ne sera pas cela au bout. On va respecter les engagements sur l'ensemble des lignes tels qu'on les a définis et que l'on vient de vous les présenter. Autrement, ce serait un peu malhonnête de notre part de vous dire que l'on va mettre 200 millions et qu'à la sortie il n'y ait pas les travaux effectifs.

Interne SNCF Réseau

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci. On a eu plusieurs remarques qui portaient sur la régénération totale de la caténaire. Est-ce que vous souhaitez apporter une réponse complémentaire technique ou politique sur ce sujet ? On s'en tient à ce qui a été répondu tout à l'heure et ce qui a été présenté ? Toutes les remarques seront versées au compte rendu.

On va reprendre un petit tour de parole. Je vais aller au fond de la salle puisque l'on n'a pas entendu les personnes qui s'y trouvent.

Jean Galand, Vice-président du Département en charge des mobilités

S'il vous plaît, vous oubliez une question importante, celle de mon collègue, Stéphane Le Bot, elle me travaille aussi. Vous avez annoncé un bus express, si vous aviez annoncé un train express, j'y croirais parce que cela peut aller encore plus vite, mon collègue Franck Laporte aussi l'a relevé. Ce qui serait bien, c'est avoir un express du matin et du soir sur le Médoc. En revanche, un bus express, il va falloir m'expliquer parce que l'on sait très bien que le routier c'est compliqué, même si l'on coupe au travers du Médoc, il va être difficile d'arriver au but plus vite qu'un train. Stéphane a posé la question, je voudrais bien connaître une des réponses.

Frédéric Mellier, Conseiller régional Nouvelle-Aquitaine

Très rapidement, peut-être que le mot express n'est pas juste. Je vous l'ai dit en introduction, il n'y a rien qui va plus vite que le train sur un territoire. Un car n'ira jamais aussi vite qu'un train. Par rapport au temps de parcours qui existe aujourd'hui avec les cars régionaux, l'idée est d'avoir un car plus rapide et surtout plus cadencé. Je vais vous donner un exemple avec le car de Blaye que je maîtrise mieux. Avec le car de Blaye, on va rester sur un temps de parcours long de 1 h 25 qui va permettre de gagner une demi-heure par rapport à l'existant, en revanche on aura un car qui partira tous les quarts d'heure. Les usagers sauront que tous les quarts d'heure ils auront un car qui va les amener sur la métropole ou vers le Médoc. Peut-être que l'appellation car express n'est pas la meilleure, mais l'idée est d'avoir une meilleure régularité des cars et de gagner en rapidité sur la desserte car.

Intervenante

Je demande des explications sur une question qui a déjà été posée, ou une remarque, puisque vous n'êtes pas revenus dessus. Au sujet de l'abandon de Ravezies, une gare qui existait avec une infrastructure correcte. Il a été décidé de la faire disparaître, j'aimerais savoir pourquoi et également pourquoi on ne la reprend pas comme nœud possible.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

D'accord. Merci, c'est noté. Effectivement, on n'avait pas répondu.

Intervenante

Merci. Dans l'hypothèse du développement de cette ligne allant jusqu'au Verdon, on peut imaginer que cela va faire un appel d'air extraordinaire pour les gens qui sont de l'autre côté de l'estuaire et qui sont très demandeurs de circulation de ce côté-ci compte tenu de la difficulté qui consiste à contourner Bordeaux quand on doit aller prendre l'avion à Mérignac. Donc ma question est : est-ce que l'on envisage à un moment

Interne SNCF Réseau

ou un autre l'élaboration d'un barreau pouvant rattraper l'aéroport pour les gens qui sont desservis par cette ligne qui devrait devenir attrayante ?

Jacques Dubos, association Trans'Cub

Bonjour. Jacques Dubos de l'association Trans'Cub. Je voulais juste intervenir par rapport à l'appellation de RER. On nous parle de RER, c'est un peu comme l'appellation car express qui est une appellation un peu trompeuse. Quand on parle de RER, tout le monde pense forcément au RER parisien et si l'on prend l'exemple du Médoc, en fait il y a des points très précis qui devraient être mis en œuvre et qui ont déjà été en partie soulevés par la salle.

Le premier est qu'il y ait à la fois des services directs et des services semi-directs ou omnibus, c'est un point important et ce devrait être mis en œuvre sur l'ensemble des branches de ce projet réseau express métropolitain.

Le deuxième point est la question récurrente de la desserte de Pessac puisque la moitié des Macau-Bordeaux vont vers Pessac. On sait que c'est un point dur et l'on sait surtout, car on a réalisé des comptages régulièrement, qu'il n'y a personne qui descend à cette gare de Pessac. Donc c'est très pénalisant pour le Médoc.

L'autre point est que quand on parle de RER, il faut avoir une harmonisation tarifaire. C'est une question que j'ai déjà posée lors d'une autre réunion publique. Aujourd'hui, pour aller de Lesparre à Bordeaux en bus on paie 2,30 € et quand on prend le TER on paie 15 €. On m'a déjà répondu qu'effectivement il y a une petite différence de temps, mais qui n'est pas si importante que cela, cependant la différence tarifaire est très importante. Je pense qu'il y a un gros effort à faire là-dessus pour ramener et harmoniser ce tarif.

Enfin, une dernière question. J'ai demandé un certain nombre de documents et il en manque toujours à l'appel puisque j'en ai reçu trois aujourd'hui et il en manque encore qui n'ont pas été mis à disposition alors que la concertation arrive à son terme.

Intervenant

Bonsoir. J'ai une question extrêmement précise. Si je reprends la carte et que je lis les arrêts : Bruges, Caudéran Mérignac, Mérignac Arlac, jusqu'à la gare Saint-Jean. Ces arrêts sont déjà desservis par le tram, pourquoi faire une double desserte ? Si vous aviez une réponse précise là-dessus. Je pense qu'on gagnerait facilement un bon quart d'heure voire 20 minutes, puisqu'ils sont desservis par le tram, on s'arrête à Blanquefort et on prend le tram. Depuis que je descends à Bordeaux en train ou en tram, à chaque fois je me dis que c'est quand même dingue, il y a une voie unique qui dessert le nord et, là, on est en train de demander à desservir mieux Saint-Vivien, voilà, on met un point à Saint-Vivien, et l'on supprime les quatre arrêts qui sont pleins à Bordeaux. Il y a 10 manières différentes d'y arriver.

Stéphanie Birot, usagère du train

Bonsoir. Stéphanie Birot, je suis usagère du train, je prends le train tous les jours, ceux de 7 h 22 et 16 h 59 en gare de Bordeaux, tous les soirs. Il n'y a pas une semaine où l'on arrive à l'heure pour travailler, il n'y a pas une semaine où l'on n'a pas un jour minimum, si ce n'est pas deux de retard, plus les trains qui sont supprimés dont on ne parle même pas. Heureusement, j'ai la chance de pouvoir éventuellement faire du télétravail, mais ce n'est pas le cas de tout le monde.

Interne SNCF Réseau

Il y a des jours, et des jours stratégiques, les lundis matin et les vendredis soir. Le lundi matin en partant du Médoc, il y a les étudiants et quand on arrive à Pauillac, les trains sont déjà bondés, Moulis-Macau, les gens sont debout. L'été c'est pareil, je pensais que ce serait plus cool, mais en fait pas du tout, c'est encore pire, 35 vélos, quand même, certains soirs et même matins on a jusqu'à 30 vélos. Des usagers avec leur vélo et des abonnés à l'année se sont vu refuser l'accès au train, il leur a été laissé le choix entre laisser le vélo, prendre une amende de 150 € ou attendre le train d'après, c'est-à-dire une heure de retard pour aller travailler. Le vendredi soir en gare de Bordeaux c'est pareil, le train de 16 h 59 annulé, pas de remplacement de bus, donc il faut attendre une heure. Le train de 16 h 59 était déjà bondé, donc je ne vous explique pas, à 17 h 59 il y a le double de passagers. Pourquoi ne peut-on pas mettre de doubles trains ? Cela se fait de temps en temps, donc pourquoi on ne peut pas le faire et essayer d'avoir une qualité ? À Arcachon, ils ont des trains à étage, il y a beaucoup plus de places. Ne peut-on pas avoir au moins ce confort régulièrement et sur des jours ou des périodes stratégiques ?

Intervenante

Bonsoir, merci beaucoup pour cette concertation. Je crois que l'échange est très fructueux et je partage beaucoup de choses qui ont été dites sur la desserte à partir de Macau jusqu'au nord Médoc. J'ai deux questions.

Pourquoi les deux autres lignes s'appellent 41U, 43U et nous 42, est-ce que cela veut dire que c'est un RER spécial ?

Combien de temps, concrètement, mettrons-nous avec ces nouveaux échanges intermodaux de Bordeaux Saint-Jean à la Pointe de Grave par rapport à aujourd'hui ?

Est-ce qu'il y a besoin d'attendre 2030 pour avoir une concertation sur les bus qui arrivent ou qui partent, on croirait que c'est fait exprès, deux minutes avant que le TER arrive de Bordeaux pour rejoindre soit Saint-Vivien soit d'autres villes du nord Médoc ? Ce n'est peut-être pas la peine d'attendre 2030.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci. Je vous redonne la parole tout à l'heure, on va faire une tournée de réponses de la tribune. Il y a des questions assez précises qui ont été posées, notamment dans les dernières prises de parole. Déjà une question très précise sur le nom des lignes.

Frédéric Mellier, Conseiller régional Nouvelle-Aquitaine

Aucune idée.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Est-ce que quelqu'un sait pourquoi à la tribune ? Est-ce qu'il y a un gain de temps de trajet ?

Frédéric Mellier, Conseiller régional Nouvelle-Aquitaine

Je vais essayer de trouver, mais de tête je ne l'ai pas, je suis en train de chercher.

Édouard Parant, SNCF Réseau

Interne SNCF Réseau

Sur le temps de trajet, c'est très clair. Le projet n'est pas fait pour aller plus vite, le projet est fait pour mettre plus de fréquence, plus de trains et fiabiliser la ligne. Il n'y a pas d'objectif de gain de temps de parcours, ce n'est pas dans les objectifs du projet.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Sur la question de l'usagère qui prend le train régulièrement, il y avait des remarques auxquelles vous avez pas mal répondu sur la qualité de service actuelle qui est liée notamment aux travaux du Bouscat, mais la question était : est-ce que c'est possible, en attendant, ou en période de travaux, de doubler les rames ou de mettre des trains plus longs sur cette ligne ?

Édouard Parant, SNCF Réseau

Francis Freisseix, de SNCF Voyageurs, va vous apporter quelques éléments.

Francis Freisseix, SNCF Voyageurs

Bonsoir à tous et à tous, Francis Freisseix. On ne va pas se cacher, aujourd'hui les résultats de la ligne ne sont pas bons. Cela fait quatre ans que l'on était aux alentours de 90 % de taux de régularité, aujourd'hui on est à 85 et quand on regarde les deux ou trois derniers mois, on est plutôt à 72 %, c'est très en dessous de ce qui est attendu en termes de qualité de service. C'est essentiellement lié à l'état de la voie, on l'a dit, à partir du mois de mai on a eu un problème de plateforme, après on a eu tous les sujets entre les limites climatiques que l'on a eues cet été, le chaud, l'humidité, le reste. Aujourd'hui, comme on est sur un axe assez fragile avec beaucoup de trains qui se croisent, dès que vous mettez le premier en retard, globalement vous en avez pour deux heures. C'est très clair, c'est à peu près cela, en moyenne.

Je rebondis sur un sujet, 35 vélos, quand on sait qu'on a que 6 places dans un train, effectivement c'est une vraie problématique. Il y a tout un processus d'accompagnement, même avec nos matériels qui vont être régénérés, on ne va pas passer de 6 places à 35, il faut que l'on en soit conscients. La mobilité, la multimodalité, cela s'accompagne.

Je note vos sujets. Effectivement, depuis la rentrée on a identifié un certain nombre de trains qui sont fragiles en termes d'occupation. Après, c'est aussi un tout, si vous supprimez le train de 15 h 59, vous avez tout le monde dans le 16 h 59, c'est mécanique. Là, effectivement, on a un travail à faire, on en est conscients, on va regarder, des choses sont en train d'évoluer. Je regarde au niveau de la globalité, je ne regarde pas ligne par ligne. On est en train de travailler sur des trains qu'on va dédoubler, cela concerne Bergerac, Saint-Mariens et d'autres trains. Je sais qu'un des trains de la ligne, je n'ai plus le numéro en tête, est régulièrement surchargé et l'on va regarder ce que l'on peut faire. Il ne faut pas oublier que l'on est aussi sur une ligne avec d'autres contraintes qui sont la longueur des quais. Quand nos trains sont trop longs, si l'on met des portes en dehors des quais, c'est interdit car dangereux pour les usagers, donc il faut qu'on évite ces situations. C'est une jeu d'équilibriste entre les deux donc on va regarder ce que l'on peut faire. Je ne dis pas que la question est tue, mais je sais que cela fait une petite dizaine de jours que la régularité s'améliore, j'espère que le progrès est vu. Je note ce point.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Juste un petit complément. On affichait une diapositive qui explique la politique d'emport des vélos dans les trains, pour être tout à fait précis, puisque la question est revenue dans quasiment toutes les réunions

Interne SNCF Réseau

publiques et pour toutes les lignes, ce n'est pas du tout propre au Médoc. Voilà ce qui est expliqué et explicité en la matière.

Il y avait d'autres questions qui étaient posées, peut-être plus de fond. La question de la gare de Ravezies qui a été fermée. Pourquoi a-t-elle fermé et est-il prévu de la rouvrir ?

Frédéric Mellier, Conseiller régional Nouvelle-Aquitaine

Je vais répondre, mais je ne partage pas cette fermeture. Qu'est-ce que vous voulez que je vous dise ? C'est un choix qui a été fait il y a une quinzaine d'années maintenant, il me semble, cela doit dater de 2008 ou de 2009. Je pense qu'en termes de prospective, de vision urbanistique, cela a été une erreur de supprimer une gare qui arrivait en plein Bordeaux, qui limite aujourd'hui les capacités. Est-ce qu'il y a possibilité aujourd'hui de refaire quelque chose ? Ce qui est sûr, maintenant, c'est que sur l'emplacement de Ravezies tout le foncier a été vendu, il y a des bâtiments, il y a un parking, il y a la ligne de tram qui passe, donc c'est compliqué de revenir à ce qui existait il y a 15 ans.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci. Il y avait une question, Bordeaux métropole n'est pas là pour y répondre c'est dommage. Pourquoi là où il y a le tram, maintient-on quand même des circulations de trains ? La remarque portait sur les gares après Blanquefort, une fois que l'on rentre dans Bordeaux, qui sont doublées par le tram.

Frédéric Mellier, Conseiller régional Nouvelle-Aquitaine

Justement, je pense que l'on a besoin de développer des choses comme cela, qui permettent d'accéder à Bordeaux par ailleurs que la gare Saint-Jean. Je connais des gens qui viennent du Médoc, qui descendent à Arlac et qui peuvent accéder comme cela au centre-ville de Bordeaux plus rapidement que s'ils arrivaient de la gare Saint-Jean. Je pense que l'on a intérêt à développer cette multimodalité, bien sûr avec le tram, et je pense que l'on a besoin de croiser avec le tram ou le bus express à l'avenir et avec les vélos. Il faut que l'on réussisse à avoir cette dynamique de transport décarboné sur le département.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Est-ce que la création d'une ligne est envisagée, à ce stade non, mais à l'avenir, pour connecter avec l'aéroport de Mérignac, pour les personnes qui sont de l'autre côté de l'estuaire ?

Frédéric Mellier, Conseiller régional Nouvelle-Aquitaine

J'ai compris un barreau, mais c'est un barreau ferroviaire ou un barreau routier ? Ce qui est sûr, c'est que le tram A va être inauguré dans trois ou quatre mois, je crois que c'est au mois de février ou au mois de mars. Si j'ai bien vu dans le nouveau contrat, la ligne A va aller jusqu'à l'aéroport et si j'ai bien suivi le nouveau contrat de délégation de service public de Bordeaux métropole, une nouvelle ligne Gare Saint-Jean – Aéroport devrait être créée dans les années à venir, cela va être assez rapide. Je pense que c'est une question d'aiguillage qui doit être mis en place qui va permettre de faire une liaison directe Gare Saint-Jean – Aéroport avec la ligne de tram en utilisant le réseau existant.

Francis Freisseix, SNCF Voyageurs

Je complète juste un point. Vous avez complètement raison, il y a plein de choses qui vont évoluer. Il ne faut pas regarder non plus le terminus de Pessac comme un aboutissement. Il y a énormément de personnes qui

Interne SNCF Réseau

montent à Blanquefort, qui descendent à Arlac. Et, effectivement, il y a un vrai gain de temps entre si je devais prendre le train pour faire Blanquefort – centre-ville de Bordeaux pour reprendre le A et aller éventuellement sur l'aéroport. On avait l'image de tout à l'heure entre Pessac et Vayres, c'est exactement la même chose qui se passe avec ce barreau puisque cette ligne, ~~ce~~ que l'on appelle la voie de ceinture, a vraiment une vocation périurbaine, ce n'est pas du tout le cas du reste de la ligne. Le RER a vraiment un rôle urbain, et là on est vraiment en plein dans son cœur de cible, le cœur de Bordeaux, c'est la seule ligne qui a cela.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Est-ce qu'il y a d'autres questions ? L'organisation tarifaire, j'allais y venir.

Frédéric Mellier, Conseiller régional Nouvelle-Aquitaine

Je vais vous faire la même réponse que j'avais faite à Talence. Le train et le car ne sont pas le même service, cela explique la différence. Ce ne sont pas les mêmes coûts non plus, et vous avez bien compris que ce soit en termes d'entretien ou de personnel, il y a un coût supérieur avec le train, ce qui n'empêche pas d'avoir, et je le comprends totalement, l'idée que l'on ait une politique tarifaire plus attractive. Il y a déjà plein de choses qui ont été mises en place par la Région sur les tarifs, on est aujourd'hui bloqués par le manque de financement pour aller plus loin. Il y a une volonté portée par l'ensemble des régions de France de dire qu'elles ont besoin d'autres financements pour mener une politique tarifaire encore plus attractive en direction des usagers, ce qui demande bien évidemment qu'on donne d'autres ressources aux régions. La volonté, je rentre un peu dans la technique, est d'avoir une part de versement mobilité supplémentaire qui permettrait d'avoir une politique tarifaire plus attractive en direction des populations. J'ai bien conscience, pour prendre le train régulièrement, qu'à bien des égards, même si c'est attractif quand on est abonné et même si l'on prend le car, cela reste à mon sens, pour beaucoup de personnes, encore trop cher.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci. Il est 20 h 15, est-ce que les personnes qui veulent poser des questions peuvent lever la main juste pour que l'on voie à peu près combien. On va prendre les cinq dernières remarques et l'on ira vers la fin de cette réunion.

Patrice Roquet, riverain au niveau d'Artiguillon

Bonjour Patrice Roquet, je suis riverain de la ligne au niveau d'Artiguillon. On va avoir un développement du train, qu'est-ce qui est prévu au niveau des nuisances sonores ?

Je viens d'apprendre qu'il y aurait éventuellement du fret. Qu'est-ce que vous avez prévu pour la nuisance sonore pour les riverains par rapport au fret ?

Le Médoc est également une ligne où il y a beaucoup de gibier, on a pu le constater récemment, il y a eu un shoot sur un chevreuil. Cela n'a pas touché, à première vue, la locomotive, mais c'est la commune qui a été obligée d'intervenir. Donc qui dit augmentation de trafic, dit augmentation du risque d'accident. Qu'est-ce qui est prévu à ce niveau pour que les riverains puissent, tout en désenclavant le Médoc, garder leur tranquillité ?

Interne SNCF Réseau

Monsieur Rogeau, Maire et Vice-président au développement économique

Bonjour, Monsieur Rogeau, maire et vice-président au développement économique. Je me pose une question. Je rejoins mes collègues sur l'intérêt de développer le fret ferroviaire. Est-ce que si l'on fait une double voie, on maîtrise le foncier ?

Est-ce qu'il est prévu des ouvrages d'art si l'on augmente la fréquence des trains sur les passages à niveau ? Il y a des passages à niveau urbains qui risquent de poser beaucoup de problèmes, entre autres à Lesparre. Je pense que si l'on est sur 34 trains jours, cela risque de faire un paquet d'embouteillages dans Lesparre.

Intervenant

Bonjour. Je voudrais apporter un petit peu d'éléments en ce qui concerne la desserte. Il faut savoir que Pauillac et Lesparre sont deux des principales gares de la ligne au point de vue fréquentation alors qu'elles ont deux fois moins de trains que les gares situées entre Macau et Bordeaux. Il faut bien savoir que ces deux gares alimentent les deux principales gares entre Macau et Bordeaux, Blanquefort et Mérignac-Arlac. Je ne comprends pas que l'on renforce encore la desserte entre Macau et Bordeaux et que l'on ne privilégie pas une desserte semi-directe pour Pauillac et Lesparre étant donné que ce sont ces gares qui alimentent tout le reste. C'est quand même anormal que ce soit la seule ligne où l'on n'a pas de trains semi-directs, toutes les autres lignes ont des trains semi-directs sauf celle-ci. Je pense que ce serait bien de regarder d'un peu plus près, même si c'est une ligne à voie unique, c'est certainement possible, avec le premier train du matin et le dernier train du soir de pouvoir faire un semi-direct.

Intervenant

Bonsoir. On a vu qu'il y avait une grande distance sans gares entre Lesparre et Soulac et entre Pauillac et Lesparre. Est-ce qu'il n'est pas possible de prévoir un arrêt supplémentaire ? Je crois qu'il y en avait un à Vertheuil.

Intervenante

Bonsoir. Par rapport aux caténaires et aux batteries, on parle d'écologie, mais justement ce serait peut-être bien de privilégier les caténaires parce que les batteries ne sont pas spécialement écologiques. Est-ce que vous avez une réponse concrète là-dessus ? Merci.

Intervenante

Bonsoir. Je reviens sur les enfants parce que j'ai des enfants scolarisés et je reviens sur les vélos. Effectivement, les enfants ont besoin d'avoir les vélos dans les trains parce que quand on arrive de Lesparre et qu'il faut aller au lycée à Pauillac, comme ils arrivent à presque trois minutes de la rentrée des classes, il leur faut 20 minutes pour y aller à pied et cinq minutes à vélo. Effectivement, les gamins ont les vélos dans le train.

J'ai une autre question. Pour Bordeaux, le train c'est 80€ par mois alors que je paie 136 € pour le bus +tram. Financièrement, cela fait quand même un écart sur le budget.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci pour ces deux remarques. Est-ce que l'on est complet dans la salle ? Plus personne ne voulait poser de questions ? Est-ce que l'on a des questions en ligne ? Je ne suis pas certain qu'on en ait eu.

Interne SNCF Réseau

Comment souhaitez-vous répondre ?

Frédéric Mellier, Conseiller régional Nouvelle-Aquitaine

Sur le vélo, aujourd'hui, on est sur des trains qui sont à 6 places et l'on passera à 8 places. Ce qui est sûr c'est que le système tel qu'il existe aujourd'hui n'est pas bon, il faut le dire quand même. Si je venais ici défendre le système tel qu'il existe, ce serait un peu aberrant. On travaille une expérimentation aujourd'hui de vélo en gare en Charente-Maritime. On voit bien qu'il y a de plus en plus de gens qui veulent prendre le train et que plus on met de vélos dans un train, plus on limite le nombre de places de passagers. L'idée est de permettre, quand on arrive en gare au départ et à l'arrivée, l'accès de suite à des vélos avec sa carte d'abonnement. C'est l'idée que l'on est en train de travailler, qui va être expérimentée en Charente-Maritime sur une ligne et qui est pratiquée aujourd'hui aux Pays-Bas. On regarde cette mise en place et ce sera lié à l'abonnement de train, je pense notamment à des lycéens qui pourront à la sortie du train prendre le vélo en libre-service et aller directement au lycée comme cela. Il y a sans doute d'autres choses aussi à regarder, pour l'instant on est plutôt sur cette voie.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci. Il y avait des questions assez précises sur les protections contre les nuisances sonores, le foncier, les passages à niveau.

Édouard Parant, SNCF Réseau

Concernant les nuisances sonores, effectivement le train cela fait du bruit. Quand on est riverain, on est légitimement inquiet et l'on se demande quelle va être l'ambiance sonore à terme. On ne va pas faire disparaître le bruit, il ne faut pas se mentir. Pour autant, on ne crée pas une ligne nouvelle, on a déjà une ligne qui existe et l'on va augmenter le nombre de trains. Ce qui est fait normalement, c'est une caractérisation de l'ambiance sonore dans laquelle vous vivez aujourd'hui et demain, à partir d'une modélisation, de ce que sera la future ambiance sonore. Que doit faire celui qui réalise les travaux ? Il doit respecter des normes. Que disent les normes ? Est-ce que je suis au-dessus ou en dessous des seuils ? Si je suis en dessous des seuils, il y a beau y avoir plus de trains, on ne fera rien, on estime que l'ambiance est tout à fait vivable et n'occasionne pas une gêne démesurée. Si en revanche, la norme est dépassée, il y a une obligation de protéger les populations et il y a surtout une obligation de résultat. C'est-à-dire que les ingénieurs vont dimensionner des protections et ces protections, une fois qu'elles seront installées, il y aura surtout une obligation d'aller vérifier par des mesures qu'elles ont réussi le pourquoi elles ont été construites. C'est-à-dire de vérifier que si votre habitation avait une ambiance sonore supérieure au seuil, on est bien redescendu dans des niveaux adéquats après protection. Voilà le processus, il est assez transparent.

Il y avait une question sur le risque des passages à niveau. Effectivement, je l'avais dit dans la présentation, qui dit plus de train, dit plus de risque de collisions. C'est vrai avec le gibier, j'aurais tendance à dire qu'il n'y a plus assez de chasseurs. Pour les voitures et les vélos, c'est différent. L'objectif est aussi une histoire de seuil et de se demander si l'on est bien à un niveau de risque jugé acceptable. Le législateur sait très bien qu'il n'arrivera pas à supprimer le risque, donc il a défini un certain nombre de seuils et il faut que passage à niveau par passage à niveau, l'on fasse des comptages pour vérifier régulièrement le trafic, on ne regarde pas que les voitures, on regarde les piétons, les vélos, les poids-lourds et les autobus. Et là encore, des ingénieurs font les calculs et vérifient si l'on est en dessous ou au-dessus du niveau de risque. Si l'on est en dessous du seuil, malgré l'augmentation du nombre de trains et malgré les prévisions de croissance du trafic

Interne SNCF Réseau

routier, il ne se passe rien, la loi estime que le risque est maîtrisé. Si l'on est au-dessus, on va nous demander de faire des aménagements pour ramener ce risque à une valeur plus acceptable. Et dans les aménagements, il y a certes la suppression du passage à niveau, mais généralement, compte tenu des moyens financiers que cela nécessite de mobiliser, y compris pour les communes, on va rechercher d'autres solutions que la solution radicale de supprimer le passage à niveau et l'on va mettre soit un système de feu, soit un système de ralentisseur, tous les dispositifs qui vont faire que le mode routier va pouvoir traverser en sécurité. Le train, on n'arrivera pas à l'arrêter, un TER à 160 km/h, il lui faut peut-être 300 à 400 m pour s'arrêter. On est peut-être à 90 ou à 100 sur la ligne du Médoc, mais il n'empêche qu'une voiture à 100 km/h s'arrêtera en 110 m, le train à 110 m sera toujours à 80 km/h et, malheureusement, il percutera l'obstacle qu'il a vu et qu'il sait ne pas pouvoir éviter. L'idée n'est pas tellement de travailler sur le train, c'est de travailler sur la route pour les passages à niveau. Je vous l'ai dit, on a vérifié tous ceux de la ligne du Médoc, et les deux qui aujourd'hui potentiellement sont à risque, c'est le PN n°7 à Mérignac et le PN n°14 à Blanquefort. Sur les autres, d'après les calculs qui ont été faits par les services de l'État, il n'y a pas de risque jugé supérieur au seuil.

On avait une autre question sur le foncier et comment passer à une double voie. Je ne suis pas très ancien dans la région, mais je n'ai pas connaissance que la voie ait un jour été double, sauf dans sa partie urbaine qui a permis de faire la ligne de tram. Sur le reste, cela veut dire que globalement on ne maîtrise pas aujourd'hui le foncier pour réaliser des élargissements. Les ouvrages d'art, il faut les regarder, certainement qu'ils sont à voie unique, et donc on n'a pas aujourd'hui la maîtrise foncière pour passer à double voie. S'engager dans cette option voudrait dire acquisitions de terrain, voire expropriations.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci. J'ai bien noté les remarques complémentaires qui ont été faites sur la mise en place de ligne semi-directe, de train semi-direct entre le nord Médoc et Bordeaux. Il y a eu déjà des réponses apportées à ce sujet. Des propositions aussi complémentaires de halte entre Pauillac et Lesparre, donc un peu le pendant de ce qui se fait plutôt plus au nord de la ligne, et la question de la caténaire et des batteries. On a noté aussi votre remarque complémentaire et les remarques qui ont été faites à ce sujet sont versées au compte rendu et au bilan de cette concertation.

Monsieur le Maire, vous voulez peut-être dire un mot. Je vais juste donner la parole au garant de la concertation qui voulait réagir au déroulement de cette réunion.

Walter Acchiardi Commission Nationale du Débat Public

Juste deux mots, simplement. Je suis très content qu'il y ait eu beaucoup de monde et beaucoup d'arguments développés et je précise que dans la rédaction de notre bilan, ce qui importe au-delà du nombre et de la qualité des contributeurs, ce sont les arguments qui sont développés. C'est bien cela que l'on essaiera de faire passer dans le bilan à destination des maîtres d'ouvrage pour qu'il y ait des réponses aux arguments qui ont été développés.

Bernard Guiraud, Maire de Lesparre

Ce n'était pas une conclusion, c'était plutôt une intervention en regard de tout ce qui a été dit et pour faire suite à la réunion de concertation que nous avions eue à la Région dans l'hémicycle avec les élus, les garants et les maîtres d'ouvrage. J'avais interpellé le Président Rousset et Madame la Préfète sur deux points.

Interne SNCF Réseau

Le premier, et c'est ce qui m'a fait réagir, puisque Monsieur Parant, quand on a évoqué la ligne d'Arcachon… c'est vrai qu'on se sent un peu dans le Médoc, souvent les oubliés du territoire de la Gironde que l'on connaît bien puisque l'on passe souvent en dernier. Donc j'avais dit, à Alain Rousset, encore une fois, le Médoc arrivera en dernier. Ce à quoi il m'avait répondu qu'il fallait bien un premier et un dernier, et je reviens à mon préambule, c'est souvent les Médocains. Et quand vous avez dit que sur la ligne d'Arcachon les études avaient démarré et donc que l'on avait anticipé, j'ai créé en 2003 une association d'usagers et depuis 2003 on se battait autour de cela. On avait évoqué notre sentiment vis-à-vis de la démolition de Ravezies, pour les Médocains, c'était plutôt la ligne Le Verdon – Ravezies qui nous intéressait parce qu'on savait que le tram allait arriver et que cela allait être une vraie distribution dans la ville, et pourquoi pas même, s'arrêter là pour aller à la gare Saint-Jean puisque le tram permettait aux usagers de réaliser cela.

C'est vrai que je suis un peu interpellé quand je vous entends dire « on avait anticipé sur Arcachon depuis de nombreuses années ». Nous disons nos besoins dans le Médoc et vous l'avez entendu dans la salle, cela transpire quand même, c'est souvent les Médocains, le territoire du Médoc qui passe en dernier. Clairement, je voudrais que vous en preniez acte, je sais qu'on en a discuté tous les deux, il nous faut des réponses. Quand je prends l'intervention du Monsieur de Montalivet, je ne crois pas que cela coûte grand-chose de se mettre autour d'une table et de décider des horaires entre les arrivées du train ou les départs et les arrivées des bus et les départs. Je crois que cela, c'est facilement réalisable et que cela ferait plaisir à énormément de voyageurs.

Le deuxième sujet sur lequel j'avais interpellé Madame la Préfète, Jean-Yves Mas le disait et d'autres aussi, nous avons une dynamique et beaucoup de porteurs de projets qui veulent s'installer en Médoc. En revanche, on a un réel souci avec l'urbanisme. J'avais interpellé Madame la Préfète, et je sais qu'on en a parlé avec Monsieur le Sous-Préfet, c'est peut-être son origine rurale qui lui fait apprécier le Médoc et il y a des portes qui s'ouvrent quand même avec lui, on a discuté et l'on en discutera sûrement. Il faut que l'on trouve les moyens de laisser les entreprises s'installer rapidement. Nombre de porteurs de projets sur la commune de Lesparre que je connais le mieux, mais je sais que mes collègues aussi, et l'on se heurte souvent à deux points. Le premier est l'urbanisme, mais on travaillera avec Monsieur le Sous-Préfet qui, je sais, est complètement ouvert à la discussion. Le deuxième, et là c'est mon volet un peu irrité en ce moment là-dessus, je crois que vous lisez la presse comme moi tous les jours, nombre de projets partout en France n'avancent plus. On n'avance plus pourquoi ? Parce qu'il y a des recours, recours d'associations, et je le dis, souvent minoritaires, je l'assume, qui bloquent nos projets. Je vais vous dire, et je terminerai là-dessus, la meilleure mobilité c'est celle qu'on ne fera pas, et si on laisse s'installer sur nos communes des entreprises, on n'aura pas besoin d'aller à Bordeaux pour se déplacer et avoir beaucoup plus de moyens.

Frédéric Fiatte, consultant Res publica

Merci beaucoup Monsieur le Maire. Merci à toutes et à tous d'avoir participé à cette réunion.

On va afficher à l'écran le lien vers le site, la plateforme de concertation qui vous permet de vous inscrire au dernier rendez-vous qui sera le 7 novembre, lundi, à Bordeaux.

N'oubliez pas que des questionnaires vous ont été distribués pour évaluer la qualité des échanges de cette réunion et vous pouvez nous les remettre, notamment à Laurence Rosset de SNCF Réseau qui se trouve sur le côté de la salle ou les déposer à la table à l'entrée.

Merci encore à toutes et à tous et bonne fin de soirée.----------

Interne SNCF Réseau