RER MÉTROPOLITAIN

BORDEAUX MÉTROPOLE | GIRONDE | NOUVELLE-AQUITAINE

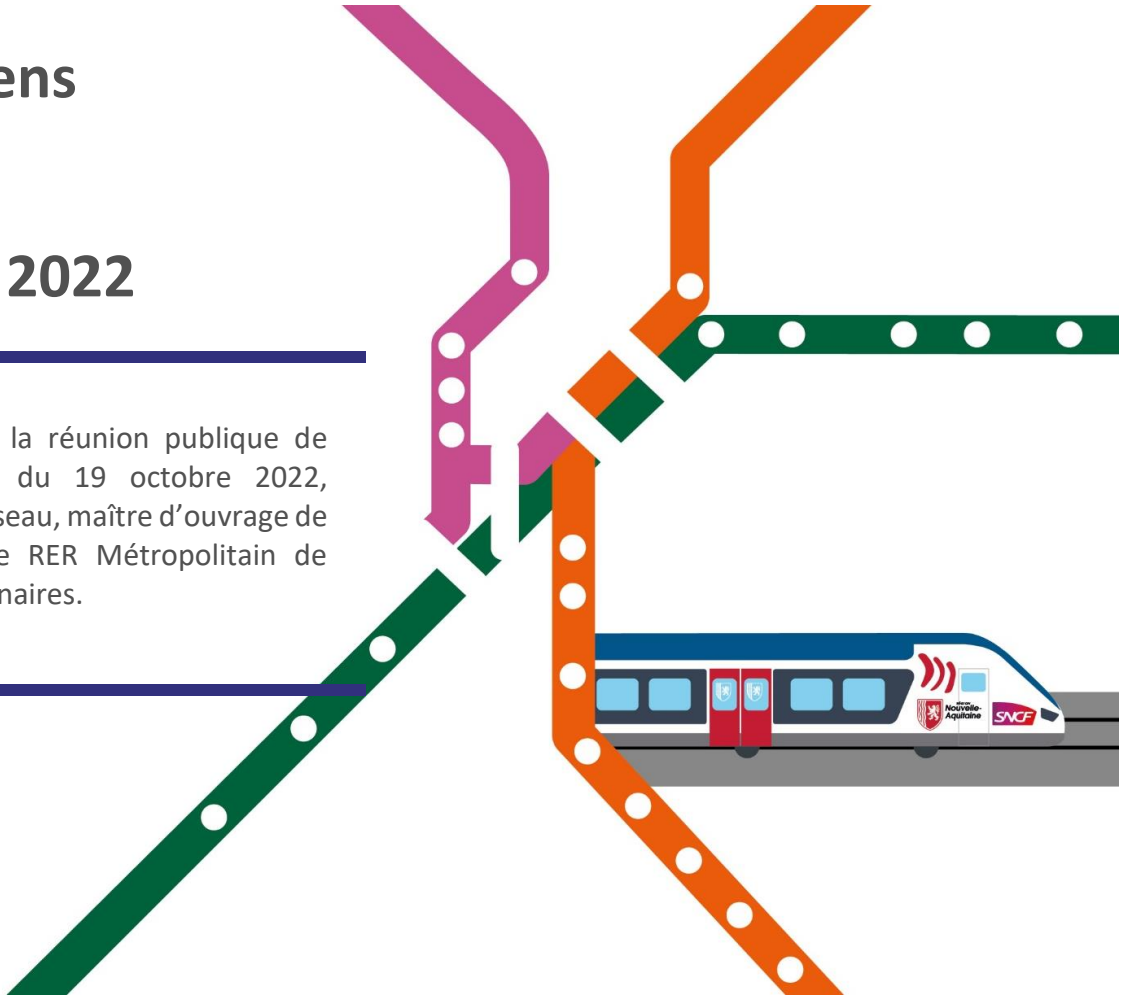
# Concertations sur le RER Métropolitain

## Réunion publique de Saint-Yzan-de-Soudiac

## Saint-Mariens

## 19 octobre 2022

Verbatim complet de la réunion publique de Saint-Yzan-de-Soudiac du 19 octobre 2022, organisée par SNCF Réseau, maître d'ouvrage de la concertation sur le RER Métropolitain de Bordeaux, et ses partenaires.



Interne SNCF Réseau

PRÉFÈTE DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE Liberté Égalité Fraternité

RÉGION Nouvelle-Aquitaine

BORDEAUX MÉTROPOLE

Gironde LE DÉPARTEMENT

NOUVELLE-AQUITAINE MOBILITES

SNCF

# SOMMAIRE

1 Introductions et présentations du projet ..... 3

1.1 Introductions ..... 3

1.1.1 Maire de Saint-Yzan-de-Soudiac ..... 3

1.1.2 Maire de Saint-Mariens ..... 4

1.1.3 Région Nouvelle-Aquitaine ..... 4

1.1.4 Bordeaux métropole ..... 5

1.2 Présentation de la concertation ..... 7

1.3 Présentation du projet ..... 8

2 Échanges avec la salle ..... 13

# 1 Introductions et présentations du projet

## 1.1 Introductions

**Ophélie Delépine, Consultante Res publica**

Bonsoir à toutes et à tous, merci d'être présents ce soir pour cette réunion dans le cadre des trois concertations sur le RER métropolitain. Trois concertations, puisqu'aujourd'hui nous sommes réunis pour parler des trois lignes de TER existantes, dont celle qui vous concerne, la ligne Saint-Mariens - Langon.

Le programme de notre soirée est divisé en deux temps. Le premier est un temps de présentation d'une durée d'à peu près une heure pendant laquelle les élus partenaires introduiront le contexte de ce projet, j'aurai l'occasion de les présenter tout à l'heure. Puis nous parlerons des trois concertations avec Monsieur Denis Salles, garant de la concertation. Et enfin, le projet et ses aspects techniques seront présentés par Édouard Parant Directeur de projet de SNCF Réseau. Lors de la deuxième partie de réunion, vous aurez l'occasion pendant une heure de poser vos questions et de faire part de vos remarques à la maîtrise d'ouvrage et aux partenaires.

Dans l'attente, je laisse la parole à Monsieur Didier Bernard, maire de Saint-Yzan-de-Soudiac qui nous accueille dans cette salle aujourd'hui.

### 1.1.1 Maire de Saint-Yzan-de-Soudiac

**Didier Bernard, maire de Saint-Yzan-de-Soudiac**

Bonsoir Mesdames et Messieurs, bonsoir à tous. Je suis Didier Bernard, je suis le maire de cette magnifique commune de Saint-Yzan-de-Soudiac. Je suis maire depuis les élections de 2020. Nous sommes une commune en pleine évolution démographique, le dernier recensement qui a été fait au début de cette année nous a appris que nous étions 2 580 habitants.

J'ai le plaisir de vous accueillir dans notre salle des fêtes pour cette réunion publique dans le cadre du projet RER métropolitain.

Ce projet de RER métropolitain doit durablement changer les habitudes de transport dans le département. La gare de Saint-Yzan, dans sa position, doit bénéficier du dispositif, à un moment important pour notre territoire. Une liaison ferroviaire toujours plus fluide entre Saint-Yzan et la métropole en premier lieu. C'est un élément d'attractivité très fort pour les personnes qui vivent ou travaillent sur la métropole et sont appelées par la qualité de vie ou pour toute autre raison de venir s'installer dans notre territoire. À l'inverse, pour les métropolitains désireux de venir travailler sur le territoire, c'est aussi une superbe opportunité.

Ce RER métropolitain doit également favoriser l'installation d'entreprises qui peuvent ainsi puiser dans le bassin d'emploi de notre territoire et celui de la métropole. Il fut un temps où les entreprises hésitaient à se maintenir sur le bassin d'emploi déconnecté du pôle métropolitain. Les choses changent.

La gare de Saint-Yzan – Saint-Mariens est située, je suis un peu provocateur, mais on se connaît bien avec mon collègue de Saint-Mariens, en totalité sur notre commune. Elle s'appelle Saint-Mariens – Saint-Yzan, mais elle est en totalité sur notre commune.

On s'attend à une multiplication du nombre de montées/descentes avec cette évolution du RER métropolitain, et, en tant que maire de la commune, ceci pose des questions relatives à l'accès à la gare, pour ceux qui la connaissent.

En partenariat, un excellent partenariat avec la Communauté de communes, on vient d'agrandir le parking. Ce parking est déjà saturé. Donc, il faut qu'il y ait d'autres modes de transport qui doivent être favorisés pour accéder à la gare. Actuellement, il y a un schéma directeur cyclable, lancé depuis juillet 2022, à l'échelle de la Communauté de communes, à mon sens, ils doivent pouvoir faire des aménagements cyclables de rabattement vers la gare de Saint-Yzan, mais aussi la halte ferroviaire de Cadillac. Et pourquoi ne pas imaginer de réhabiliter des voies ferrées désaffectées ? Exemple, Saint-Yzan /Blaye, y- a-t-il une liaison bus, bus électrique, à hydrogène, vélos électriques, trottinettes et ainsi de suite ?

Bien d'autres solutions sont à étudier. C'est pour cela que je ne souhaite pas que notre commune devienne une annexe autoroutière avec une forte artificialisation des sols avec la création de nouveaux parkings.

Je vous souhaite à toutes et à tous une bonne réunion publique. Merci.

### 1.1.2 Maire de Saint-Mariens

**Marcel Bourreau, maire de Saint-Mariens**

Bonsoir à tous, merci d'être venus à cette réunion qui est très importante. Bien entendu, avec mon collègue de Saint-Yzan, on s'entend très bien, il ne faut pas croire. Mais, Saint-Yzan, s'il n'y avait pas eu Saint-Mariens, elle n'aurait pas été aussi importante à une époque.

Cette soirée, je le redis, est très importante. Nous nous rendons compte que, de plus en plus, le développement dans nos régions s'accroît, et, de futures entreprises vont arriver. Le RER permettra des voyages beaucoup plus fréquents dans la journée, ce qui est d'une grande importance. Il est vrai que le parking de Saint-Yzan est vraiment limité, puisqu'il est déjà plein à l'heure qu'il est, et il va falloir aussi, en plus du train, travailler sur ce problème de parking.

Un autre problème est la circulation qui va s'accroître, puisque plus de trains signifient plus de déplacements et il faudra penser aussi aux pistes piétonnes, comme aux pistes vélos.

Je vais laisser la parole à ces messieurs qui vont tout vous expliquer. Bonne soirée.

### 1.1.3 Région Nouvelle-Aquitaine

**Frédéric Mellier, conseiller régional**

Merci beaucoup. Je suis très content d'être là ce soir. En arrivant, on a regardé, on est admiratif de cette belle gare de Saint-Yzan et de notre territoire girondin. Notre territoire est fleuri de belles gares qui méritent sans doute, à l'image de ce qui a été fait là, d'être mises en valeur.

Pour revenir directement à la question du RER girondin, on est face à plusieurs ambitions, vous l'avez abordé à votre manière. La première est de réduire les inégalités territoriales sur notre département et dans la région, le RER se donne cette ambition-là. Bien évidemment, on l'a vécu en venant ici, réduire la connexion routière pour permettre d'accéder à un transport décarboné. Quoi de mieux aujourd'hui, à notre époque,

que d'utiliser le train qui est sans doute sans équivalent pour faire de longues distances en termes de transport décarboné.

L'atout de notre département est d'avoir une infrastructure ferroviaire qui draine l'ensemble du territoire. L'ambition du projet de RER girondin est de pouvoir utiliser au maximum ces infrastructures pour répondre aux besoins des gens. Vous l'avez dit, il s'agit bien sûr des déplacements domicile – travail, ce quotidien de milliers de personnes est très important, mais ce sont aussi les études et l'accès aux loisirs et à la culture. C'est pour cela que l'on porte l'ambition du RER girondin. Les études qui ont été faites restent des études, mais elles donnent aujourd'hui l'idée que 20 000 personnes supplémentaires pourraient prendre le train, ce qui est un chiffre considérable en termes de réponse aux besoins sociaux et en termes de défis climatiques, parce que c'est ce qui est devant nous en ce moment.

Je l'ai dit, mais quoi de mieux que le train pour se déplacer ? Pour faire Pessac – Cenon en train avec le RER métropolitain, on mettra 14 minutes. Pour être un habitant de Bordeaux, je peux vous garantir que pour faire un Pessac – Cenon en voiture, à vélo et même en transport en commun, il faut beaucoup plus de temps. C'est vrai pour de longues distances aussi. Donc le train est l'outil qui est le mieux à même de répondre à cela. Avec ce RER, les liaisons Libourne – Arcachon ou Langon – Saint-Mariens vont permettre d'avoir des trains qui ne seront pas en terminus Bordeaux, qui continuent, ce qui est important pour toute une série de girondins.

Notre ambition, bien sûr, à terme, est l'arrivée d'un RER au quart d'heure. On va regarder, je sais qu'il y a des contraintes techniques, mais c'est l'ambition que l'on porte et l'on veut arriver à cela à terme sur la construction du RER.

Pour finir, c'est un projet aujourd'hui estimé à 680 millions d'euros avec des cofinancements de la Région, de la Métropole. Et depuis un an maintenant du Département qui a rejoint les co-financeurs, ce qui fait que l'on a changé un peu le format du RER, vous le voyez sur la carte, il va un peu plus loin dans le médoc.

Ce qui est important, c'est que ce soir, vous donniez votre avis et apportiez des propositions. Une concertation sert à cela, tout n'est pas figé, on est là pour débattre avec vous, pour écouter ce dont vous avez besoin, les idées que vous pouvez avoir. Après on fera passer cela dans la machine à laver collective. Merci.

### 1.1.4 Bordeaux métropole

**Madame Mellier, vice-présidente de Bordeaux métropole déléguée aux grandes infrastructures de transport routières et ferroviaires**

À mon tour de vous dire combien cela me fait plaisir de participer à ces réunions de concertation. C'est la quatrième pour ma part, et à chaque fois, je rencontre des échanges de qualité qui s'appuient surtout sur la volonté d'attirer l'attention sur les préoccupations du quotidien. C'est très important, parce que souvent, c'est de là que l'on peut construire après des projets qui dépassent le cap pour aller au national et voir plus loin.

Depuis plusieurs années, la Métropole est confrontée à un défi majeur de mobilité pour ses habitants, mais aussi les territoires périphériques. Ces problèmes ont été évoqués tout à l'heure par Frédéric Mellier, la pollution routière, vous savez ce que cela veut dire, comment l'arrêter ? On s'est interrogé, bien sûr. Il y a

aussi le problème du réchauffement climatique, il y a le problème de la qualité de la vie qui est posé aujourd'hui avec la pollution. On compte réduire les émissions de gaz à effet de serre. Comment répondre à ces interrogations ?

Pour répondre, les transports collectifs ferroviaires et routiers sont déterminants au point que la Métropole a adopté conjointement avec la Région Nouvelle-Aquitaine en 2018 une feuille de route d'un RER métropolitain. Cela a été adopté au niveau de la Région Nouvelle-Aquitaine, à la Métropole et la délibération a été votée à l'unanimité, ce qui montre bien qu'il y a une attente vraiment importante sur les déplacements, précisément du côté des transports collectifs ferroviaires et routiers. À cette feuille de route s'est ajoutée en 2022, compte tenu de l'évolution du projet, la décision du Département qui s'est engagé à participer financièrement. Voilà donc les partenaires porteurs du projet : Région, Métropole, Département et l'État.

Le financement de ce projet, c'est une indication, 580 millions d'euros pour les aménagements des trois lignes Libourne – Arcachon, Saint-Mariens – Saint-Yzan – Langon et la ligne du Médoc, et 90 millions pour l'achat de matériel roulant supplémentaire.

Le RER métropolitain résonne particulièrement dans les objectifs de la Métropole, il s'inscrit dans la stratégie des mobilités adoptées fin 2021. Il doit répondre à des besoins croissants de déplacement, cela a été dit par Messieurs les Maires, il faut réduire les inégalités vis-à-vis de l'offre de transport pour les habitants des zones périurbaines en offrant des solutions efficaces et interconnectées au sein de la métropole et vis-à-vis des territoires périphériques. Les trajets en voiture entre les autres territoires et la Métropole, représentent 22 % des déplacements métropolitains, mais 58 % des kilomètres parcourus. Ainsi, le RER est un pilier essentiel pour la transition écologique des déplacements à l'échelle de la Gironde et en lien avec la Métropole.

Le projet se décline en plusieurs volets. Un volet ferroviaire, nous y reviendrons, un volet routier avec la création de lignes de cars express dans les territoires non accessibles par le train. Ces lignes peuvent offrir des liaisons fréquentes et rapides vers les zones péri-urbaines de la métropole, à l'image de la ligne Créon – Bordeaux. La première à être lancée en 2019, 5 autres lignes supplémentaires ont été identifiées et font l'objet d'études.

Au sujet du volet tarifaire, un travail de partenariat s'engage avec la SNCF, la Région, la Métropole et le Syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités autour d'une réflexion tarifaire partagée et sur le développement des billets uniques pour les trajets de bout en bout. Ce travail au long cours doit aboutir à la mise en place d'une offre attractive, je dirais que c'est une des clefs de la réussite du RER métropolitain.

Il y a également le volet de la communication et de l'information du public autour du projet pour mieux le faire connaître et mettre en avant ses atouts en termes de services, d'intermodalité, de temps de parcours. Tout à l'heure, Frédéric Mellier a donné un temps de parcours, effectivement, c'est ce qui va permettre de rendre utile la compréhension de ce RER.

Le mode ferroviaire est un mode très efficace pour se déplacer, rapide, capacitaire, et il permet de couvrir autant les petites lignes que les grandes lignes, les petites distances que les grandes distances. Il est donc le mode de transport collectif ayant le plus faible impact carbone par kilomètre et par passager. Il contribue ainsi à la transition énergétique et écologique.

Je reviens donc rapidement sur le volet ferroviaire. Nous portons l'ambition de remplacer la desserte TER d'un train toutes les demi-heures sur tout le réseau, et toute la journée sur une amplitude élargie,

notamment le soir. C'est très important, parce que si l'on avait élargi le soir, j'aurais pu repartir en train avec mon collègue, mais là ce n'est pas possible. Donc, effectivement, il va falloir que l'on élargisse le soir avec une desserte dite omnibus desservant tous les arrêts.

C'est aussi la mise en place de liaisons traversantes entre les branches de Libourne – Arcachon d'une part et bientôt pour Saint-Mariens/Saint-Yzan – Langon. Ces liaisons traversantes donnent la possibilité d'aller, je cite, de Libourne à Arcachon sans changer de train, et cela permet de gagner du temps et de fluidifier l'activité de la gare Saint-Jean elle-même.

Il est également prévu, dans le cadre du RER, l'ouverture de deux haltes. La halte du Bouscat-Sainte-Germaine connectant la ligne du Médoc avec le tram D dont la mise en service est prévue en 2023. Et je ne dirais pas l'ouverture, mais la réouverture de la halte Talence-Médoquine. Peut-être en avez-vous entendu parler, cette gare était fermée depuis 75 ans et va réouvrir, c'est un élément structurant du projet RER métropolitain, puisqu'elle se situe à la fois sur la ligne Libourne – Arcachon, celle du Médoc et la future ligne express Thouars – Pellegrin. J'insiste sur cette réouverture emblématique qui donne la volonté de la Région, de la SNCF, de la Métropole et de l'État de relancer le Fer, comme on dit.

La SNCF est le maître d'ouvrage principal du volet ferroviaire. Elle pilote toutes les réalisations de l'opération, mais ce sont les collectivités qui financent. On pourra mieux vous en parler, de ce que nous finançons comme je l'ai fait dès le départ, mais aussi si vous avez des questions, on est là. Il sera détaillé dans la suite de la présentation les caractéristiques et les aménagements ferroviaires nécessaires au projet RER en particulier sur l'axe Saint-Mariens – Langon. Je laisse la parole à la SNCF.

## 1.2 Présentation de la concertation

**Ophélie Delépine, Consultante Res publica**

Avant, un petit mot très rapide. Nous sommes dans le cadre d'une concertation et nous avons avec nous ce soir, le garant Monsieur Denis Salles qui va vous dire un mot sur ce qu'est un garant, quels sont leurs missions, leur rôle et comment vous pouvez faire appel à eux et dans quel cadre.

**Denis Salles, Commission nationale du débat public**

La commission nationale du débat public a désigné, pour cette concertation préalable, ce que l'on appelle des garants. C'est mon collègue Walter Acchiardi et moi-même. La commission nationale du débat public est une autorité administrative indépendante qui se charge de garantir la participation du public à des projets qui dépassent un certain seuil, qui ont une certaine ampleur. L'idée est de suivre ces projets et de faire en sorte que le public soit entendu et que les modalités soient fixées.

La concertation préalable qui nous occupe dans le cadre de ce projet est régie par l'article L.121-15-1du Code de l'environnement et a pour but de débattre de l'opportunité, des objectifs, des caractéristiques du projet, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que tous les impacts significatifs qu'il peut avoir. On peut également discuter de solutions alternatives et aussi, évidemment des modalités d'information et de participation du public qui auront lieu après cette phase de concertation préalable. C'est très large.

Les garants que nous sommes ont été désignés par la CNDP pour, comme le nom l'indique, garantir le bon déroulement de cette concertation, ce que nous nous attachons à faire depuis plusieurs semaines maintenant et pour que le public puisse être entendu et puisse participer.

Nous sommes indépendants du maître d'ouvrage, c'est pour cette raison que l'on est situés un peu sur le côté par rapport aux tribunes et donc on se doit de respecter une stricte neutralité par rapport au projet lui-même. On est là pour essayer d'écouter la parole portée par les uns et les autres.

Cette concertation préalable se déroule en trois temps. Dans le premier temps, avant le lancement, on a fait ce que l'on appelle une étude de contexte où l'on est venus à la rencontre de plusieurs acteurs clefs de ce projet, d'ailleurs on est venus rencontrer des élus du territoire. On a mené 34 entretiens, très riches, avec des points de vue très différents : des élus, des acteurs de la société civile, des acteurs des mobilités et des acteurs socio-économiques. Dans un deuxième temps, lors de la réalisation du dossier de concertation, on a fait des propositions au maître d'ouvrage, sur ce que l'on avait entendu, des éléments qui pourraient figurer dans le dossier et l'on a discuté du calendrier des modalités de concertation. On a mis des propositions sur la table pour que le maître d'ouvrage s'en saisisse. Le troisième temps, pendant le temps de la concertation, on assiste à toutes les réunions et à tous les événements qui ont lieu. Nous sommes pratiquement à plus de la moitié. On est à votre disposition à travers ces adresses mail et des discussions de fin de réunion.

Après ces concertations, nous allons rédiger un bilan qui sera rendu public pour donner à voir la manière dont les observations que nous avons formulées ont été prises en compte. On fera un commentaire sur la méthodologie retenue par la maîtrise d'ouvrage et l'on donnera une appréciation sur le déroulement de ce qui s'est fait avec d'éventuelles recommandations sur ce qui va suivre et sur le déroulement de la suite du projet.

Voilà, Walter Acchiardi et moi-même sommes à votre disposition avec les mails qui sont là. Merci, à tout à l'heure.

## 1.3 Présentation du projet

**Ophélie Delépine, Consultante Res publica**

Je vais prendre quelques minutes pour vous présenter les modalités de cette concertation. Cette concertation a commencé le 20 septembre et s'étend jusqu'au 19 novembre, nous sommes à mi-parcours. Pendant cette période de deux mois, vous êtes amenés à participer à des rencontres, à donner votre avis en ligne ou dans les registres disponibles en mairie.

Un point important, réglementairement, nous avons une concertation par ligne : la ligne du Médoc, la ligne Saint-Mariens – Langon et la ligne Arcachon – Libourne. Ces trois concertations, la maîtrise d'ouvrage et les partenaires ont décidé de les faire au même moment par souci de cohérence et de mutualisation des moyens. La concertation, comme cela a été dit tout à l'heure par Madame Mellier, porte également sur la création de la halte ferroviaire et du pôle d'échange de Talence-Médoquine.

Pour vous informer, ainsi que pour vous exprimer, vous avez plusieurs choses à votre disposition. Le dossier de concertation que vous avez peut-être déjà vu en ligne, on en a quelques exemplaires ici ce soir, vous pourrez repartir avec. Il présente l'ensemble du projet. Un dépliant d'information qui vous a été distribué à l'entrée notamment pour mobiliser les personnes et un site Internet. Depuis ce site Internet, le site www.projet-rer-m.fr/, vous avez une plateforme de participation sur laquelle vous pouvez aller donner votre avis. C'est très important que vous le fassiez puisque nous récoltons tous ces éléments pour les donner aux garants qui vont faire leur bilan. Il y a également, si vous n'êtes pas adeptes d'Internet, des registres dans les mairies concernées par des aménagements ferroviaires, dont Saint-Mariens et Saint-Yzan. Pour échanger,

comme on le fait aujourd'hui, plusieurs réunions publiques. Aujourd'hui on est à la quatrième, à Saint-Yzan, il en reste deux à venir, une à Langon, une à Lesparre. Des ateliers thématiques dont un, auquel vous avez peut-être participé, qui s'est déroulé lundi sur la halte de Talence-Médoquine et un atelier à venir le 7 novembre où l'on va échangera sur les conditions de réussite du RER métropolitain. Vous pouvez vous inscrire en ligne à cet atelier. Et, pour aller à la rencontre des personnes, parce que tout le monde ne vient pas aux réunions publiques, on est allés directement dans les trains, dans des lieux de rencontre, marchés, sur les parvis des gares, pour aller vers les gens et échanger avec eux sur ce projet.

Je laisse la parole à Édouard Parant Directeur du projet, chez SNCF Réseau, pour vous présenter le volet ferroviaire du RER métropolitain.

**Édouard Parant, SNCF Réseau**

Bonsoir à toutes et à tous. On va commencer par un petit film qui va permettre de se replonger dans les objectifs et les services offerts par ce projet, puisque le plus important n'est pas tellement les travaux que l'on va réaliser, mais le service que cela pourra vous rendre par la suite.

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

Voilà, maintenant on va rentrer un petit peu plus dans le concret et dans les opérations qui vont être nécessaires pour atteindre ces objectifs qui sont très ambitieux et qui constituent la feuille de route du RER. Ce qu'il faut avoir à l'esprit, c'est que ce soir on s'intéresse prioritairement à l'axe entre Saint-Yzan/Saint-Mariens – Langon. On va vous expliquer aussi pourquoi finalement on parle d'une seule ligne Saint Mariens/Saint Yzan – Lagon alors qu'aujourd'hui les trains s'arrêtent à Bordeaux. Ce qu'il faut retenir, c'est que globalement on a une progressivité dans la mise en œuvre de ce projet, avec différentes opérations qui vont arriver dans le temps pour permettre finalement de mettre l'une après l'autre plus de trains sur les différentes lignes. La première sera celle de Libourne – Arcachon qui est la plus mature. Dans un second temps, à l'horizon 2028 vous disposerez de ce service traversant fréquent à la demi-heure et omnibus entre Saint-Mariens, Saint-Yzan et Langon. Et dans un troisième temps, à l'horizon 2030, on devrait pouvoir avoir régénéré la voie sur le Médoc et renforcé sa signalisation ferroviaire pour y faire rouler plus de trains qu'aujourd'hui.

On peut se dire que c'est un peu lointain, il y a pourtant des opérations qui vont arriver plus tôt, notamment les deux créations de haltes. Celle du Bouscat qui d'ici un an sera accessible et en correspondance avec le tram D comme cela a été présenté, et dans un second temps, la réouverture de la halte de Talence. Vous ne le savez peut-être pas, mais les premiers travaux du RER ont commencé à Saint-Mariens fin 2021, il y a 1 million d'euros qui ont été investis pour permettre d'augmenter dès aujourd'hui le nombre de trains faisant l'aller et le retour au départ de votre gare. Il y avait un problème de sécurité qui nous limitait à 19 trains par jour. Depuis que cette question de sécurité a pu être levée avec des travaux, vous avez aujourd'hui une offre de 15 % supplémentaire qui a déjà été mise en œuvre. Vous verrez qu'un million d'euros par rapport à l'enveloppe qui est prévue sur cet axe, ce n'est finalement pas grand-chose, mais il y a déjà 15 % de trafic en plus.

Dès que l'on parle de ferroviaire, on est sur du temps long et sur des budgets relativement importants. Aujourd'hui, la Région, la Métropole, l'État et nouvellement le Département co-finance le projet. Ils représentent chacun un quart des investissements en termes de travaux sur les voies et sur les gares. Comme cela a été rappelé, il ne suffit pas de poser des traverses, il faut offrir un service plus fréquent, c'est-à-dire

plus de trains et donc acheter également plus de rames ; ce sont la Métropole et la Région qui vont intervenir pour moitié chacune à hauteur d'une centaine de millions d'euros.

Le projet aujourd'hui entre Saint-Mariens/Saint-Yzan et Langon, c'est un peu plus de 80 km et une vingtaine de gares. Toutes ces gares seront et continueront d'être desservies dans le futur avec une desserte renforcée. Concernant Saint-Mariens et Saint-André-de-Cubzac ou Cenon, la desserte par les TER Saintes – La Rochelle continuera d'être assurée en plus du renforcement prévu pour les RER. Même si ce n'est pas l'objet ce soir, il faut garder à l'esprit que pour ces gares-là il y aura également l'offre vers Bordeaux avec les TER inter-villes.

265 millions d'euros, c'est à ce stade le montant très conséquent des investissements qui sont prévus sur cet axe et vous allez en avoir une description détaillée dans quelques minutes par Anne-Laure Téchené de Gares et Connexions et Michel Sanchez de la Direction Territoriale de SNCF Réseau qui vont vous présenter plus en détail les opérations qui amènent à ce chiffrage.

Concernant la desserte, l'idée est de tripler le nombre de trains par rapport à ce que vous avez actuellement comme offre de transport, c'est, je crois, 22 trains par jour, à l'horizon vous aurez de l'ordre de 64 trains par jour. C'est plus 42 trains par jour. En termes de fréquentation, aujourd'hui, sur cet axe il y a à peu près 5 000 clients et usagers ; demain l'idée est de quasiment tripler ce chiffre avec 13 000 voyageurs. Ce sont des projections, on espère qu'elles seront dépassées.

Je passe la parole à Michel Sanchez qui va vous présenter les différentes opérations constitutives de ce projet sur la branche entre Bordeaux et Saint-Mariens.

**Michel Sanchez, SNCF Réseau**

Bonsoir à tous et à toutes. Je vais me présenter en quelques mots, je travaille à SNCF Réseau et je m'assure de la coordination des groupes d'étude qui permettent de démarrer les études préliminaires de tous les projets dont je vais vous parler. Je vais en avoir trois à vous présenter.

Le premier d'entre eux concerne l'aménagement du terminus de la gare de Saint-Mariens/Saint-Yzan. Il s'articule autour de l'objectif d'assurer une desserte accrue en journée, vous l'avez compris, tout en préservant le passage des circulations. Édouard vient de le rappeler pour les missions régionales, mais il y a aussi les Trains d'Équilibre du Territoire (TET) qui montent sur Nantes et qui sont aussi à considérer dans le cadre de cet aménagement.

Un site va être aménagé sur la gare de Saint-Mariens/Saint-Yzan relatif aux opérations de petite logistique et de maintenance légère des rames, je vais vous en parler par la suite. Sera maintenu également le niveau sécurité du franchissement du passage à niveau numéro 487.

Concrètement, les aménagements vont consister à créer une à deux voies à quai en impasse au niveau de la gare de Saint-Mariens – Saint-Yzan proprement dite, la création de voies de remisage et de maintenance pour jusqu'à huit rames telles qu'elles sont projetées aujourd'hui dans la feuille de route, la modernisation du poste mécanique qui est aujourd'hui à côté du passage à niveau et l'automatisation de ce même passage à niveau.

Vous avez une illustration, une cartographie de la nature de ces aménagements. Le premier, identifié numéro 1 au niveau de la gare dont vous reconnaissez le bâtiment voyageurs qui est illustré ici en rouge, puis les deux quais de part et d'autre des voies principales. Donc, la création d'une voie à quai ou de deux voies à quai,

c'est la pastille numéro 1, nous sommes le long du parking routier de la gare. Ensuite, nous en profiterons pour faire un élargissement et l'allongement d'un quai existant, c'était important de le souligner, cela améliorera surtout l'accessibilité, dans un premier temps. La pastille numéro 3 sur votre gauche est la zone qui va être retenue pour assurer le stockage des rames du RER sur lesquelles seront réalisées des opérations légères de maintenance et d'entretien. Est également identifié le passage à niveau par la pastille numéro 4. Pour un petit peu mieux illustrer le propos, vous avez cette vue aérienne où vous repérez la gare, la partie jaune correspondant à la zone des travaux d'aménagement qui vont être réalisés sur le foncier de SNCF Réseau ou Gares et Connexions pour permettre l'aménagement d'une à deux voies en impasse pour accueillir demain les futurs RER.

Sur la page suivante, nous avons cette fois-ci un zoom sur la zone technique qui va être étudiée prochainement pour aménager le remisage et la logistique des rames du RER. Cette zone sera complétée par un bâtiment qui permettra d'accueillir du personnel et également un local de stockage de différents matériels. Il est à noter que cet aménagement, aujourd'hui au stade des études préliminaires, va devoir détourer l'aménagement d'un accès routier pour cette zone en particulier.

Sur la page suivante, on est toujours sur la zone de la gare, vous l'avez reconnue, c'est simplement une illustration en haut de la nature de l'évolution de la signalisation telle qu'elle sera faite à l'égard des usagers de la route. Nous allons nous retrouver avec un passage à niveau comme vous pouvez en rencontrer un peu partout sur le réseau, à la différence de celui d'aujourd'hui qui est un passage à niveau manœuvré par quelqu'un au sein du poste qui est à côté. En dessous, une illustration de ce que sera la migration du poste actuel à gauche mécanique avec sa petite toiture, et demain un bâtiment technique qui regroupera l'ensemble des fonctionnalités de sécurité et de fonctionnement des installations de la gare.

À ce stade nous avons donc un planning qui s'inscrit dans cette planification avec un ensemble d'études préliminaires qui se déroulent jusqu'à à peu près septembre 2024, qui s'enchaînent sur une série d'études d'avant-projet puis d'études de projets, puis une phase de travaux qui devraient s'inscrire sur la période de janvier 2027 jusqu'à décembre 2028 qui est aujourd'hui la commande dans la feuille de route de l'ensemble du projet. Une mise en service des aménagements dont je viens de vous expliquer en quelques mots le contenu est identifiée aujourd'hui à fin 2028.

Le deuxième objet, qui pourrait rentrer dans la définition physique et technique de la feuille de route, consiste à mener un ensemble d'études sur l'électrification de la section de ligne entre Saint-Mariens/Saint-Yzan et La Grave d'Ambarès. Les objectifs consistent à décarboner le mode ferroviaire sur cette section nord de la ligne pour basculer de trains diesel en trains électriques. Ceci permettrait en plus de diamétraliser les missions depuis Langon, c'est-à-dire offrir des voyages traversant la métropole du nord au sud sans changement de train à Bordeaux. Aujourd'hui les trains électriques roulent sous une caténaire de Langon jusqu'à Lagrave d'Ambarès. Au-delà, ils roulent forcément en mode diesel / thermique puisqu'il n'y a pas de caténaires. Enfin, cela permettrait une homogénéisation du parc du matériel roulant. Concrètement, cela va nécessiter de déployer des installations de traction électrique sur l'ensemble de ce linéaire, c'est-à-dire Saint-Mariens à La Grave d'Ambarès, une électrification de la gare en tant que telle et la télécommande de l'ensemble de ces nouvelles installations depuis un poste de commande centralisé à Bordeaux. À ce titre, l'ensemble des études sont à considérer en cours aujourd'hui.

Le troisième objet n'est honnêtement pas le plus évident à partager parce que l'on est dans une vraie technique ferroviaire. On va devoir augmenter la fréquence des trains et aujourd'hui, on a une infrastructure

de signalisation sur le bord des voies qui ne permet pas cet accroissement, donc on est obligés de la changer, de la faire évoluer et cela nous permettra d'accroître le débit de la ligne à ce titre. Concrètement, cela veut dire que l'on change de type de signalisation, les petits signaux que vous verrez sur les illustrations par la suite, qui vont nous permettre de réduire l'espacement entre les trains. Cela va surtout améliorer l'ergonomie de conduite et également homogénéiser le type de signalisation sur cette section de ligne. Cela sera aussi un gage de robustesse en cas d'incident.

La page d'après explique juste qu'aujourd'hui une signalisation latérale a vocation à éviter que deux trains ne se rattrapent, pour faire simple. Il faut donc que l'on ait une signalisation qui tienne compte des contraintes de vitesse et de composition des trains.

Vous avez sur cette partie à gauche la cartographie qui donne la zone concernée par cette évolution technologique, et à droite une évolution illustrée par la situation actuelle des cantons longs (c'est-à-dire section de ligne élémentaire dans laquelle un seul train peut circuler à la fois, donc un débit moyen, demain des cantons beaucoup plus courts et un débit qui sera de fait plus élevé et qui permettra de faire la combinaison entre les trains que nous appelons lents, qui sont les trains qui s'arrêtent dans toutes les haltes pour permettre aux autres trains, qui sont des trains dits rapides, d'exercer et respecter leurs vitesse commerciales sans être gênés.

Le projet en tant que tel, aujourd'hui, est au stade d'études préliminaires. Il est prévu d'être restitué en juin de l'année prochaine. Il est composé de la même nature des sous études qui amènent à la concrétisation du projet avec des travaux prévus sur une période débutant en juin 2027 pour durer jusqu'à décembre 2028 en convergeant toujours avec l'ensemble des autres objets que je vous ai présentés.

Je vais céder la parole à Anne-Laure qui va vous présenter un aménagement en gare de Bordeaux.

**Anne-Laure Téchené, SNCF Gares et Connexions**

Bonjour. Je suis Anne-Laure Téchené, je travaille chez SNCF Gare et Connexions, une filiale de SNCF Réseau. SNCF Réseau est propriétaire des voies, des caténaires, de la signalisation et Gares et Connexions est propriétaire des gares et des quais. Je suis directrice de projet pour la création du nouveau quai en gare de Bordeaux Saint-Jean.

Ce projet est lié à la mise en service de l'offre diamétralisée qui nécessite un passage au centre de l'étoile à Bordeaux. Il s'agit de la création d'un nouveau quai. L'objectif est d'accueillir plus de trains à quai en gare de Bordeaux Saint-Jean, car aujourd'hui la capacité en gare ne permet pas d'accueillir tous ces nouveaux trains supplémentaires. C'est aussi de permettre la circulation traversante, il n'y a plus les trains qui s'arrêtent et qui repartent, il faut qu'ils traversent et qu'ils évitent de cisailler les autres trains qui pourraient faire d'autres liaisons. C'est-à-dire limiter les conflits de circulation avec les autres trains en gare.

Concrètement, pour éviter ces cisaillements, on va étudier l'implantation de ce nouveau quai plutôt côté Belcier, pour ceux qui connaissent la gare de Bordeaux, c'est-à-dire plutôt proche de la sortie des Terres-de-Bordes. Aujourd'hui, nous sommes au stade de la préfiguration, puisque les études commencent à peine. On envisage de positionner le quai tel que présenté, c'est-à-dire le long du parking aérien et du hall Belcier. Il faudra que l'on étudie notamment comment on le connecte aux ouvrages existants, que ce soit le souterrain, le hall 3 ou éventuellement l'accès latéral à la rue. On est vraiment au début du projet, donc on l'a représenté à la fois sur un plan et sur la maquette 3D de la gare de Bordeaux.

**Ophélie Delépine, Consultante Res publica**

Merci Anne-Laure. Édouard, un mot du calendrier global ?

**Édouard Parant, SNCF Réseau**

Oui, vous voyez que finalement on vous avait annoncé une enveloppe d'un quart de milliards d'euros, c'est beaucoup, mais on se rend compte qu'il y a beaucoup à faire finalement, et cela dans un délai très court puisque les études sont plutôt dans la première phase d'émergence et que l'on a pour objectif de finir les travaux dans six ans et demi. Il n'y a pas de temps à perdre. Vous voyez qu'il y a une opération que l'on sait déjà plus compliquée à réaliser, c'est celle relative à l'électrification qui pourra arriver dans un second temps, plutôt à la fin de la décennie. En tout cas, on aura préparé l'ensemble des briques qui permettent d'accroître le nombre de trains et après, il ne restera plus qu'à décarboner les circulations par rapport aux circulations diesel d'aujourd'hui. En termes d'offre de services pour l'usager et le client, on aura bien d'ici fin 2028 l'ensemble des composants pour mettre en œuvre ce beau projet. Voilà, à vous la parole.

# 2 Échanges avec la salle

**Ophélie Delépine, Consultante Res publica**

Merci beaucoup à tous pour cette présentation. À présent, vous allez pouvoir poser vos questions pendant une heure, faire part de vos remarques. Nous allons prendre à chaque fois deux ou trois questions dans le public ; et ensuite les partenaires et les maîtrises d'ouvrage vous répondront.

Juste un petit point de précision. Ce soir, la réunion est en format mixte, c'est-à-dire qu'elle a lieu à la fois en ligne et ici dans cette salle. Au début, vous avez pu remarquer que l'on a eu un petit problème technique qui fait qu'aujourd'hui les personnes à distance ne peuvent pas nous voir et elles peuvent nous entendre moyennement. Si les personnes en ligne m'entendent, elles peuvent faire part de leurs questions, d'ailleurs ma collègue va le noter dans le tchat et nous relayerons les questions des personnes à distance.

Est-ce que quelqu'un veut prendre la parole ? Je vais vous donner le micro pour que tout le monde vous entende.

**Jean-Jacques Chaillot**

Créateur de l'idée Saint-Mariens – Blaye il y a 15 ans, une œuvre pour laquelle nous ramons désespérément au point que l'on se demande, qu'est-ce que l'on fait de nous ? Qu'est-ce que vous avez fait de nous ? Du trafic Blaye – Saint-Mariens ? Où il est passé ? Ben oui, il faudrait peut-être y penser. Je vous respecte dans vos travaux, les uns et les autres. Je suis souvent en Allemagne, vous êtes derrière. En Allemagne, ils vont plus vite que vous. Je sais que vous êtes dépendant de la Région Nouvelle-Aquitaine, que ce n'est pas votre faute, mais le président Rousset traîne un peu les savates. Il y a quelque chose qui ne va pas. J'espère que l'on va répondre sur ce sujet.

Il faut que l'on puisse se connecter, Blaye est une ville en pleine progression, si elle a le train, elle va être encore plus fréquentée. Les Bordelais sont tellement entassés et dans les bouchons qu'il n'est pas question qu'on leur mettre encore des bus jusqu'à Blaye, on sait bien ce que cela peut donner. Alors les bus, à au

niveau de service dont on nous parle, c'est pour regarder la télé dans le bus en regardant les bouchons, c'est cela ? Enfin, c'est quand même incroyable. Le coût n'est pas si élevé que cela.

La deuxième chose, si je puis m'exprimer en tant qu'usager depuis Saint-Mariens, puisqu'à l'heure actuelle on ne peut pas faire autre chose. Pourquoi avoir choisi des TER jusqu'à Langon ? Cela nous aurait arrangés d'être reliés à Soulac parce que l'on n'a pas de pont. Évidemment, vous n'êtes pas responsables. On a un bac qui fait ce qu'il peut, mais cela nous permettrait de contourner l'estuaire.

J'espère que mon alarme, de nouveau, est lancée, et que vous allez enfin décider de quelque chose. Est-ce que, Monsieur Parant par exemple, va pouvoir nous répondre gentiment ? Je suppose que ce n'est pas sa faute, mais il faut travailler là-dessus. Je vous remercie.

**Intervenante**

Je vais faire une déclaration. Je suis de Blaye, tous les sondages et pétitions plébiscitent depuis longtemps le retour du train. Déjà en 2009, le journal Haute Gironde en faisait état à travers un sondage auprès de son lectorat avec 52 % favorable au train, 10 % pour l'amélioration du réseau routier, 15 % pour le bus, 23 % pour le fleuve. Le 80 à l'heure sur la 137 la rend encore plus inadaptée à sa charge de trafic. Je ne vois pas comment on va pouvoir rajouter des bus à haut niveau de service, sachant qu'il faut une voie dédiée. Le train serait beaucoup plus rapide. Pour parcourir la distance Blaye – Saint-André, par exemple, un train va beaucoup plus vite. La capacité de transport d'un train n'a pas d'équivalent au niveau des bus. Le projet de réhabilitation de la ligne a un intérêt de développement économique, touristique, avec un classement UNESCO à continuer de promouvoir sur le territoire, et social. On a un chômage urgent à résorber.

Notre territoire est enclavé depuis des décennies. Pas de doublement de la 137, pas de pont, pas de contournement, juste un bac inadapté à l'importance du trafic, aux horaires et aux moyens financiers d'une grande partie de nos concitoyens. Le train est le moyen de transport collectif le moins polluant, nettement, même avant les bus électriques, l'un des moins accidentogènes – attention, parce qu'il faut aussi prendre en compte les accidents qui coûtent en vies humaines, à la sécurité sociale, au budget public et aux familles – le moins onéreux à ce jour en termes de ratio de passagers transportés au kilomètre tous critères confondus. En termes de modernité sociale et d'aménagement du territoire, il représente la solution alliant écologie et désenclavement de population en zone rurale.

Il me semble que l'on n'est pas une réserve d'Indiens, on a une ligne, on a ici des associations qui militent pour la réouvrir depuis 15 ans, qui se battent sur les marchés, qui font signer des pétitions, Jean-Jacques Chaillot est allé à Paris, dans les ministères, partout, à la Région, au Département et cela ne donne rien.

La volonté politique doit y être, doit primer. Pourquoi laisser la population d'une zone rurale sans trains alors que des lignes subsistent ou réouvrent dans des lieux où la population est moins nombreuse ? Il y a des lignes qui réouvrent en France. Je suis allée faire du tourisme dans le Val de Loire, il y a une petite ligne équivalente à la nôtre qui a réouvert et le journal titrait en une « Cela a été une question de volonté politique », d'intelligence, tous les acteurs politiques l'ont décidé, se sont mis autour de la table.

Je voudrais rappeler le coût des aménagements ferroviaires au niveau de la Région. J'ai ici des citations de Monsieur Rousset au niveau de la Région qui plébiscitait le retour du train à Blaye. Ligne TER, réouverture ligne Oloron – Bedous, 102 millions d'euros pour 24 km de voies sur un bassin de vie de 33 000 habitants.

Nous avons un bassin de vie de 82 000 habitants pour le même nombre de kilomètres, dont 27 000 se rendent dans l'agglomération bordelaise pour travailler.

Il faut quand même tenir compte des associations qui œuvrent à cela, c'est la vraie bataille du rail ici, on n'est pas entendu. On a l'impression d'être entendu en période préélectorale, et je le dis clairement, en période postélectorale, il n'y a plus personne. Il y a quand même Monsieur Gleyze, le président du Département, qui dernièrement a fait preuve de son intérêt pour le train, cela nous rassure un petit peu.

Les chiffres sont édifiants, rénovation ligne Nantes – Bordeaux : 120 millions, Bordeaux – Le Verdon : 34 millions, Libourne – Bergerac : 83 millions, Cambo – Saint-Jean-Pied-de-Port : 30 millions, Saintes – Saujon : 30 millions, Lamothe – Arcachon : 14 millions, travaux sur les lignes Saintes – Angoulême – Bordeaux : 30 millions. Maintenant, on nous ajoute 269 millions, on finit par être furieux, il faut le dire.

Notre territoire à des besoins qui pourraient être comblés par la réouverture de la ligne et des atouts à faire valoir. Je suis élue à Blaye. Je suis aussi élue de la Communauté de communes de Blaye et il m'importe que tous les citoyens de la Communauté de communes de Blaye soient également désenclavés. 2 500 scolaires à Blaye dont beaucoup iront à Bordeaux pour leurs études supérieures, un campus d'excellence des métiers qui va s'installer, une citadelle classée à l'UNESCO, un hôpital, des administrations, une coopération touristique avec Bordeaux à mener. Beaucoup de Blayais sont sans mobilité, il y a des chômeurs, des personnes âgées, des gens qui vont travailler à Bordeaux. Ils ne peuvent pas aller à Bordeaux même avec des bus à haut niveau de service parce que l'on ne pourra pas faire de ligne dédiée sur la 137 avant des années, ce sera très cher, il faudra des expropriations, c'est impossible.

Le train est le moyen le plus rapide d'y parvenir. Nous avons la ligne qui lui est uniquement dédiée. Elle n'est pas si chère à réhabiliter que cela. Il y a toujours des études, il faut des plans de relance, de transition écologique, il ne faut pas que cela reste des expressions politiques sans lendemain comme elles le sont depuis des décennies. J'espère que la dernière étude en cours sera juste et ne sera pas mort-née comme les précédentes études, parce que quand on veut tuer son chien on dit qu'il a la rage. Je rappelle que les études sont onéreuses et financées par les mêmes contribuables qui ont tant de difficultés à se déplacer et qui vont s'entasser sur des routes saturées et hyper polluées. On ne demande pas la LGV, mais un simple TER dont le coût de réhabilitation est très inférieur au coût de réalisation, de réhabilitation du tramway, du routier, de l'autoroutier, de la LGV, du raccordement tram-tram ou de certaines lignes de TER.

Je vais finir avec une citation d'Alain Rousset concernant la réouverture de notre ligne : « le train est le symbole du service public redonné aux habitants. » Et moi je dis : « liberté de circuler, égalité des chances, fraternité entre territoires, donc à quand la grande vitesse de décision dans les actes ? »

**Ophélie Delépine, Consultante Res publica**

Je vois plein de mains qui se lèvent. Je comprends donc que c'est un sujet lequel d'autres personnes ont aussi des remarques, on va prendre encore deux remarques sur ce sujet et ensuite, pour permettre à tout le monde de prendre la parole, on prendra une série de questions plus techniques d'habitants qui se posent des questions sur des aménagements précis. Après nous pourrons y revenir.

**Président de l'association des riverains et proches riverains de Saint-Savin**

Bonjour. Je suis président de l'association des riverains et proches riverains de Saint-Savin, vous savez, Saint-Savin, la petite commune qui est juste à côté, qui est très mal desservie où l'on voit un bus toutes les… on se demande même si on en voit, enfin bref.

Monsieur de la Région, vous me décevez. J'écoutais la dame, je vous regardais tout à l'heure, en fin de compte vous n'en avez rien à faire, vous rigolez, vous vous foutiez d'elle. Excusez-moi, si, si, soyez correct au moins. Je veux bien que vous défendiez votre projet, mais restez correct. Il y a des associations qui se battent, qui sont bénévoles, on est tous bénévoles ce soir et l'on se bat pourquoi ? Pour quelque chose, et vous vous rigolez.

Je voulais dire que maintenant je m'adresse à la SNCF et aussi à la Région en disant que ce soir c'est le monde des bisounours, je suis heureux, je prends le train, je suis heureux. Seulement attendez, vous avez quand même six ans pour mettre au jus parce qu'au vu du nombre de retards qu'il y a tous les jours, vous mettrez un train tous les quarts d'heure ? Faites d'abord un train toutes les deux ou trois heures en assurant les bons trains, et après vous pourrez parler. Je suis d'accord avec ce projet, mais entraînez-vous jusqu'en 2028. Entraînez-vous pour que le service soit super bien fait, parce qu'ici, vous avez vu combien on est ? Il paraît que l'on est très nombreux à prendre le train, mais il n'y a pas grand monde ce soir. Pourquoi il n'y a pas grand monde ? Parce que les gens sont déçus. Tout comme vous ne nous écoutez pas, la Région ne nous écoute pas. Tous les ans, c'est la bonne action, vous venez à Saint-Yzan, on se dit bonjour, on se dit au revoir, on fait de bons trucs, puis on repart. Mais, excusez-moi, je voudrais savoir ce qui a changé depuis l'année dernière, depuis il y a deux ans.

D'abord, effectuez bien votre travail, respectez les usagers, respectez les horaires, vous ne voyez pas que pour ces gens qui vont travailler il y a des retards ? Je peux vous dire, pour ma fille j'ai compté, sur un mois le train a été à l'heure seulement trois jours. Et s'il vous plaît, la Région, essayez un peu de nous écouter, parce que vous dites que oui, oui, oui, et enfin de compte il n'y a rien qui aboutit, la dame a tout à fait raison, on n'arrête pas d'entendre parler de cela à Blaye. Pourtant, je vois, encore une fois, qui va en profiter ? La Métropole.

Je finirai en disant de regarder ce qui se passe au Bouscat. Vous avez ouvert la ligne il y a 70 ans, ce n'est pas moi qui l'ai inventé. Si vous ouvrez une ligne au Bouscat que Monsieur Rousset adore, la Métropole, il ouvre le Bouscat, bien sûr. Pourquoi il n'ouvre pas Blaye ? C'est tout ce que j'ai à vous dire.

**Ophélie Delépine, Consultante Res publica**

Est-ce que c'est sur le sujet de Blaye également ? Oui.

**Christian Hamard, président de l'amicale des usagers du train**

Bonjour. Je suis Christian Hamard, président de l'amicale des usagers du train. Cette intervention et le dossier que je vais vous remettre n'a pas d'autre but que de réveiller les consciences et d'alerter tous les élus quels qu'ils soient, tous les correspondants, tous les journalistes du désarroi des 36 000 habitants de Haute-Gironde, des communautés de communes du Blayais et de l'estuaire.

Comme vous le savez, en Gironde il y a cinq sous-préfectures, quatre d'entre elles peuvent accueillir le train, il n'y a que celle de Blaye, comme par hasard, qui en est privée. C'est un scandale qui dure depuis 18 ans,

date du déraillement d'un dernier train de fret, et cela suffit, on ne peut plus attendre. Les habitants de ce territoire payent leurs impôts comme tout un chacun et ils sont parfaitement légitimes pour réclamer les mêmes services publics. Les Hauts-Girondins ne doivent pas être les parias de la Gironde, ils demandent juste du respect. Les promesses faites surtout en période électorale sans suites, cela suffit. Aux actes maintenant, nous exigeons du concret.

Messieurs Anziani et Gleyze nous ont écrit avoir provisionné des fonds pour participer aux travaux de rétablissement de la ligne de Saint-Mariens à Blaye, il faut qu'ils fassent pression auprès de la Région. Je remercie Monsieur Mellier et Madame Mellier de leurs interventions au sujet de Blaye – Saint-Mariens, aussi bien à la Métropole qu'à la Région où une motion de censure a été votée par la Région l'année dernière à la quasi-unanimité par les conseillers régionaux appuyés en cela par le président Rousset qui a déclaré à l'issue du vote, je le cite, qu'il était favorable aussi. Lors de sa visite à Blaye juste avant les élections, il a déclaré ensuite effectuer les travaux pendant sa mandature actuelle. Or, la lecture du dossier de présentation aujourd'hui du projet global du RER ne présente aucune mention concernant ce maillon de 24 km manquants pour boucler la ligne Blaye – Bordeaux – Langon pour une ouverture en 2030. Les travaux sont évalués à 50 millions d'euros pour une durée de travaux de deux ans.

J'ai effectué la ligne à pied avec des entreprises ferroviaires de premier ordre pour faire 350 photos de tous les ouvrages d'art, tous les passages à niveau, tous les ponts, etc. On est dans les starting-blocks. Le temps de trajet serait de 1h pour faire Blaye – Bordeaux en direct et 1h12 avec un train omnibus entre Saint-Mariens et Bordeaux. Cela nous laisse sept ans maintenant avant 2030, donc Mesdames et Messieurs les élus, au travail s'il vous plaît. Vous devez et vous pouvez le faire.

Je vous donne mon dossier, je l'ai envoyé par mail et vous l'avez en main propre.

**Frédéric Mellier, conseiller régional**

D'abord, je veux vous dire que j'entends et je comprends la colère. Christian l'a évoqué, je suis intervenu à la Région sur cette question. J'étais à la manifestation à Blaye en 2019, je crois, le 6 octobre 2019. Donc, à titre personnel, je suis un défenseur de la réouverture de cette ligne et je n'ai pas fait que la défendre, je me suis déplacé, j'ai participé à la manifestation. Que l'on soit bien d'accord, j'entends tout cela, j'entends la colère et je comprends très bien votre besoin d'avoir le train qui aille jusqu'à Blaye.

En revanche, il faut que l'on voie ensemble les obstacles existants. Vous l'avez dit, le Président Alain Rousset s'est prononcé favorablement sur la réouverture de la ligne, maintenant on a un débat politique qui concerne la ligne Blaye – Saint-Mariens ainsi que toute la Région Nouvelle-Aquitaine et tout le pays, je vais y venir. Blaye – Saint-Mariens ne peut pas s'enlever de l'ensemble du contexte ferroviaire national que nous sommes en train de vivre. Dans l'immédiat, on n'est pas dans la capacité de réouvrir Blaye – Saint-Mariens. J'entends la nécessité de cette ligne. Par exemple on a une ligne qui s'appelle Limoges-Angoulême qui aujourd'hui est fermée aux voyageurs, parce que les travaux n'ont pas été faits, on a une deuxième ligne, je me trompe toujours, qui fait la liaison entre Brive et Nexon, qui est fermée, qui a des problèmes de circulation. On est dans une situation où, vous le savez, la ligne Bordeaux – Nantes, notamment la partie entre Saint-Mariens et Saintes est en très grande difficulté technique. Je pourrais décliner l'ensemble des lignes de notre territoire qui sont en difficulté technique, parce que des travaux n'ont pas été effectués.

Quand je dis cela, je pourrais facilement taper sur SNCF Réseau, Monsieur Parant est là, il pourrait me servir de punching-ball, mais, ce n'est pas mon avis, je lui ai dit avant de rentrer que je ne tape jamais sur SNCF

Réseau. Pourquoi ? SNCF Réseau met en œuvre la politique qu'on lui demande de mettre en œuvre et fait avec l'argent qu'on lui donne.

**Intervenant**

S'il vous plaît, Monsieur. Est-il exact que les trains de marchandises seraient passés de 1100 à 1800 t sur cette ligne ? Ce qui justifierait qu'avant l'arrivée de la LGV sur Ambarès, il n'y avait pas de vibrations, c'est une information que l'on a eue par des conducteurs SNCF. Je vous demande si techniquement… Cela justifie la fatigue des voies.

**Ophélie Delépine, Consultante Res publica**

Nous passerons aux questions techniques dans un deuxième temps.

**Frédéric Mellier, conseiller régional**

On va voir avec les techniciens, je ne suis pas un technicien. La fatigue des voies… il y a peut-être des spécificités à certains endroits. La réalité est que l'âge du réseau ferré français, en moyenne, est de 30 ans là ou dans d'autres pays il va être de 17-18 ans. On a un réseau qui est fatigué, parce que depuis 25 ans, les travaux de régénération des voies et des caténaires n'ont pas été faits, c'est la première chose. La deuxième c'est que l'on pourrait se dire qu'au vu de cette situation, des décisions politiques, comme vous le demandez, soient prises. Je vais vous donner des exemples. En Allemagne, 80 milliards ont été posés sur la table pour régénérer le réseau ; en Grande-Bretagne, avec tout ce que l'on connaît de l'histoire ferroviaire de la Grande-Bretagne sur les 30 dernières années, 80 milliards ont été posés sur la table pour rénover le réseau ferroviaire ; en Italie, qui soit dit en passant, est un pays qui sur des questions économiques a eu beaucoup de difficultés, ils posent 100 milliards sur la table pour rénover le réseau ferroviaire. Au vu des besoins sociaux et des urgences climatiques qui sont devant nous, c'est ce niveau-là qu'il faudrait poser en France. La réponse du gouvernement aujourd'hui est de poser 28 milliards sur la table, quatre fois moins que dans les pays que je viens de vous citer. Avec cette somme-là, on va poser des rustines sur le réseau français et l'on va être dans une situation où peut-être, demain, on sera obligés de fermer des lignes, parce qu'elles n'auront pas été rénovées et régénérées. Je rappelle à tout le monde, et quand je dis cela ce n'est pas pour me dédouaner, mais c'est pour remettre des réalités, que le réseau ferré appartient à l'État français. Donc, la Région a pris la décision – comme je n'y étais pas, je ne vais pas dire la date exacte, il y a sept ou huit ans, je crois – de participer à la régénération des voies sur la Région Nouvelle-Aquitaine pour que les lignes ne ferment pas, ce qui n'a pas empêché que certaines aient fermé quand même, parce que les travaux n'ont pas été faits assez vite. Donc, aujourd'hui, on est dans une situation où, là où c'était la responsabilité de l'État qui finançait à 100 % la régénération des voies, on est passé avec le protocole petites lignes voté l'année dernière, à un financement 40 % de l'État, 60 % de la Région.

Comme il y a eu plusieurs interventions, je suis obligé de donner tous ces éléments de compréhension de la situation dans laquelle on est. La question qui nous est posée, c'est qu'il faut que l'on ait une bataille collective collectivités/citoyens pour exiger du gouvernement français qu'il fasse un plan ferroviaire qui soit à la hauteur de l'état de notre réseau ferroviaire, des besoins sociaux et de l'urgence climatique dans ce pays. On peut toujours faire des discours sur la question de l'urgence climatique, si l'on n'y met pas les moyens financiers, cela ne marchera pas. Donc, je vous le dis, tout ce que vous avez dit ce soir, je vais en parler à la Région et je vais faire remontrer votre exigence et votre colère qui, je le dis, est légitime. Je suis, à titre personnel, à votre disposition pour toute mobilisation que vous aurez sur la question de cette ligne.

Dernière chose sur la question du car express. Bien évidemment, ce n'est pas à la hauteur d'une ligne de chemin de fer, on est bien d'accord. Je ne peux pas dire en introduction qu'il n'y a rien de mieux que le train et vous expliquer que cela va être extraordinaire avec le car express. Cela étant dit, la Région a pris ses responsabilités sur cette question. C'est-à-dire qu'il n'y aura pas de voie dédiée sur la RD 137, pour tout ce que vous avez dit, cela coûterait extrêmement cher. Donc, les difficultés entre Blaye et Saint-André vont persister. Il va y avoir des aménagements, ce qui à terme va permettre d'avoir un gain de temps d'une demi-heure sur la ligne actuelle avec une fréquence régulière augmentée qui va améliorer le service tel qu'il existe aujourd'hui. Je le dis, je comprends la frustration et la colère, c'est une avancée que l'on a pu faire avec les moyens que l'on a aujourd'hui qui ne sont, bien évidemment, pas suffisants.

**Claude Mellier, vice-présidente de Bordeaux métropole dédiée aux grandes infrastructures de transport routières**

Je voulais aussi intervenir sur la question importante que vous avez soulevée. Je me trouvais également à Blaye au moment du rassemblement, j'y ai même pris la parole. Depuis tout le temps, je suis sur ces questions-là, sur les questions ferroviaires et particulièrement la réouverture de la ligne de Blaye. Je ne reviens pas sur tout ce qu'a évoqué Frédéric Mellier dont je partage le contenu. Je voulais rajouter le fait qu'en 2018, quand il y a eu cette feuille de route signée entre la Région et la Métropole, mais ce n'est pas de notre responsabilité, le ferroviaire ne dépend pas de la Métropole et pour autant, on y joue, parce qu'effectivement, cela a été dit, il y a un désengagement de l'État notamment sur la rénovation de certaines lignes, ce qui fait qu'avec la relance du ferroviaire avec le RER à l'initiative de la Région et de la Métropole, on a pris, nous, nos responsabilités, ce que n'a pas fait l'État. C'est pour cela que l'on est dans une démarche de faire en sorte que les trains du quotidien, en priorité, répondent aux attentes tout en étant face à une réalité politique et financière qui ne nous permet pas toujours d'avancer comme on le voudrait.

Donc, mesurons bien que tout ce qu'a dit Frédéric Mellier sur la politique nationale du gouvernement et en même temps comment les collectivités, elles, ont pris leurs responsabilités depuis 2018 en relançant le RER ferroviaire. Il y a les limites que vous venez d'évoquer, je les partage réellement, mais il me semble qu'il faut prendre la mesure de la politique nationale et la mesure aussi de ce que font les collectivités dans cette réalité-là. Je pense que c'est toujours, vous en conviendrez, une question d'investissement populaire, de la population, c'est-à-dire continuer à se battre pour la réouverture de la ligne, je dirais, Blaye – Bordeaux pour résumer ou Blaye – Saint-Mariens, comme vous voulez. Tout est une question de mobilisation et de rapport de force. En attendant, les collectivités ont pris leurs responsabilités.

**Intervenant**

Je tiens à dire une chose, parce que l'on ne sait pas ce qui peut arriver, peut-être qu'il y aura des décisions prises rapidement, on peut toujours rêver, c'est dès maintenant qu'il faut travailler aussi sur les sillons jusqu'à Blaye. Il faut le prévoir dès maintenant.

**Ophélie Delépine, Consultante Res publica**

Il y avait une question du Monsieur au premier rang tout à l'heure qui était finalement pourquoi avoir choisi une diamétralisation Saint-Mariens – Langon et pourquoi pas, par exemple, Saint-Mariens – Soulac ? Après, nous prendrons d'autres questions.

**Édouard Parant, SNCF Réseau**

Qu'est-ce qui guide le choix de rabouter deux lignes au niveau de Bordeaux pour n'en faire plus qu'une ? L'idée que les collectivités ont eue, au moment où ils ont bâti la feuille de route, c'est d'offrir aux usagers et aux voyageurs la capacité de traverser la métropole plus facilement, plus rapidement et si possible sans correspondance. Il y a une partie de parti-pris, mais il y a aussi une partie technique, je vais y venir dans un second temps. L'idée est de se dire que si vous êtes de Saint-Mariens ou de Saint-André-de-Cubzac et que vous souhaitez aller à Bègles, à Villenave-d'Ornon ou à Beautiran, vous avez cette possibilité de traverser l'agglomération bordelaise sans changer de train. Vous êtes à Vayres et vous voulez aller à Marcheprime, vous avez également la possibilité avec l'autre ligne de traverser l'agglomération. Il y a ce volet de simplicité et de rapidité qui est offert aux voyageurs : ne pas avoir de correspondance. Cela ne répond pas à tous les cas de figure parce qu'effectivement, si vous êtes à Saint-André-de-Cubzac et que vous voulez aller à Pessac, il faudra quand même changer de trains, mais en tout cas, cela offre des possibilités.

Il y a un deuxième volet technique. Pourquoi on a choisi ces axes-là ? C'est au-delà de l'idée de train traversant : on cherche à améliorer le fonctionnement, la régularité et la fiabilité de la circulation des trains. Il faut faire en sorte que les itinéraires proposés soient robustes et ne cisaillent pas ou ne croisent pas d'autres circulations. Quand ils arrivent à Bordeaux, l'idéal est qu'ils soient dans un tube et qu'ils traversent ce tube sans rencontrer d'autres trains qui les croisent. Voilà un petit peu comment cela a été bâti.

On est bien d'accord que, de même que j'habite à Gif-sur-Yvette et que je peux aller à l'autre bout du RER B vers Roissy, quasiment personne ne fait l'itinéraire d'un bout à l'autre, mais la finalité du service offert n'est pas de permettre à quelqu'un qui habite à une extrémité d'aller à l'autre bout, c'est permettre, peu importe où vous habitez, de traverser l'agglomération sans avoir à changer de train.

**Ophélie Delépine, Consultante Res publica**

On va juste prendre les questions et les remarques dans l'ordre. Je sais qu'il y a des personnes qui ont des questions très précises en dehors du Blayais, on a bien conscience que c'est un sujet très important et que vous avez vraiment à cœur d'en parler ce soir. Nous venons d'y consacrer 30 minutes. Est-ce qu'il y a des personnes qui ont des sujets très précis et techniques ? Oui, Monsieur.

**Président de la Communauté de communes Latitude Nord Gironde**

Bonsoir à tous. Je suis le Président de la Communauté de communes Latitude Nord Gironde. Notre, j'oserai dire, collectivité, même si ce n'est pas le terme juridique, a la compétence sur les parkings qui jouxtent la gare de Saint-Yzan et la halte de Cavignac. C'est certain que les améliorations et les offres de services que vous allez proposer vont attirer de plus en plus de voitures. Aujourd'hui, Monsieur le Maire l'a rappelé tout à l'heure, le parking est plein. Au bout du parking on a une micro-crèche mise en place pour que les usagers puissent confier leurs enfants avant d'aller au travail. On se demande comment on pourra offrir plus sur le territoire sans, comme l'a dit Monsieur Bernard, transformer la commune en parking géant. Je pense qu'ici on a des usagers du train, mais on a aussi des habitants de la commune qui sont venus voir ce qui va se passer dans leur commune même s'ils ne prennent pas le train.

La deuxième question que je voulais poser concerne l'agrandissement que vous avez évoqué pour les voies annexes. Aujourd'hui, est-ce que ces terrains appartiennent à la SNCF ou à une de ses filiales ? Je crois que

ce sont des parcelles boisées, est-ce qu'elles vont être déboisées ? Comment cela va-t-il se passer sur le plan environnemental ?

La troisième question concerne les équipements éventuels qui seront nécessaires pour desservir les voies. On a eu pendant un moment des craintes que ces équipements, comme une passerelle, par exemple, seraient à la charge des collectivités locales.

Voilà mes trois questions sur ce projet.

*[Propos dans la salle hors micro]*

**Ophélie Delépine, Consultante Res publica**

La réunion est enregistrée, donc si vous n'avez pas de micro, vos propos ne seront pas repris. Il faut que tout le monde puisse participer.

**Un intervenant**

Bonjour, j'habite à Saint-Ciers-sur-Gironde et je m'étonne un peu que certains maires parlent de déplacement doux. Pour faire du vélo, c'est très bien. Mais quand vous habitez à Saint-Ciers-sur-Gironde pour prendre le train à Saint-Yzan, je suis désolé, je suis encore jeune, j'ai 67 ans, je peux faire du vélo, mais certaines personnes sont handicapées. Je voudrais demander, comme il y a la Région et le Département, quand mettrez-vous en œuvre en Haute Gironde des transports en commun adaptés qui permettent de venir de Saint-Ciers et des alentours, ici, sur cette gare ? Je l'ai utilisée assez souvent puisque hélas, on doit aller à Bordeaux pour faire des visites médicales pointues. Il faut aussi penser à la Charente, donc, au lieu d'agrandir le parking, parce qu'il devient saturé quand vous arrivez à certaines heures, pensez aux transports en commun.

On nous culpabilise parce que l'on utilise la voiture, mais là, pas un seul petit bus, pas un transport en commun. J'ai l'impression que la Région comme le Département, la Haute Gironde, je vais quand même dire que l'on n'est pas enclavés parce que l'on a des voies, l'A10, la SNCF, mais au centre, les transports en commun c'est zéro. Plutôt que d'agrandir le parking, il me semble qu'il y avait à l'époque, sous Monsieur Renard, un petit bus que je ne vois plus, qui desservait la gare jusqu'à Saint-Christoly. Je ne me trompe pas, Monsieur Renard ? Ce petit bus, je ne le vois plus. Il y est encore ? Ah, vous voyez ! Il y en a qui sont favorisés et d'autres qui ne le sont pas. C'est cela l'égalité dans les transports en commun. Moi, à la limite, la ligne de Blaye, je n'en ai rien à faire, je vous le dis honnêtement, je le dis tel que.

Il y a une ligne qui existe bien, vous pouvez me critiquer, je n'en ai rien à faire. En revanche, on n'a aucun transport en commun, même pour aller à Blaye c'est impossible. Même s'il y avait le train à Blaye, on ne peut pas y aller en transport en commun et l'on aurait de ce fait des parkings moins encombrés.

**Une intervenante**

Bonjour, Marion SEGUI, j'habite à Saint-Yzan et je travaille à Pessac. Concrètement, je suis vraiment ravie que l'on puisse avoir un TER, un RER. J'ai plusieurs questions. J'ai compris que le RER n'allait pas remplacer le TER, mais que cela allait être un complément, c'est cela ? C'est-à-dire qu'il y aura quand même des liaisons Saint-Yzan – Bordeaux qui continueront à être directes ou avec des arrêts à Saint-André et Cenon ? Ce ne sera pas toujours forcément omnibus ?

Deuxième question, quel va être l'impact du trafic pendant les travaux sur la liaison Saint-Yzan – Bordeaux ?

Ensuite, j'ai plutôt une remarque. Je viens de région parisienne et lorsque j'ai commencé à prendre mon abonnement ici j'ai été frappée par la complexité de la procédure. Il faut souvent anticiper, le faire avant le 15 du mois pour le mois d'après. Je voulais savoir s'il y allait avoir des facilités pour les abonnements pour éviter d'anticiper deux mois à l'avance pour faire des modifications.

**Célia Monseigne, maire de Saint-André-de-Cubzac**

Je vais essayer d'être positive, Célia Monseigne, je suis maire de Saint-André-de-Cubzac, mais aussi conseillère départementale du nord Gironde et je voudrais juste rappeler à Monsieur que le Département n'a plus la compétence transport depuis 2017.

Merci d'avoir souligné que le Département était contributeur financier de ce projet dont on entend parler, Gérard Chausset est venu bien souvent nous parler d'un projet de RER, en tout cas de diamétralisation. Je suis ravie que l'on arrive en phase d'étude. Le Département a fait le choix de participer, alors que ce n'est plus sa compétence, au financement de ce projet qui répond aux enjeux et aux besoins quotidiens de déplacement des Girondins – d'ailleurs, le président du Département l'appelle le RER Girondin – et de ne pas forcément aller financer la LGV, ce qui est un choix à souligner.

Je suis aussi maire de Saint-André-de-Cubzac et j'ai fait la douloureuse expérience, parfois, du partage des études avec la SNCF, etc. J'ai une inquiétude et je voudrais formuler un vœu très sérieux. Quatre ans d'études, voire cinq, une année de travaux, je suis toujours étonnée de voir le temps d'études dès que l'on travaille avec la SNCF. Le vœu c'est : ne perdez pas plus de temps. Quatre ans d'études, cela suffit. J'ai fait la douloureuse expérience sur un projet de passerelle où l'on a mis huit ans, où la commune a été maître d'ouvrage et en a financé les deux tiers. Je pense que vous avez les moyens. Il y a une urgence écologique, il y a une urgence sociale, surtout aujourd'hui avec le choc énergétique, donc il faut tout mettre en œuvre. Je pense que les collectivités et le Département vous aideront, vous accompagneront. Les budgets vont exploser, mais je pense que l'on trouvera des solutions ensemble, en tout cas je pense que le Département est prêt à le faire pour que surtout les questions financières ne viennent pas freiner encore ce projet.

Tant que j'y suis, puisque SNCF Gares et Connexions est là, nous allons aussi avoir à Saint-André-de-Cubzac un problème de stationnement, il y est déjà, c'est engorgé. On essaie de favoriser la multimodalité, notamment l'accès par des pistes cyclables et pour obtenir l'autorisation d'installer des garages à vélos, cela fait 18 mois que l'on a posé la question, puisqu'on n'est pas propriétaire du foncier et l'on n'a toujours pas de réponse. Je pense que je vais le faire quand même. Il faut à tout prix que SNCF dans toutes ses branches, Réseaux, Gares et Connexions, les prestataires ou les mandataires Nexity ou d'autres répondent aux collectivités locales surtout quand on leur demande zéro euro. C'est-à-dire que les collectivités, comme vous l'avez très bien dit, prennent leurs responsabilités. Les communautés de communes vont le faire, elles ont aussi une compétence déléguée transport, notamment sur le transport à la demande, parce que je pense que nos deux collectivités vont trouver des solutions de rabattement, on y travaille déjà. Le Département va aussi mobiliser des fonds sur les rabattements et les voies cyclables, en tout cas la mobilité douce vers les gares. Mais il faut à tout prix que la SNCF facilite toutes ces mutualisations, sinon on inaugurera la ligne en 2032.

En tout cas, je suis ravie d'être là ce soir et de voir que ce projet de RER métropolitain avance. Si on peut avancer aussi sur la liaison Blaye – Saint-Mariens, c'est important. Chaque chose en son temps, Monsieur

Mellier l'a très bien dit. Je pense que c'est déjà compliqué, donc il faut que l'on arrive à cadencer les choses comme les trains et je rejoins la question de l'usagère, j'espère que les travaux ne vont pas entraver la circulation actuelle, si vous pouvez nous répondre. Merci.

**Ophélie Delépine, Consultante Res publica**

Il y a beaucoup de mains qui se lèvent, il y a beaucoup de questions. Nous allons cependant faire un tour de réponses d'abord. Tout d'abord, sur cette question de l'intermodalité, il y a eu plusieurs sujets : les capacités des parkings, les liaisons cyclables, bus…

**Frédéric Mellier, conseiller régional**

La question de l'intermodalité est très importante. Le développement du RER va entraîner des dynamiques territoriales qu'il va falloir travailler ensemble. Nous allons travailler avec les élus du secteur sur les contrats opérationnels de mobilité, nous allons regarder ce que l'on aura la capacité de construire collectivement avec une enveloppe budgétaire qui sera ce qu'elle sera, qui sera plus importante que dans d'autres secteurs du département. On prend en compte la réalité du territoire, les inégalités sociales existantes, donc il y aura un budget supérieur à ce qui peut exister ailleurs. On va travailler sur cela. Je pense qu'il faudra que l'on travaille tous les modes et qu'il est important de se soucier d'avoir du transport à la demande, par exemple, et de regarder l'opportunité à tel ou tel endroit d'avoir une piste cyclable. Il faudra que l'on travaille la coordination de tout cela pour permettre le meilleur accès possible aux gares et aux trains en général. Bien évidemment, les liaisons ne s'arrêteront pas à Saint-Mariens, les dessertes vont continuer, c'est de l'offre en plus que l'on va faire, c'est de l'offre supérieure. Entre parenthèses, j'aurais pu le dire en introduction, il va y avoir de l'offre en plus à partir de décembre, puisqu'il aura trois départs de Bordeaux et trois départs de Saint-Mariens qui vont être mis en place. Il ne s'agit pas d'enlever à certains pour en rajouter à d'autres, mais globalement d'ajouter à l'ensemble des usagers.

J'ai pris la question de la complexité des abonnements, je n'y connais rien, cependant je vais faire remonter. Il vaut mieux le dire quand on ne sait pas, donc je vais faire remonter la question pour que cela soit simplifié.

**Claude Mellier, vice-présidente de Bordeaux métropole dédiée aux grandes infrastructures de transport routières**

Sur l'abonnement, notre objectif est d'avoir une tarification unique pour l'ensemble des déplacements. On est en pleine réflexion, en pleine étude. Je vais vous faire une confidence, je vais avec la Région et le syndicat mixte Nouvelle Aquitaine Mobilités à Prague la semaine prochaine, parce qu'ils sont très en avance sur ces questions-là. On essaie de puiser toutes les expériences pour avancer dans ce sens. On y travaille. N'hésitez pas à nous ré-interpeller dans trois ou six mois pour savoir où l'on en est. Normalement, cela devrait être réglé en 2023.

Au sujet de l'intermodalité, vous avez parlé des parkings qui sont complets. C'est partout, que l'on aille du côté d'Arcachon ou de Toulouse, on entend la même chose. Cela veut dire quoi ? Cela veut dire que le train joue un rôle important dans les déplacements ; et que les gens face à la réalité d'aujourd'hui, font de plus en plus le choix du ferroviaire. Comment régler cette question-là ? Il y a ce que l'on appelle les pôles d'échanges multimodaux qui permettent de mettre en place des garages à vélos, par exemple. Je pense que les communautés de communes peuvent se regrouper et travailler ensemble sur ces pôles d'échanges. Sur la Métropole, on y travaille. Sur le Département, on peut avoir des échanges au moins sur la manière de faire,

de pratiquer. Je pense qu'il peut y avoir des échanges entre les différents services et les différentes collectivités pour aider à la mise en place de ces pôles d'échanges.

**Ophélie Delépine, Consultante Res publica**

Deux questions techniques pour SNCF Réseau : La question des emprises foncières sur les aménagements qui ont été présentés tout à l'heure et le trafic pendant les travaux.

**Édouard Parant, SNCF Réseau**

Monsieur, pour vous répondre. La zone logistique au nord du passage à niveau est propriété de SNCF Réseau et l'objectif est bien de rester dans nos emprises pour qu'il n'y ait pas besoin de réaliser des acquisitions foncières. On est en train de réfléchir à comment aménager 2, 3 ou 4 voies de service sur d'anciennes emprises ferroviaires qui ne sont plus utilisées aujourd'hui pour avoir la capacité à passer l'aspirateur, mettre de l'eau dans les toilettes, les vidanger, faire un petit entretien, accéder au-dessus et au-dessous des rames.

Au niveau environnemental, aujourd'hui c'est entre guillemets une friche, quand vous allez là-bas. On a fait passer des écologues qui nous diront s'il y a des enjeux ou pas. Je sais qu'il y a d'autres projets qui se développent sur le territoire et qui rencontrent des difficultés au niveau environnemental, parce qu'il y a de la biodiversité. On verra ce que donneront les inventaires.

Sur les travaux, on est un petit peu dans des injonctions contradictoires. Ce qui ressort ce soir, de vos interventions, c'est l'urgence à apporter un service. Je vous rejoins, Monsieur, sur la fiabilité. Avant de nous vendre du rêve en 2030, mettez-nous déjà des trains à l'heure. L'entreprise, soyez assurés, elle est mobilisée là-dessus. Je suis à la SNCF, mais il m'arrive quand même de prendre le train deux fois par semaine, parce que je n'habite pas Bordeaux, donc je vis aussi ce que vous pouvez vivre au quotidien. Cela dit, il faut une infrastructure de qualité, cela a été rappelé, et la Région investit beaucoup, Madame qui habite à Blaye a d'ailleurs énuméré, tout l'argent qui a été investi sur le réseau ferroviaire. Il faut cette infrastructure de qualité, il faut que côté exploitation, les trains soient au rendez-vous. On n'est pas dans un métro, dans un tunnel, on est en pleine nature avec tous les aléas qui peuvent arriver, malheureusement. On croise un sanglier, il y a des accidents de personnes ou une branche qui tombe. En tout cas, c'est notre job de faire en sorte que vous viviez mieux vos voyages en trains. La régularité est aujourd'hui de 90 % sur le RER Saint-Mariens – Bordeaux et de 94 % sur les TER rapides, c'est-à-dire ceux qui s'arrêtent juste à Saint-Mariens, Saint-André et Cenon. La Région, vous pouvez demander à SNCF Voyageurs, challenge énormément l'entreprise pour qu'elle s'améliore.

Au sujet des travaux, c'est comme quand on effectue des travaux en ville, beaucoup de gens s'inquiètent et revendiquent avant, puis une fois que c'est en service, on se dit que la ville est plus belle et que le service est rendu. Qu'est-ce qui va se passer concrètement sur cette ligne ? Sur Saint-Mariens les voies vont être créées entre l'actuel bâtiment et les voies. On va réutiliser d'anciennes voies qui ont été déposées sur lesquelles il y a trois arbres qui ont poussé et une magnifique sculpture d'Art moderne, ~~je ne sais pas ce que c'est~~. C'est là que vont être implantées les futures voies à quai. Cela veut dire que quand on les construit, on n'est pas en train de gêner les trains qui passent sur les voies traversantes. La zone logistique, c'est une friche donc on ne va pas non plus embêter les circulations à ce niveau-là. Les travaux pour faire en sorte qu'il y ait plus de trains, l'amélioration du débit, ce qui s'appelle le code de conduite des trains, là, on n'a pas le choix, il faut que l'on effectue les travaux la nuit, on prépare tout, et un jour on « tourne le bouton » et l'on passe de l'ancien modèle au nouveau modèle. Et là, il faut que cela marche. Donc, on prépare tout dans l'ombre et le jour où

l'on « switche » il faut que les trains roulent comme la veille, mais il peut désormais circuler plus. Il n'y aura pas non plus de gros travaux qui peuvent vous impacter. Il peut y avoir des interruptions temporaires de circulation, peut-être un week-end on aura besoin d'éteindre la ligne, parce qu'il y aura des raccordements électriques à faire, cela oui. Mais ce type d'investissement ne devrait pas être trop impactant. Il y en a un en revanche sur lequel aujourd'hui on n'a pas stabilisé ce que l'on allait faire, c'est l'électrification. On n'a pas encore convergé avec les collectivités sur ce que l'on allait réellement mettre en œuvre, mais on sait déjà qu'il pourrait y avoir des points durs qui nécessiteraient des fermetures longues, oui. Si on électrifie intégralement la ligne, on sait que cela nécessitera des interruptions longues et quand je vous dis longues, c'est plusieurs mois. C'est possible. On est en train de réfléchir à d'autres alternatives.

Je continue, après les travaux, parce que l'on nous demande pourquoi cela prend autant de temps. L'époque où l'ingénieur, le sachant, se présentait à vous et vous disait le bon projet « c'est cela, faites-moi confiance, on y va » est révolue. Si l'on est tous ensemble ce soir pour parler de ce projet, c'est bien qu'il y a la volonté des co-financeurs, y compris des maîtres d'ouvrage, d'écouter ce que vous avez à nous dire et comment on peut améliorer le projet. Les études sont toujours trop longues, on a mené l'exercice à Talence lundi avec un atelier collaboratif où l'on invitait les riverains, les associations et l'ensemble des citoyens à nous faire part des points positifs, des points négatifs et des points d'amélioration pour enrichir le projet de réouverture de haltes et de pôle d'échanges. Ces séquences de respiration où l'on demande aux citoyens si ce qu'on leur propose leur parle, s'ils sont en phase, quel est leur avis et leur contribution est d'ailleurs dans le droit français aujourd'hui. C'est aussi la raison pour laquelle les maîtres d'ouvrage ont sollicité la commission nationale du débat public.

Que constate-t-on ? Les études de Talence-Médoquine ont commencé fin 2019 et l'on mettra la gare en service mi 2025. Il y aura eu des études préliminaires, un avant-projet, un projet, une enquête publique et des travaux. On a plutôt tendance à dire que le temps ferroviaire est long, cinq ans, on est quand même dans un objectif resserré. Sur Saint-Mariens, vous ne vous en êtes pas rendu compte, mais vous avez déjà eu des travaux qui ont permis d'augmenter de 15 % la fréquence. Donc, oui, pour des élus, les études c'est généralement du temps improductif, mais dans les faits, cela nous permet quand même de nous assurer que ce que l'on va présenter marche et répond aux attentes. On investit pour une centaine d'années. Aujourd'hui, on roule sur des voies qui parfois ont déjà 100 ans. On se dit que ceux qui ont bossé avant nous ont peut-être avancé vite, mais en tout cas ils ont pris des précautions pour que cela puisse servir longtemps.

**Claude Mellier, vice-présidente de Bordeaux métropole dédiée aux grandes infrastructures de transport routières**

Monsieur Parant, est-ce que l'on peut dire que les aménagements prévus pour ce terminus seront compatibles avec une éventuelle réouverture de la ligne vers Blaye ? Je crois que c'est prévu, non ?

**Édouard Parant, SNCF Réseau**

C'est une demande, donc elle est prise en compte aujourd'hui dans le processus d'étude. Il ne faut pas péjorer l'avenir.

**Frédéric Mellier, conseiller régional**

J'ai juste une réaction sur le temps d'étude. Il y a une autre réalité, je sais que les élus et les citoyens aussi sont pressés, mais les études ce sont des hommes et des femmes qui les font. Donc, il faut des hommes et

des femmes pour les faire. Aujourd'hui, je crois qu'il en manque cruellement à SNCF Réseau et à Gares et Connexions.

**Ophélie Delépine, Consultante Res publica**

Avant de reprendre des questions dans le public, nous allons partager les remarques et les questions dans le tchat :

- Pourquoi le Réolais et le Marmandais ne sont-ils pas considérés dans ce projet ? Avec la demande de ne pas faire le terminus à Langon, mais plus loin, notamment avec le nouveau PEM prévu en 2023 sur le territoire de Marmande.
- Une autre remarque affirme l'urgence sur l'ouverture de la ligne Blaye.

**Denis Lacroix, Association Imagination 33**

Je me présente, je suis Denis Lacroix, je suis animateur de l'association Imagination 33. Nous avons œuvré il y a à peu près une vingtaine d'années sur Ambarès lorsqu'il était prévu un viaduc qui enjambait toute la ville. Tout était ficelé, tout était voté, nous avons rencontré Monsieur Houdebert, le maire, qui nous a dit qu'il n'était pas technicien. Dans notre association, on épaule les administrations, en 90 on a relancé et réveillé la base sous-marine ; et là on a suggéré qu'un bureau d'études indépendant refasse une étude qui a été financée par la mairie, le Conseil Général et la CUB à l'époque pour 12 000 €. Il a été prouvé qu'un viaduc n'était pas nécessaire, on pouvait passer, comme c'est fait actuellement. Économie de 45 millions d'euros. Je vous passe les détails politiques, le pourquoi du comment de cela.

Ma démarche est encore sur Ambarès, j'habite à La Grave d'Ambarès et il y a une contradiction sur le site de la gare. Il y a un potentiel foncier d'environ 5 ha dont 1,9 ha appartient à la SNCF sur lequel il est prévu quelques parkings, on n'a pas le nombre exact, et il y a, on avait vu cela avec le maire à l'époque, un potentiel d'équivalence du parking de la Gardette à Cenon, d'un terminus comme la Gardette. Ce parking s'il était optimisé tel qu'il est, il y a le foncier, c'était une ancienne plate-forme qui servait pour la LGV, donc à peu de frais on peut faire 500 places de parking. Il faut savoir que c'est entre la sortie 41 – 42, c'est au départ des bouchons qui sont à Bordeaux, c'est la base de la presqu'île et cela dessert tout le secteur et même une partie nord Gironde. Or, il a été placé en zone économique au PLU. L'ambition de la mairie est de mettre des bâtiments industriels là, entre deux voies ferrées, il y a un accès uniquement par la rue Barbaire, c'est-à-dire un accès uniquement par l'ancienne nationale 10. Il n'y a pas d'accès sur la ville alors qu'il y a un potentiel terrible qui augmenterait à peu près la fréquentation de la ligne de 30 %. Je vous mets l'accent là-dessus, j'ai un dossier que je peux vous laisser. Actuellement, il y a une contradiction entre le potentiel de la ligne et la volonté politique d'installer des bâtiments industriels, ce qui est une hérésie, car Ambarès, de l'autre côté de l'autoroute c'est Saint-Loubès. Toutes les entreprises de logistique, tout le monde va de l'autre côté, il n'y a pas de taxe sur les transports. Et là, c'est en train de se faire en douceur, cela a été classé, maintenant c'est la responsabilité de qui ? Je ne sais pas. Je vous laisse le dossier.

**Patrick Pouvreau, vigneron bio à Saint-Mariens**

Bonsoir, je suis Patrick Pouvreau, vigneron bio à Saint-Mariens depuis 35 ans. Je suis totalement satisfait du projet qui est en train de se projeter sur la liaison avec Bordeaux. Je regrette simplement qu'il ressemble énormément à des projets que l'on concevait dans les années 50, où l'on construisait des nationales pour l'ensemble de la France avec Paris au centre. Cela ressemble plus à un projet de 1950, voire de l'époque

napoléonienne où la centralisation était à l'ordre du jour. J'en reviens donc à appuyer effectivement sur la ligne Blaye – Saint-Mariens qui permettrait de décentraliser sur le projet qui a été évoqué d'utiliser les espaces d'Ambarès. J'en profite pour critiquer l'idée reçue comme quoi les déplacements doivent obligatoirement se développer, ce n'est pas forcément l'objectif économique des années à venir compte tenu de ce que l'on connaît des impératifs écologiques. Je crois qu'il est de bon ton aujourd'hui de limiter les déplacements, au contraire. Si on peut les faire par train, c'est très bien, si l'on peut les limiter, c'est aussi bien.

Le point qui m'a amené ici ce soir est la question extrêmement locale de savoir comment allait être positionné le passage à niveau par exemple de Cavignac compte tenu de la fréquentation. De Cavignac, mais aussi de Gauriaguet… on peut parler d'autres passages à niveau qui vont être soumis à une fréquentation de 40 trains par jour, je crois, avec des heures de pointe évidemment, le matin, le soir. On peut imaginer que cette fréquentation le matin et le soir va être extrêmement importante. Quelles vont être les aménagements faits aux passages à niveau pour permettre, aux heures de pointe d'amener, à Cavignac par exemple, les enfants à l'école ? Parce qu'il faut passer le passage à niveau le matin entre 7h et 9h. Si le passage à niveau est perpétuellement fermé pour des trains qui passent, comment les parents vont-ils faire pour amener les enfants à l'école ? Comment les usagers locaux, en dehors de la relation périphérie et métropole, vont-ils être amenés à vivre et à gérer ce flux de trains ?

L'autre point, excusez-moi, je l'ai gardé pour la fin, parce que pendant que j'ai le micro, je le tiens. Vous avez assuré du déterminisme de Monsieur Rousset concernant le projet de la ligne Blaye – Saint-Mariens. À propos du déterminisme politique de Monsieur Rousset, j'ose quand même rappeler que dans les années 2000, il a pris 1 million d'euros d'amende de l'Union européenne, parce qu'il n'avait pas été capable de soutenir les projets européens à concurrence de son budget, notamment dans le développement de l'agriculture biologique pour lesquels on était extrêmement demandeurs. Les budgets ont été refusés pour le développement de l'agriculture biologique pour la région et derrière, le budget européen n'ayant pas été consommé, Monsieur Rousset a pris 1 million d'euros d'amende pour son non-déterminisme politique. En conséquence de quoi, je crains quand même que, malgré tout ce que vous avez affirmé, le déterminisme de la Région soit un peu altéré.

**Hélène Buresi, élue de Cubzac-les-Ponts**

Bonsoir, Hélène Buresi élue de Cubzac-les-Ponts. Je voulais d'abord manifester beaucoup d'intérêt pour le projet qui est en train de se mettre en place. On veut inciter tout le monde sur la commune et sur le territoire à prendre les transports en commun et la fiabilité et la régularité sont des clefs pour que l'on fasse basculer les gens de la voiture vers le train. Donc, oui pour ce projet, le plus vite, le mieux et avec le moins de perturbations possible parce qu'un jour comme aujourd'hui ou hier, quand il y a un train toutes les deux heures le matin, c'est un peu compliqué.

J'aurais bien voulu venir ici en train aussi, mais il n'y avait pas de train de retour. Donc, on ne peut pas. C'était la même chose sur la réunion mobilité à l'Hôtel de Région.

Cela étant dit, et pour ne pas attendre huit ou neuf ans, il y a quand même quelque chose qui doit pouvoir se déclencher, qui est un peu culturel. On dit l'intermodalité en disant TER/vélo, déjà TER/bus et avoir des applications qui vraiment nous donnent des clefs pour trouver des solutions de transport. Parce que quand on arrive sur le quai, que l'on voit juste que le train a été supprimé et que l'on ne sait pas quoi faire, c'est

très frustrant. Il y a sans doute des solutions qui ne sont pas connues, mal connues, et avec un peu plus de coordination entre les différents services, parce qu'il y a toujours un peu le phénomène du bureau d'à côté, je pense que l'on pourrait arriver à déjà améliorer l'offre de façon significative rapidement. Cela laisserait présager d'un changement culturel qui serait appréciable en tant qu'utilisateur.

**Fabrice DUNOGUES, élu de Peujard**

Bonsoir à tous, je m'appelle Fabrice DUNOGUES, je suis élu sur la commune de Peujard et je suis également agent de réserve à la SNCF depuis 23 ans. J'ai commencé à la gare de Saint-André-de-Cubzac et ensuite sur Saint-Yzan, Coutras et Libourne, donc un petit peu tous les points stratégiques. Je suis très content de voir du monde de la SNCF Réseau et de Gares et Connexions, parce que j'ai des questions techniques.

Monsieur parlait des passages à niveau, effectivement, le passage à niveau 487, est une vraie problématique. Vous avez dit que de 19 trains par jour on est passé à 15 trains par jour depuis la rénovation de certaines installations techniques, notamment un carré violet que l'on a mis en place pour pouvoir manœuvrer un petit peu plus. Le directeur d'établissement de l'EIC, c'est-à-dire de tout ce qui est circulation, pour les gens qui connaissent un petit peu, les postes d'aiguillage, m'avait dit un jour, il y a quatre ans de cela, qu'il y avait une demande de la Région d'un volume de trains supplémentaires qui a été refusée, car on ne pouvait pas absorber autant de mouvements. En 2000, quand je suis rentré, on manœuvrait quatre fois plus aux PN. Je lui ai dit que je n'étais pas sûr que l'on ait le luxe de refuser du travail aujourd'hui. Les chiffres, on peut les faire parler comme on veut. En volume de travail, on pouvait en absorber plus. Effectivement, il y a certaines contraintes techniques qui ont été accélérées.

Quand on a parlé des années d'études pour pouvoir mettre en place certaines choses comme le projet ambitieux de ce soir, quelqu'un a dit, je crois que c'est Célia Monseigne, « autant d'années d'études, est-ce que vous êtes sûrs de maîtriser en un an la validation du projet ? » Je l'espère, je suis dubitatif. J'ai vu beaucoup de projets, beaucoup d'études depuis 2000, de personnes de RFF (Réseau ferré de France) qui sont venus à l'époque pour réouvrir la ligne de Blaye en me disant que cela allait être fait en septembre et j'ai fait le dernier train de fret à Blaye en 2005 et l'on a fermé la ligne derrière. Aujourd'hui, on a déraillé au mois de juin, sur le triage. On pourrait manœuvrer et mettre à disposition des trains beaucoup plus rapidement avec des départs à l'heure plus pointus. On n'en est pas capable aujourd'hui, parce que côté sud du triage, on ne peut plus manœuvrer les rames TER, on est obligés de faire comme un butoir à Arcachon. Permettez-moi d'être dubitatif sur certains projets quand je vois que des petits travaux comme cela ne sont même pas capables d'être faits au niveau équipement, puisque l'on est tous SNCF Réseau finalement. Je suis content de voir cette dynamique ce soir, cette future évolution du TER, tant mieux. Mais je suis inquiet aussi.

Pour finir, il y a des petites contraintes techniques, des problèmes de communication. On a fait remonter déjà à l'époque quand on a fait la micro-crèche sur le parking. Avec les véhicules services on passe sur l'entrée pour accéder à nos voies. Il fallait décaler de 15 m. Quand nous, sur le terrain, on fait remonter des choses, vous, sur les plans et projets et sur les schémas techniques, vous voyez certaines choses, ou vous ne voyez pas certaines choses que nous voyons sur le terrain.

J'espère que cela sera plus proche de la réalité en tout cas. Je vous remercie.

**Bruno Gangé, habitant de Saint-Yzan-de-Soudiac**

Bruno Gangé habitant à Saint-Yzan-de-Soudiac. J'ai une question relative à l'amplitude horaire qui nous a été indiquée tout à l'heure. Un des intérêts présentés par ce projet est d'accroître l'amplitude horaire le soir jusqu'à 22-23 h. Actuellement, le dernier train Bordeaux – Arcachon c'est 22 h 26, le dernier train Bordeaux-Libourne c'est 22 h, le dernier train Bordeaux – Saint-Yzan c'est 20 h 08. Devons-nous vraiment attendre 2028 pour bénéficier, nous aussi, d'amplitudes horaires plus tardives ?

**Consultante Res publica**

Est-ce que quelqu'une personne en tribune souhaite répondre sur les passages à niveau ?

**Édouard Parant, SNCF Réseau**

Vis-à-vis des inquiétudes qu'il peut y avoir à différents emplacements du territoire sur l'accroissement du trafic ferroviaire, et du coup de la durée de fermeture… Chez SNCF, on a un deuxième sujet, c'est la sécurité. Il y a effectivement de la gêne pour les gens qui utilisent le mode routier, c'est-à-dire : mince, j'arrive devant une barrière, je perds du temps. Il y a aussi, côté exploitant et gestionnaire d'infrastructures, la nécessité d'assurer la sécurité de l'ensemble des circulations routières, piétonnes et évidemment ferroviaires.

Je voulais juste remettre quelques chiffres en tête. On est en train de parler d'un projet qui va permettre de faire la fréquence à la demi-heure dans les deux sens. C'est-à-dire que toutes les heures, vous avez deux trains qui vont passer en RER dans un sens, deux trains qui vont passer dans l'autre sens et vous aurez en plus les trains qui viennent de Saintes ou de La Rochelle, un aller-retour par heure. Donc, on est en train de parler de six trains par heure quand même. Cela ne constitue pas un trafic très dense ; c'est plus que ce que vous voyez actuellement, mais ce n'est pas énorme par rapport à ce que l'on peut constater ailleurs sur le territoire.

Comment ces questions se règlent-elles d'une manière simple ? En fait, ce que regarde la réglementation, c'est de se demander s'il y a un accroissement du risque supérieur à un seuil qui a été défini par les services de l'État. Comment cela marche ? On regarde combien il y a de voitures, de piétons, de poids-lourds, chacun a un coefficient et l'on regarde combien il y a de trains. Ils multiplient l'ensemble, ils obtiennent un chiffre et regardent s'il est supérieur ou pas au seuil. Si on est au-delà du seuil, il y a la nécessité de réaliser des aménagements pour faire baisser le risque. Soit, et c'est une solution radicale, il faut fermer le passage à niveau et dire aux gens de passer ailleurs. Cela peut se mettre en œuvre, surtout s'il y a un autre passage à côté, par-dessous ou par-dessus la voie. L'autre solution est de faire en sorte que les voitures et les camions ne croisent plus la voie ferrée et donc, si l'on arrive à mobiliser les financements, parce que généralement c'est là que cela bloque, on arrive à construire un pont par-dessus ou à faire une tranchée par-dessous. À la campagne, on arrive assez facilement à faire des ponts, quand vous êtes en pleine ville, cela commence à devenir compliqué, on manque d'espace, personne n'a envie de casser les immeubles à droite et à gauche. De plus en plus, on se retrouve vers des dispositifs qui vont faire en sorte que l'on va diminuer le risque par différents dispositifs : réduire la vitesse, améliorer la visibilité, rendre le passage à niveau plus visible avec des feux ou avec des barrières, c'est ainsi que l'on travaille la sécurité aux passages à niveau. Il y a 15 000 passages à niveau en France, aujourd'hui on a du mal à en supprimer une quinzaine par an, il faut un siècle au mieux si l'on y consacre quelques milliards d'euros. Sachez qu'aujourd'hui, le prix moyen de suppression d'un passage à niveau c'est 10 à 15 millions d'euros. C'est extrêmement compliqué de réunir les financements. Dans votre cas, oui, on va multiplier par trois la fréquence, mais finalement à toute heure du jour et un petit peu de la nuit, vous aurez six trains au maximum et donc six fermetures au maximum.

*[Propos dans la salle hors micro]*

Et en plus, quand le train s'arrête en gare, cela reste fermé.

**Édouard Parant, SNCF Réseau**

Cela en revanche, effectivement, il faut travailler localement les dispositifs d'annonces, on est d'accord. Mais personne ne supprimera un passage à niveau pour six trains par heure.

*[Propos dans la salle hors micro]*

On doit attendre que le problème se pose, ou est-ce que vous allez l'anticiper ?

**Édouard Parant, SNCF Réseau**

Ce qui a été réalisé sur l'intégralité du périmètre, c'est combien il y a de passages à niveau et quels sont ceux qui sont susceptibles, pas en regardant aujourd'hui, mais avec l'accroissement du nombre de trains et de voitures. Et nous avons demandé aux services de l'État, qui sont compétents sur la mobilité routière, de nous faire des projections de trafic. On a scanné les 200 passages à niveau. Il y en a sept en tout qui sont concernés, dont deux qui sont déjà aujourd'hui en cours de suppression.

Voilà ce que l'on peut vous dire aujourd'hui. Sur 200 passages à niveau, avec l'augmentation des trains qui est prévue et en se projetant aussi sur l'augmentation de la circulation automobile, même si j'ai compris que votre souhait était qu'il y en ait moins, aujourd'hui, il y a un maximum de sept passages à niveau qui nécessiteront des adaptations sur l'ensemble du RER.

**Ophélie Delépine, Consultante Res publica**

Il nous reste quelques questions et remarques et l'on a déjà dépassé l'horaire prévu. Sur la question de l'amplitude le soir de Monsieur et sur la question de la fiabilité et de la régularité.

**Édouard Parant, SNCF Réseau**

Aujourd'hui, l'ambition qui est celle des partenaires est de développer et d'augmenter la fréquence et les horaires. Le matin, il y a généralement des trains qui partent déjà assez tôt, cela dépend des gares terminus, entre 5h30 et 6h et le soir, c'est de pouvoir avoir, si vous partez à 22 h de Bordeaux, un départ qui vous amène à 22h45 ou 23h ou 23h30 à Saint-Mariens, au terminus. C'est cela l'ambition.

Vous allez me dire, pourquoi on ne fait pas plus ? Ce n'est pas moi qui devrais vous le dire, mais on est sur un service public qui est donc financé par de l'argent public, et à un moment donné les financeurs se demandent jusqu'où mettre des trains par rapport au nombre de clients transportés. C'est du réalisme.

Puis, il y a une autre contrainte qui elle est technique, c'est que l'on utilise les périodes entre 23h et 5h du matin pour faire la surveillance et la maintenance, voire la régénération des voies. Donc, on ne peut pas mettre des trains à toute heure de la journée, même le métro à Paris ferme. On a besoin d'avoir une plage horaire pour travailler la nuit.

**Frédéric Mellier, conseiller régional**

Sur cette question des horaires des trains le soir, je vais faire remonter l'information et l'on va regarder les faisabilités pour avoir un train qui rentre plus tard. Je ne dis pas que vous allez avoir une réponse positive,

mais je vais faire remonter l'information et regarder si l'on peut construire une réponse. Il y aura les comités de ligne au printemps.

Sur la question de l'application, on travaille dessus en ce moment, elle est même en expérimentation avec un panel d'usagers. Normalement, si tout se passe bien, elle devrait être mise en œuvre à partir de décembre.

Dernière chose, il a été question de la détermination du président sur Blaye – Saint-Mariens. Je n'ai jamais parlé de détermination. Je n'ai jamais dit cela. J'ai dit qu'il s'était prononcé et qu'il était favorable à Blaye – Saint-Mariens, donc je n'ai pas dit qu'il était déterminé. En revanche, ce que je vais vous dire c'est ma détermination pour que cette ligne ouvre et je vous redis que je suis à votre disposition pour mener la bataille avec vous sur la question de la réouverture de la ligne.

**Consultante Res publica**

Une dernière remarque de l'association de cyclistes.

**Intervenante**

Bonsoir. Je viens d'entendre que pour chaque passage à niveau il faut des ponts. Une ligne abandonnée comme Blaye – Saint-Mariens cela fait 23 ponts, parce qu'il y a 23 passages à niveau. La réalité est là. Voie unique en plus.

*[Propos dans la salle hors micro]*

Il faut partager le gâteau à un moment. Il faut savoir que l'on finance la LGV. Les contribuables du territoire financent la LGV, il y a un impôt qui va être prélevé sur la LGV. C'est indépendamment du Département et de la Région. Au niveau de l'État, nous allons financer une LGV et l'on n'est pas capable de trouver de l'argent pour 23 km.

**Intervenant / M Renard / élu**

Juste une chose, d'abord vous dire que je regrette de n'avoir pas pu assister plus tôt à la réunion, mais j'étais sur une négociation de contrat d'eau qui a duré un petit peu.

On est sur un dossier qui à mon avis est essentiel avec cette intégration pour la population qui vit ici et qui travaille sur la métropole à l'heure actuelle, moi aussi, mon objectif était d'avoir davantage de gens qui travaillent sur place, mais aujourd'hui la réalité des choses est celle-là, de nombreux étudiants qui aujourd'hui se posent des questions sur le fait d'aller habiter en ville, vu les coûts. Cela veut dire que ces services sont de nature aussi à contribuer à un développement du territoire. L'objectif n'est pas de faire que mettant les pieds à Saint-Mariens je puisse aller voir à Langon, Claude Daroze pour manger un bon morceau, mais c'est pour faire que des personnes qui travaillent tous les jours, qui font le circuit tous les jours puissent y aller dans de meilleures conditions. Je me permettrai de dire que la première échéance, à mon sens, est celle-là.

La deuxième, par rapport à Blaye – Saint-Mariens, je prends mes responsabilités en le disant, c'est qu'il y a une emprise et il y a un calendrier. J'ai trouvé dommageable, pour ma part, qu'au nom d'un certain blocage de principe, on dise soit c'est l'un soit c'est l'autre. Je n'ai rien du gascon, , et je voudrais dire que par rapport à cette emprise je suis de ceux qui défendent l'idée qu'avant que des projets ferroviaires puissent s'y conduire, il serait intéressant que cette emprise-là soit utilisée dans un cadre de mobilité qui ramène vers la

gare de Saint-Mariens – Saint-Yzan. J'ai entendu à plusieurs reprises cette question de savoir comment on y vient, le stationnement et le rabattement. Pour ma part, je fais une suggestion qui n'est pas tout à fait loufoque peut-être, c'est qu'entre Blaye et Saint-Mariens il y ait une liaison au niveau de service sur une emprise qui lui soit totalement affectée. C'est-à-dire qu'aujourd'hui de faire que d'aller de Blaye à Saint-Mariens pour prendre un train, cela puisse se faire en dehors des méandres, des difficultés de la route de chaque matin. C'est vrai, comme l'a dit Madame, il y a un certain nombre de passages à niveau sur cette ligne de 20 km. Et qu'il serait tout à fait possible à ceux qui réfléchissent à ces mobilités d'envisager quelque chose, alors, je sais bien, sur le fait que l'on puisse avoir un usage de cette emprise-là, matin et soir, pour les personnes allant de cette partie de territoire jusqu'à Blaye, et je pense aux lycéens pour aller vers les lycées, et cela c'est une compétence régionale importante et de faire que des Blayais puissent venir ici prendre le train, et qu'en dehors de ces créneaux très précis, cette voie puisse être utilisée pour des mobilités douces à vélo.

*La salle applaudit.*

S'il vous plaît, on applaudit, parfois on applaudit tout et son contraire, donc je préférerais que l'on entende ce que je dis non pas pour en tirer des louanges, mais pour juste que l'on y réfléchisse. C'est que l'on puisse utiliser cette voie où à 10 minutes à vélo de la gare de Saint-Mariens il y a 3500 à 4000 personnes. Et peut-être qu'utiliser cette liaison, à 10 minutes à vélo, c'est accessible, c'est possible et cela se traduirait par un petit peu moins de véhicules parqués sur la gare de Saint-Mariens – Saint-Yzan. Cela permettrait aussi à des personnes qui habitent dans un village d'aller dans un autre village même si elles ne prennent pas le train, mais de faire qu'elles puissent aller jusqu'à un site de loisirs, jusqu'à une acquisition dans un commerce de proximité ou autre. Est-ce qu'il est possible, non pas d'avoir une approche de Normand, mais une approche qui serait peut-être un peu moins tranchée contre l'un ou l'autre ? Est-ce qu'il est possible de l'étudier ? J'ai fait cette proposition, mais je ne suis pas gascon, ~~je ne suis pas gabaye,~~ je suis surtout têtu et, pour l'instant, à part me dire que ce n'est pas possible, je n'ai pas été convaincu. Je demande juste que l'on puisse étudier la chose, si cela n'a aucune pertinence, au moins demain je dormirai mieux et cela aura apporté un certain nombre de réponses à des gens qui avancent ces idées et que l'on considère comme à la guerre de 14 dans un combat de tranchées, ceux qui sont d'un côté, ceux qui sont de l'autre, les Montaigu et les Capulet, et n'oubliez pas qu'un moment ou un autre les enfants ont réussi à se retrouver ensemble.

**Consultante Res publica**

Il est quasiment 21 h 00, on va devoir clôturer cette rencontre qui a duré 30minutes de plus que prévue. Vous pourrez venir parler tout à l'heure discuter avec intervenants, je suis désolée, on ne peut pas poursuivre.

*[Propos dans la salle hors micro]*

Un commentaire sur le fait que le projet était très centralisé à Bordeaux et ne favorisait pas les circulations régionales, intercités, etc., et que ces projets favorisaient quand même beaucoup la motorisation.

**Consultante Res publica**

Ce que je vous propose, puisque c'était une des questions qui restaient en suspens, la question de la centralisation, c'est que la tribune puisse répondre à cette question et en conclure la rencontre.

**Frédéric Mellier, conseiller régional**

En fait, justement, ce qui se passe aujourd'hui, c'est que les trains arrivent en gare de Bordeaux et s'arrêtent en gare de Bordeaux, ils sont en terminus Bordeaux. C'est la réalité du fonctionnement du train, des TER aujourd'hui. La proposition qui est faite avec le TER est de dépasser ce cadre-là, que la gare de Bordeaux ne soit plus un terminus, mais soit un passage au même titre que d'autres gares. La réalité est que la gare de Bordeaux est la plus grande gare de Gironde, c'est là où se trouve l'étoile ferroviaire, donc cela se passe comme cela, mais elle ne sera plus terminus, on sera juste sur un passage. Qu'à terme on puisse réfléchir aussi à des contournements, je pense qu'il y a des choses qui seront à regarder.

*[Propos dans la salle hors micro]*

**Ophélie Delépine, Consultante Res publica**

J'espère vivement que l'on vous entend sur l'enregistrement, puisqu'il y a un compte rendu qui sert aussi à remonter toutes vos demandes, vos contributions. Ce compte rendu est fait sur la base de tous nos échanges, et de l'enregistrement. Ce compte rendu sera publié en ligne.

Je voulais aussi vous dire plusieurs choses avant de vous laisser partir. N'hésitez pas à aller sur la plateforme du projet mettre aussi des contributions écrites, c'est important pour nous pour faire le bilan. Ce qui est dit dans ces réunions est bien entendu pris en compte, mais c'est important de pouvoir l'écrire noir sur blanc comme les cahiers qui nous ont été donnés ce soir d'ailleurs.

Un autre sujet, on a l'atelier le 7 novembre pour poursuivre ces échanges à Bordeaux de 18h30 à 20h30. Vous pouvez vous inscrire aussi sur la plate-forme participative.

Un dernier point, SNCF Réseau est dans une démarche d'évaluation de ces concertations. On a donc mis à votre disposition en sortant un petit questionnaire de satisfaction par rapport à cette rencontre avec plusieurs questions. On vous invite à le remplir à sortant et à nous le laisser ou à le faire directement en ligne avec le QR code. C'est important pour nous pour être dans une démarche d'amélioration.

Je sais que vous auriez beaucoup aimé poursuivre ces échanges, mais on vient de passer 2h30 ensemble, et n'hésitez pas à participer aux autres réunions si vous le souhaitez.

Merci à tous.