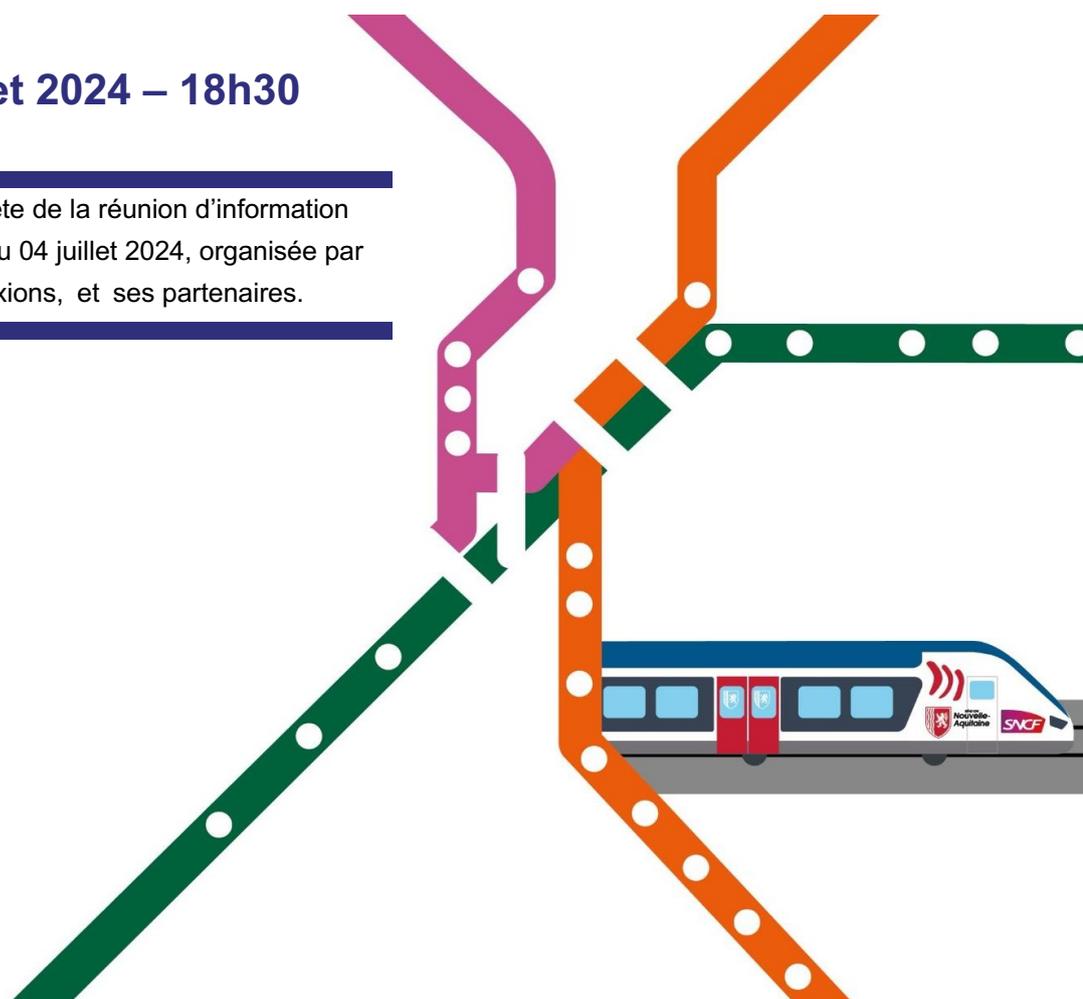


Réunion d'information Travaux de réouverture de la Halte Ferroviaire de Talence Médoquine et de son Pôle d'Échanges Multimodal

Jeudi 04 juillet 2024 – 18h30

Retranscription complète de la réunion d'information
riverains de Talence du 04 juillet 2024, organisée par
SNCF Gares & Connexions, et ses partenaires.



Sommaire

1. Introduction et présentation du projet	p. 3
A. Présentation	p. 3
B. Présentation des travaux	p. 4
2. Échange avec les riverains	p. 7

1. Introduction et présentation des travaux à venir

A. Présentation

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Bonjour à tous. Cette réunion va nous permettre de vous proposer un point d'avancement sur les travaux de la halte de Talence-Médoquine. Merci d'être présents, à vous toutes et à vous tous, ce soir. Je vais faire très court parce qu'on est là pour échanger. Je vais passer le micro à tout le monde pour que les personnes puissent remettre des noms, des visages et surtout des fonctions. Je voudrais vous dire qu'à mes côtés, on a le service de Bordeaux Métropole mais j'ai aussi mes collègues élus, notamment Josiane Desguers, Guillaume Garrigues, Jean-Jacques Bonin et François Jestin. J'ai également Chantal Chabbat qui n'a pas encore été kidnappée. Je crois que j'ai fait le tour. Je vous passe la parole comme ça vous allez pouvoir vous présenter et puis après dérouler le PowerPoint. Comme ça, on pourra laisser la place à l'échange avec vous.

Martin Decotignie, chef de travaux Colas :

Bonsoir, je suis Martin Decotignie et je suis directeur de travaux pour l'entreprise Colas, qui pilote les travaux côté entreprise sur la future halte de Talence-Médoquine.

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

Bonjour à toutes et à tous, je suis Pascal Petel, le directeur régional adjoint de SNCF Gares et Connexions pour la Nouvelle-Aquitaine.

Nicolas Quatremère, Chargé de projets SNCF Réseau :

Bonjour à toutes et à tous, Nicolas Quatremère pour SNCF Réseau, à la direction territoriale, donc pour les travaux ferroviaires et pour la création de la halte.

Nicolas Lematte, Direction Ferroviaire et Intermodalité des Territoires (FIT) :

Bonjour à tous, Nicolas Lematte, côté SNCF pour l'organisation du chantier.

Aurélié Proust, Conductrice d'opérations AREP :

Bonjour, Aurélié Proust, conductrice d'opérations sur la création de la halte de Talence-Médoquine pour SNCF Gares et Connexions.

Yannick Nicaud, Directeur de projet Halte Ferroviaire Talence-Médoquine SNCF Gares & Connexions :

Bonjour, Yannick Nicaud, pour la création du projet de SNCF Gares & Connexions et je suis représentant de la maîtrise d'ouvrage pour ce projet. Je vais donc poursuivre avec la présentation, le support que l'on a préparé pour faire un point d'étape pour cette troisième réunion publique. Merci déjà à tous d'être présents, de prendre du temps pour nous écouter et de prendre les éléments relatifs à ce projet. On déroulera un petit rappel sur le contexte de ce projet, mais

maintenant, vous commencez à le connaître assez bien aussi. On va faire d'abord un point sur les travaux qui se sont déroulés ces derniers mois, parce que maintenant, on a commencé concrètement le sujet des travaux sur ce périmètre de Talence-Médoquine. Un petit point sur le planning qui nous permettra de poursuivre toujours jusqu'à l'objectif de septembre 2025, puis on verra si on a des questions-réponses et on vous écoutera à l'issue de cette présentation.

B. Présentation des travaux

Donc, le sujet du RER Métropolitain est un sujet qui est connu maintenant depuis plusieurs années, qui commence à se concrétiser avec la mise en service de travaux sur plusieurs axes qui sont prévus et qui permettront de traverser Bordeaux de part en part, avec des liaisons plus soutenues en termes de rythme et de fréquence de train. De ce fait, différentes gares vont être concernées par les projets et les travaux pour pouvoir recevoir le nouveau matériel qui sera associé à ces liaisons. Ce sera alors plus de trains, plus de fréquences pour améliorer les déplacements sur l'ensemble de la métropole, puisque c'est bien l'objectif ici. Tout le monde sait qu'autour de Bordeaux, c'est compliqué de se déplacer, donc il y a un besoin important d'interconnexion entre les différents modes de transport et le RER métropolitain et les autres projets associés qui peuvent être portés par Bordeaux Métropole entre autres, vont permettre de se connecter et de favoriser les déplacements suivant les différents modes de transport que chacun peut utiliser. Voilà. C'est schématiquement la position de Talence-Médoquine qui est au centre d'une ligne Libourne-Arcachon, d'une ligne qui remonte vers le Verdon et qui permet aussi un autre projet, qui sera le bus express. Ce projet est plutôt porté par Bordeaux Métropole et permettra de passer là aussi par le même pôle d'échanges multimodal et de desservir cette halte de Talence-Médoquine. C'est permettre là aussi l'intermodalité entre les différents modes de transport. On va faire un petit rappel sur le visuel, de manière à voir à quoi va ressembler la nouvelle halte de Talence-Médoquine lorsqu'elle sera réouverte à l'issue de l'ensemble de nos travaux ; puisque nous, on va recréer 4 quais qui vont permettre la desserte des deux lignes qui passent sur ce site. La première ligne qui va vers Arcachon, et puis la seconde qui va vers le Verdon. On aura des fréquences augmentées sur ces deux lignes avec la desserte sur les 4 quais, pour permettre cette liaison, au travers du PEM aussi, puisque le PEM, c'est un projet porté par Bordeaux Métropole. Ce PEM permettra la liaison avec la partie ferroviaire au travers d'une passerelle que l'on va créer sur notre périmètre. La passerelle permettra de desservir les 4 quais et le pôle d'échanges sera constitué autour, avec le système de stationnement et de parc à vélos entre temps. On a maintenant quelques bilans sur les travaux qui ont été réalisés sur les deux derniers mois et avec quelques photos qui nous permettent d'illustrer un peu ce qui s'est passé. On a des travaux qui se sont déroulés sur la partie des voies pour remettre un peu à niveau ces voies, puisque c'est ce qui est nécessaire avant la réalisation de nos quais. Des travaux qui se sont essentiellement déroulés de nuit. D'autres travaux de jour qui ont permis de démolir un ancien quai et qui ont permis de commencer à travailler sur les déviations des réseaux pour que l'on puisse reconstituer les nouveaux quais en lieu et place. Donc ça, majoritairement des travaux de nuit sur ces périmètres. Je continue sur quelques photos et travaux complémentaires qui ont permis de mettre en place notre installation de base-vie sur la partie basse de la future halte et avec différents bungalows sur ce périmètre. Il y a une réflexion d'une clôture le long de la rue Laffon pour sécuriser un peu les accès à notre site également, afin d'éviter

les cheminements et les entrées sur le périmètre SNCF. Une modification au niveau du rond-point que l'on a pu apercevoir avec la suppression de deux voies sur les quatre, qui étaient jusque-là utilisées sur le pont. Un réaménagement qui permet de franchir le rond-point qui a été réaménagé et qui va permettre là aussi de préparer les travaux de la pose de la future passerelle qui sera accolée au pont de Mission Haut-Brion. Sur ce rond-point, on a eu une remarque pour essayer d'améliorer un petit peu les choses en termes de franchissement. Donc il y a des travaux complémentaires à venir la semaine prochaine pour permettre de chanfreiner un petit peu ce rond-point et permettre la circulation notamment des bus un peu plus facilement. D'autres travaux illustrés avec la création du talus, du reprofilage de ce talus pour pouvoir justement y implanter le futur accès au premier quai, avec un ascenseur et un escalier. Donc ce sera sur ce périmètre là que ces premiers travaux vont être engagés. Et la semaine prochaine également, des travaux de nuit vont permettre de découper la partie béton du haut du pont. Donc, on a informé de ce point via le site et l'application Hello Travaux, de manière à aussi permettre l'information la plus complète possible, puisque ces travaux vont quand même être un petit peu bruyant, donc il faut que cette information là puisse être connue pour la semaine prochaine. Ça va se dérouler sur 2-3 jours, 2-3 nuits plus exactement, puisque les travaux vont se faire de nuit et de jour sur ce point en particulier. Donc, sur les travaux à venir, plutôt sur le second semestre 2024 maintenant, on aura des travaux de génie civil avec la préparation pour l'implantation de la future passerelle. La préparation au niveau des voies avec des gros plots béton sur lesquels vont être posés les différents supports de cette passerelle, ascenseur et escalier, avec la réalisation donc de vitropieux, bon c'est un peu technique mais globalement, c'est ce qui va permettre de conforter le sol existant pour pouvoir venir s'appuyer dessus. Et donc là, ça va se dérouler à partir de septembre-octobre avec des terrassements et puis jusqu'au mois de novembre de cette année, on sera sur ce périmètre d'intervention. Donc, on reprend là schématiquement les 4 quais qui seront créés. À l'issue de l'intervention, le premier quai le long de l'ancien bâtiment voyageur de Talence-Médoquine, un second quai, un quai qui est plutôt un quai central, qui va permettre donc d'accéder à deux autres voies, et puis le quai numéro 4 qui lui est un petit peu décalé, comme on l'avait déjà présenté, plutôt côté sud, par rapport au pont de Mission Haut-Brion. Ça, c'est plutôt une intervention, à partir du mois d'octobre pour la création de ce quai et de cet accès. En parallèle, on a aussi des travaux, qu'on appelle des travaux un peu « connexes » pour nous, avec les travaux au niveau des caténaires, puisque l'implantation de cette passerelle, des ascenseurs et puis des escaliers, nécessite le déplacement de certains éléments techniques de la caténaire. Donc c'est des travaux de nuit seront faits à partir du mois de septembre de cette année également. Alors dans ces travaux, il y a des opérations coup de poing un peu spécifiques, c'est-à-dire que pendant un week-end en particulier, il n'y aura donc aucune circulation sur les voies et ça permettra d'augmenter un peu la cadence et la fréquence de l'entreprise pour réaliser ces travaux. Ça permet donc de gagner du temps aussi sur l'ensemble du planning avec des opérations très spécifiques sur le week-end du 2-3 et 9-10 novembre 2024. On retrouvera d'autres opérations coup de poing à partir du début d'année 2025, au mois de février, au mois de mars, pour là, des opérations très spécifiques de grutage avec des éléments de passerelle, ascenseur et escalier. Là aussi, ils sont montés en amont, en usine, et puis ils sont ramenés sur site et grutés directement pour une mise en place sur le terrain, pour gagner du temps là aussi sur l'ensemble de l'opération, avec toujours l'objectif d'une terminaison de ces travaux pour une ouverture au mois de septembre 2025. La date précise reste encore à définir, mais globalement, on est sur toujours le mois de septembre pour la mise en

service de cette nouvelle halte.

Donc là, on a un récapitulatif un peu de l'ensemble du planning qui a déjà été évoqué, des points déjà passés avec des travaux préparatoires, que ce soit au niveau de la partie du bâtiment ou de la partie ferroviaire, des travaux caténaires, des travaux de développement de réseaux qui sont déjà réalisés, et puis les travaux de talus entre les ponts qui arrivent, des travaux de génie civil de quais, de passerelle, comme on l'a décrit à partir du mois de juillet, qui vont s'enchaîner. Un petit rappel sur les opérations coup de poing que je viens d'évoquer. Le grutage qui sera une opération un peu spectaculaire et très spécifique début 2025 pour la mise en place de la passerelle. On aura un élément complet qui sera implanté, et on aura déjà une bonne vision de ce que sera la future halte, une fois que cette passerelle et les accès aux quais auront été implantés. Et, on continuera avec les aménagements sur les quais à partir de mars jusqu'à fin juillet 2025 pour qu'ensuite, il y ait quelques travaux de finition pendant l'été 2025 et qu'on aboutisse à l'ouverture de cette halte en septembre. Donc voilà pour les présentations rapides de ce qui a été fait ces derniers mois. C'est un point, donc étape, pour ce chantier. Un petit rappel sur les moyens de communication que l'on a, qui nous permettent d'échanger sur ce chantier, qui vous permettent d'échanger également, de poser vos questions si vous le souhaitez, avec toujours les mêmes possibilités d'utiliser l'application Hello Travaux sur laquelle on a déjà mis quelques informations pour la semaine prochaine, comme je le disais, et à partir de maintenant, on va davantage accélérer le rythme des travaux et des interventions et on aura donc l'occasion, là aussi, de noter sur cette application, tous les faits marquants et à venir, qui vont permettre d'avoir l'information et de connaître un peu l'avancement du chantier et les grandes étapes à venir. Et puis, on met surtout en avant les contraintes que ça peut occasionner pour que chacun les ait en tête et puisse, éventuellement, s'organiser en fonction. On a déjà calé la prochaine date au mois d'octobre, juste avant les différentes opérations coup de poing qui sont prévues au début novembre. Là, on aura de nouveau un point comme celui-ci pour une étape sur l'avancement des travaux et ce qui se sera passé pendant l'été et tout début septembre. Le document sera de nouveau disponible avec le compte rendu sur les sites, comme pour les réunions précédentes.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Merci beaucoup. Je retiens pour ma part que le chantier est à l'heure et que nous avons donc déjà fait 25% de la durée totale puisqu'on a fait 4 mois sur les 16 que va durer ce projet. L'occasion de vous remercier vous, les riverains. Ce sont des chantiers qui sont difficiles, avec des impacts qu'on n'a pas nié, mais je pense que, tant qu'on est capable justement d'échanger ensemble régulièrement, y compris sur des petits détails qui n'en sont pas pour la vie quotidienne, je pense qu'on est capable d'ajuster au fur et à mesure et de limiter au maximum les conséquences sur la vie même si, évidemment, on ne peut pas l'enlever, on vous l'a toujours dit. Donc, je vous propose de poser toutes les questions qui seraient les vôtres. Alors, nous vous proposons de conserver les éléments d'abord sur la halte et après on parlera sûrement peut-être des passages à niveau.

Allez-y.

2. Échange avec les riverains

Intervention riveraine :

Bonsoir, je m'appelle Aurélie et moi, je suis riveraine du côté de Talence-Caudérès. En fait, c'est un sujet un peu particulier qui m'amène ici. Il y avait deux points. Il y avait la question de la communication et des questions sur l'éventuelle intensification du trafic avec la mise en place du pôle d'échanges multimodal. Moi, je suis ravie de ce projet. Je tiens à le dire quand même. Je soutiens ça, mais comme moi, ma maison se situe dans l'impasse rue Rouget de l'Isle et c'est une maison qui est en haut d'un talus qui jouxte la voie ferrée, par exemple, au mois d'avril, j'ai réussi à avoir des informations là-dessus. Mais, il y a eu des essais de mise en place de ligne. C'est ce qu'on m'a répondu. J'ai interpellé Bordeaux Métropole, j'ai interpellé la Région, j'ai interpellé la SNCF, mais je n'ai malheureusement pas eu les bons interlocuteurs et je n'ai pas eu de retours là-dessus. Parce que moi j'entends et je ressens quand les trains passent. Donc voilà, il y avait ce point-là. Va-t-il y avoir une intensification du trafic au quotidien ? Si oui, combien de trains par jour ? Et comment cela a été pensé pour les riverains qui ne sont pas ceux de la Halte de Talence-Médoquine ? Moi, je suis pile poil dans cette section entre la gare de Bordeaux et la gare de Talence et, par exemple, cette information, ça rejoint mon point sur la communication. Je suis très satisfaite d'être là ce soir et d'avoir cet échange-là, parce qu'en fait, je ne l'ai pas eu jusqu'à maintenant. C'est ma première réunion et je me suis dit « mince » comment ça se fait que moi, je ne sois pas passée alors que je suis concernée ? Je n'habite pas autour de Talence-Médoquine, mais je suis concernée. C'est vrai que j'ai vu des informations dans le magazine de Talence, dans le magazine de la Région aussi, mais c'est vrai qu'en termes de tractage, de prospectus ou de choses comme ça, est-ce que ça ne concerne pas aussi d'autres riverains que ceux de Talence-Médoquine directement ? En tout cas, moi, je me suis sentie très concernée. Ça m'a même été un peu anxiogène à un moment donné de me dire pourquoi je n'ai pas toutes les informations ? Qu'est-ce que ça va changer dans mon quotidien et dans ma qualité de vie quotidienne, outre les bénéfices de la mise en place d'un RER Métropolitain ? Donc, je ne sais pas si j'ai été claire. Il y a une question sur l'intensification du trafic, sur la communication et sur ce qui peut être fait pour des maisons comme la mienne qui, vraiment, touchent la voie ferrée, mais ne sont pas du côté de Talence-Médoquine. Je pense à des renforcements de talus, à des murs anti-bruits, des choses, quand même, aussi, qui vont être en lien avec ce qui va se passer autour de ce projet. Voilà, promis j'ai fini. Merci.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Merci. Je vais avant laisser la parole par rapport à la partie nombre de trains, puisque là, ce n'est pas moi qui dirige. Pour la communication, on a vraiment fait en sorte, mais vous êtes cet exemple qui nous reste encore du travail à faire, d'être le plus large possible, du site Internet, des publications sur les réseaux sociaux. On a même essayé de mettre en œuvre des petits drapeaux quand on passe au lieu avec marqué « Rendez-vous en 2025 ». C'est un projet de longue date. Et par ailleurs, on parle de ce projet dans chacune des réunions de quartiers qui existent. Il y en a une à Caudérès, comme n'importe où. Après, on peut passer à côté d'une information, on peut passer à côté d'une réunion parce qu'on a autre chose à faire. La seule chose, c'est qu'on a toujours réservé le tractage pour les travaux de la halte de Talence-Médoquine dans un périmètre qui avait

été identifié sur celles et ceux qui auraient le plus à subir les travaux, les impacts des travaux, pendant la durée de construction de la halte. Parce que si jamais on va, par rapport à celles et ceux qui habitent et qui ont, par exemple, le bruit du train, j'en fais partie, on va d'abord étendre considérablement et l'idée, c'était surtout, peut-être aussi dans ces réunions-là, d'être sur le trait concret de, c'était il y a trois mois il y avait des problématiques de camions, etc. Donc, ce que vous allez pouvoir avoir peut-être derrière moi, pour vous informer avec les deux codes-barres, vous allez avoir toute la démonstration du projet et par ailleurs, vous avez une application sur Internet qui permet en fait de suivre l'ensemble de l'évolution des travaux au fur et à mesure. Et après, je vais laisser la SNCF répondre.

Intervenante riveraine :

Pardonnez-moi, c'est juste le texte qui n'est pas lu. Mais c'est très bien que je sois proactif par rapport à cette information. Ce n'est pas bien ou mal, je suis citoyenne, je suis impliquée là-dedans aussi. C'est à moi d'aller chercher l'information qui me concerne. Mais j'avoue que le temps de mettre en place et de comprendre un petit peu qui étaient les partenaires impliqués quand on en a parlé, ça a été un cheminement et ça m'a pris du temps, voilà.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Mais ne vous reprochez rien, c'est juste que bon, quand on fait les tracts on s'arrête un moment à une rue. On a eu beaucoup de monde, on a de moins en moins de monde, d'ailleurs, sur ces réunions-là. Après, on est début juillet. En fait, la difficulté, c'est qu'on essaie à chaque fois de maximiser la communication, mais qu'on peut, par définition, toujours passer à côté. Ce n'est pas grave. Et maintenant, vous avez pris le train avec nous et on va vous emmener là-dessus. Puis, je vais laisser la SNCF répondre.

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

Oui, bonsoir. Oui, par rapport à la communication. Donc, en effet, pour le projet de Talence-Médoquine, on a fait une communication qui est une communication par rapport aux riverains à proximité du chantier. C'est un peu logique. Mais le projet du RER Métropolitain a fait l'objet d'un certain nombre de temps de communication pour lesquels on a essayé de communiquer au maximum par tous les outils possibles. Force est de constater que l'on n'a pas touché l'ensemble des riverains concernés. Donc, il y a eu deux niveaux de concertation. Il y a eu une concertation préalable qui a eu lieu sur l'ensemble des trois lignes du RER pour présenter un peu le projet en amont et, il y a eu des réunions de communication, des réunions d'information de ce type qui ont pu présenter le projet. Et puis, on a fait aussi une enquête publique sur ce projet. Mais comme je vous le dis, on essaie de communiquer de façon très large et on constate qu'on peut avoir des trous dans la raquette. Ça peut arriver. Sur les augmentations de trafic, donc, pourquoi une enquête publique ? On a fait une enquête publique parce qu'on a réalisé une étude d'impact sur ce projet. Dans le cadre de la réalisation de ce type de projet, on va saisir l'autorité environnementale qui est une autorité indépendante pour laquelle on présente les tenants et les aboutissants du projet. Ensuite, c'est elle qui décide s'il y a nécessité ou pas de faire une étude d'impact. Pour ce projet, elle nous a demandé de faire une étude d'impact. Une étude d'impact qui a été portée par nos collègues de la SNCF Réseau pour l'ensemble des sujets, y compris les sujets de SNCF Gares et Connexions. Dans le cadre de cette étude d'impact, on a présenté, en effet, les évolutions de trafic.

Donc, le projet de RER est un projet qui a pour vocation à avoir une desserte à la demi-heure de l'ensemble des gares concernées. Donc, sur la ligne 1, entre Arcachon et Libourne, sans rupture de charge à Bordeaux. C'est-à-dire que c'est le même train qui continuera au nord de Bordeaux ou qui continuera au sud de Bordeaux si vous allez vers Arcachon. Donc, à terme, sur cette ligne, il y aura 82 trains qui circuleront en 2025.

Intervention riveriaine :

Par jour ?

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

Par jour, tout à fait.

Intervention riveriaine :

En plus du trafic actuel ?

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

Non, au total. On va chercher le nombre de trains supplémentaires, si vous voulez bien, on vous le dira. Le nombre de trains, ça va évoluer au fil du temps. En fait, le projet du RER, ce n'est pas 80 trains en 2025. Depuis quelques années, au moins trois ans, tous les ans, on rajoute des trains supplémentaires. Et d'ailleurs, la desserte Arcachon-Libourne sans rupture de charge à Bordeaux existe déjà et vous pouvez déjà utiliser ce type de train. Dans l'étude d'impact, on regarde l'ensemble des impacts d'un projet (impact pendant les travaux, mais aussi impact après les travaux en termes d'exploitation). Comme on a des trains supplémentaires, on a été amené à faire une étude d'impact pour savoir quelles étaient les conséquences pour les riverains de ces trains supplémentaires. Donc, il y a une étude acoustique qui a été faite sur l'ensemble du tracé entre Arcachon-Libourne avec des modèles acoustiques qui permettent de mesurer, de vérifier par rapport aux règles, à la réglementation, si les seuils étaient respectés et de définir s'il y avait besoin ou pas de faire des protections acoustiques. Et c'est dans le cadre de l'enquête publique que l'on a présenté ces éléments et que l'on a mis à disposition l'étude d'impact qui permettait à l'ensemble des riverains de pouvoir juger sur ces documents s'ils étaient impactés ou pas par cette opération.

Intervention riveriaine :

On peut y accéder ?

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

C'est ce que j'allais vous dire. Je pense que l'étude d'impact est encore accessible et donc vous pourrez regarder sur cette étude dans le secteur qui vous concerne ce qui a été prévu ou pas.

Intervention riveriane :

Je tape quoi ? Je tape « étude acoustique » ?

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

De mémoire, on a fait presque 400 pages d'études acoustiques. Mais il y a des cartes qui vous permettent de vous repérer sur le site.

Intervention riveraine :

Mais pour trouver ce rapport ?

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Moi je prends « étude d'impact de Talence-Médoquine ». Je tombe sur l'excellent site de Bordeaux Métropole qui s'appelle « étude d'exploitation pour la réouverture de la gare de Talence-Médoquine ». Il y a 67 pages et 3 mégas. Sinon, sur le site du RER Métropolitain, vous avez tous les documents. Ne vous inquiétez pas. Mais les TER circulent déjà dans cette voie. En fait, il y aura sûrement, on l'a toujours dit, un peu plus de trains. Il y a déjà des trains. Sauf qu'ils s'y arrêteront à Talence-Médoquine. On va peut-être prendre une autre question, s'il y en a.

Intervention riveraine :

Il y avait peut-être aussi ce côté-là, des choses à nous dire, non ? Sur justement le trafic où ça s'arrête là ? C'est l'étude acoustique qui va décider s'il va y avoir des travaux pour les riverains ?

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

En fait, l'étude acoustique a défini s'il y avait besoin ou pas de réaliser des travaux pour faire des protections acoustiques. C'est dans le cadre de cette étude qu'on le définit. Et cette étude est présentée à l'ensemble du public.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Et les deux côtés sont SNCF ou des partenaires.

Intervention riveraine :

Y a-t-il des recours en fonction des résultats ? Je suis désolée de squatter la parole après je ne parle plus. Mais y a-t-il des recours si par exemple, on n'est pas concerné par les résultats de cette étude mais qu'on se dit « ah bah moi quand même en vrai mon quotidien il a changé ». J'aimerais pouvoir en discuter avec un interlocuteur. Est-ce que c'est possible ça ou pas ?

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

Si vous avez besoin de précisions sur votre secteur concerné, vous pouvez en effet, soit nous écrire à travers le site internet et on vous répondra par rapport à votre secteur et on vous donnera les informations complémentaires par rapport à l'étude d'impact qui peut être un peu indigeste, je le reconnais.

Intervention riveraine :

Si c'est possible, si j'ai bien compris, je pourrais accéder à mon information assez facilement. Mais l'interlocuteur se trouve aussi sur ce résultat d'analyse ? Parce que pour avoir tenté deux fois d'être en interaction avec la SNCF, je n'ai pas eu de retours. C'est un peu mon inquiétude aussi. Est-ce qu'il y a une adresse mail à qui on peut s'adresser dans ce contexte-là ?

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

Alors, sur le site du projet du RER Métropolitain, on peut poser des questions.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Au cas où vous n'avez pas eu le bon interlocuteur ou la bonne réponse par rapport à ça, on pourra en rediscuter. Tu voulais rajouter quelque chose, Guillaume ?

Guillaume Garrigues, Conseiller Municipal Nouvelles mobilités, transports, plan piéton et vélo métropolitain, Conseiller métropolitain :

Guillaume Garrigues, élu de Talence en charge des transports notamment et élu métropolitain. Une remarque très brève par rapport à ce que vous avez indiqué. Lorsque nous avons voté le projet GPSO (Grand Projet Sud-Ouest) à Bordeaux Métropole, lorsque nous avons voté la subvention, nous avons une réunion avec, à l'époque, le préfet de l'Occitanie.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

GPSO, c'est le Grand Projet Sud-Ouest. C'est la ligne de la LGV qui doit aller sur Toulouse pour les acronymes. Nous, on connaît, mais c'est la ligne à grande vitesse qui ira de Bordeaux à Toulouse.

Guillaume Garrigues, Conseiller Municipal Nouvelles mobilités, transports, plan piéton et vélo métropolitain, Conseiller métropolitain :

Dans le cadre de la LGV, donc la ligne à grande vitesse, il nous avait été indiqué qu'en tout cas, les TGV qui, actuellement circulent par Talence et qui vont vers Hendaye et Tarbes, ne circuleront plus par Talence. Donc, ils passeront par Bègles et par Bazas. Donc, déjà, on aura, à priori, des TGV en moins. Il ne restera, à priori, que les TGV qui vont vers Arcachon qui sont bien moins nombreux. Et on avait aussi indiqué, donc le préfet de l'Occitanie nous avait aussi précisé qu'un certain nombre de TER à grande vitesse, les TER Bordeaux-Hendaye / Bordeaux-Tarbes qui passent par ici, qui sont les plus rapides, ne desserviront pas la gare de la Médoquine. Une partie de ces trains devraient emprunter la ligne à grande vitesse puisqu'à priori, ce sera une ligne mixte TGV/TER. Ce n'est pas encore pleinement défini, mais ces trains-là devraient aussi ne plus circuler par chez nous. Voilà. Donc, plus de trains du quotidien par ici, plus de RER Métropolitain et moins de trains longue distance côté Talence.

Intervention riveraine :

C'est quoi l'amplitude horaire des RER ?

Guillaume Garrigues, Conseiller Municipal Nouvelles mobilités, transports, plan piéton et vélo métropolitain, Conseiller métropolitain :

C'est jusqu'à 22 heures, si je ne dis pas de bêtises.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

De toute façon, il restera toujours deux voies. C'est-à-dire qu'au bout d'un moment, on ne veut pas accepter plus de trains dans une section qui a deux fois une voie. Les trains ne se doublent pas, en tout cas pas encore.

Alors, il y avait Madame, il y avait Monsieur. Je ne sais pas qui a levé le doigt le premier. Je suis désolé.

Intervention riveraine :

Merci pour l'intervention. Est-ce qu'il serait possible d'avoir cette étude à la prochaine réunion ? D'avoir un récapitulatif ? Juste voir un petit peu qu'est-ce qui se passe au niveau du quartier avec cette étude qui est en ligne pour ne pas avoir, chacun de notre côté, et perdre du temps.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Oui, mais c'est une réunion sur un projet qui a été validé au cadre d'une enquête publique. Ce que j'essaie de vous expliquer, c'est que l'étude ne concerne pas que Talence-Médoquine. Vous avez d'autres trains qui passent aussi à cet endroit-là.

Intervention riveraine :

Alors, le tri de l'information et voir l'impact que ça a sur le quartier déjà ?

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Moi, je ne sais pas, ce n'est pas moi qui fais l'enquête mais là, on est vraiment sur les éléments de la gare.

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

Au droit de Talence-Médoquine, il n'y a pas de protections acoustiques qui sont prévues. Donc s'il n'y a pas de protection acoustique, ça veut dire que le niveau sonore n'est pas au-dessus des seuils qui nécessitent de mettre une protection acoustique.

Intervention riveraine :

Déjà, l'existant est très difficile.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Je vais vous répondre sur le passage à niveau mais je voulais qu'on parle ; on a dit qu'on parlait de passage à niveau parce que nous avons avancé sur les éléments des passages à niveau.

Intervention riveraine :

Mais il n'y a pas que ça. Il y a vraiment les traverses aussi.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Là, on parle par rapport au chantier. On a avancé, on a les résultats et on va vous expliquer ce qui va se passer après. Puisque, indépendamment de la réouverture de la gare, ce qui avait été aussi fait, c'est que depuis qu'il y avait une installation de mur acoustique sur une certaine partie, il y avait un écho qui avait été créé indépendamment du fait d'avoir la gare réouverte ou pas. Voilà.

Intervention riveraine :

C'est au niveau de l'application Hello travaux. C'était très compliqué en tant que riveraine. Donc déjà, les informations sont généralement la veille voir deux/trois jours avant les interventions de nuit. Donc, on ne peut pas vraiment s'organiser. J'ai pour ma part à peu près 10 ou 15 messages où j'alertais que des engins passaient dans la rue Lafon de nuit, empêchant de dormir, réveillant

ma fille. C'était très difficile. Et plusieurs nuits sans dormir, ça commence à être très pesant. Donc, il y a eu beaucoup d'échanges, des échanges qui ont mis du temps à aboutir quoi. Pendant ce temps-là, c'est des nuits sans dormir. Je suis contente parce que ça s'est apaisé. C'est plus calme en ce moment. Mais il a fallu que je sois très insistante et cette plateforme. Je pense à tous les gens qui n'ont pas accès à l'application.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Comme on l'avait dit, c'est un élément supplémentaire qu'on mettait à la disposition.

Intervention riveraine :

Oui mais il n'y a pas d'autres moyens de communiquer en fait.

Martin Decotignie, chef de travaux Colas :

Bonsoir Madame. C'est essentiellement avec moi que vous avez pu échanger via cette plateforme. Et ce n'est pas facile. Pour vous, c'est des travaux sur la voie férée. Nous, notre action, elle se porte sur la halte de Talence-Médoquine et les travaux qui ont eu lieu à l'endroit du passage à niveau ne concerne pas notre marché. Donc en fait, quand vous posiez les questions, je comprends très bien la gêne occasionnée et votre position, mais si on a été parfois long à trouver des solutions, à vous répondre, c'est parce que on n'était pas acteur de la gêne et notre client, notre interlocuteur SNCF, n'était pas celui qui pilotait les travaux en question. Donc en fait, systématiquement, nous on remontait l'information à notre maîtreur, la maîtrise d'ouvrage, qui reportait la question à l'autre entité SNCF qui pilotait les travaux, qui redescendait ensuite l'information à l'entreprise qui travaillait, pour qu'elle remonte, qu'elle redescende et que moi je puisse vous donner l'information. Et quand il s'agira d'autres travaux, on va essayer d'être beaucoup plus performant que cela, donc voilà. On a essayé de vous aider au maximum, même si ça ne concernait pas nos travaux. Désolé, mais quand il s'agira de travaux directement, et là je pense par exemple aux travaux qu'il va y avoir sur le pont de la Mission Haut-Brion, c'est des travaux qui ont lieu la semaine prochaine, on a déjà envoyé un message cette semaine pour que vous puissiez être au courant.

Intervention riveraine :

Oui, moi je pense aux gens qui n'ont pas l'information et qui je pense ne sont pas sur l'application.

Martin Decotignie, chef de travaux Colas :

Alors oui. On a mis en place ce système-là, avec des QR code qu'on a affiché à 4 extrémités du chantier, il ne faut pas hésiter à aller dessus. Elle est dans la présentation.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

On a essayé, encore une fois, ce n'est pas la mairie, par rapport à ces travaux, de communiquer et d'être le plus fin possible. Après, dans la vie des chantiers, savoir qui va faire quoi, quand, c'est toujours un peu compliqué. Mais juste vous dire Madame, en plus de la difficulté qu'il y a, c'est qu'on ne peut pas afficher à des endroits, parce que de toute façon, les gens ne les verront pas forcément beaucoup plus à côté de la gare qu'à un autre endroit. Et comme on avait dit, on ne peut pas faire un tract tous les jours, en tout cas, l'entreprise n'est pas en capacité de faire un tract tous les jours par rapport à ça. Ce qu'on vous avait indiqué lors de la première réunion, c'est que plus le

temps allait avancer, moins le nombre d'interlocuteurs à saisir allait diminuer. Donc aujourd'hui, on va faire un peu plus de réactivité, ce qui n'enlève pas les gênes, ce qui n'enlève pas le bruit, ce qui n'enlève pas le fait aussi que parfois, on est sur des travaux qui ont été annoncés, mais qui ne se déroulent pas par rapport à ça. Et c'est la raison pour laquelle je vous explique que normalement, ça devrait être de plus en plus réactif par rapport au déroulé du chantier. Mais par rapport à ça, je ne vois pas qu'est-ce qui pourrait, évidemment qu'il y a des gens qui ne sont pas connectés, mais la problématique c'est qu'on ne peut pas envoyer un tract tous les jours dans toutes les boîtes. C'est ça la difficulté en fait. C'est ça que j'essaie de vous dire. J'adorerais vous dire « j'ai la boîte magique pour répondre à votre question », en l'occurrence ce n'est pas à moi de le faire, parce que nous la mairie, on n'est pas pilote au contrat et ce n'est pas nous qui dirigeons ces éléments-là. C'est juste qu'on n'a pas la possibilité de mettre à un endroit des éléments qui concernent un grand nombre de personnes.

Intervention riveraine :

Après peut-être pas tous les jours. Mais pour les grosses opérations coup de poing, où là, je pense que ça peut mériter un tract.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Mais les opérations coups de poing sont déjà prévues et elles ont déjà été faites. Ces dates-là ont déjà été données plusieurs fois.

Intervention riveraine :

Ce n'est pas de ça dont on parle. C'est dans ces cas-là, quand il y a des grosses opérations comme ça de nuit, moi je ne suis pas concernée. Mais est-ce que ça ne vaut pas le coup de penser à faire du tract ?

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Mais à chaque fois, c'est fait. Sauf que l'on n'est pas dans cette précision-là.

Intervention riveraine :

Mais on peut aussi voir en quoi ça touche les riverains en termes de qualité de vie. Vous disiez que vous êtes aussi concernée.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Mais c'est la raison pour laquelle on essaie de répondre, encore une fois. Moi je prends la parole parce que je suis le Maire. On essaie au maximum de prévenir. L'ensemble des opérations coup de poing qui ont été là sont prévues parce que de toute façon, comme ce sont des opérations qui nécessitent l'interruption totale de trafic, elles ont été faites il y a plus de trois ans maintenant. Alors, monsieur ?

Intervention riverain :

Oui, bonsoir. Puisqu'il y a des questions qui portent sur les changements au niveau du trafic, est-ce que vous pourriez l'objectiver pour qu'on sorte un petit peu de cet imaginaire ? C'est-à-dire, combien de trains supplémentaires sur la ligne ? Moi, j'ai l'empreinte de deux fois par jour. Donc

je serais content qu'il y ait plus de trains. Mais combien de trains supplémentaires sur la ligne concernée, c'est-à-dire Libourne-Arcachon ? Peut-être qu'il n'y a pas de trains supplémentaires sur la ligne Bordeaux-Soulac, je ne sais pas ? Et puisqu'on a appris une bonne nouvelle, c'est qu'il y a effectivement des TGV qui sont quand même parmi les plus bruyants, enfin vous le retrouvez souvent sur les quais d'une gare. Enfin, il y en aura moins. Mais en tout cas, est-ce que vous pourriez objectiver ? Parce que là, on est en train de dire, oui, ça va changer. Mais quoi ? Qu'est-ce qui va changer ?

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

Je ne vais pas vous le dire, mais on va rechercher le nombre de trains supplémentaires par rapport à ceux qui existent aujourd'hui. Sachant que ceux qui existent aujourd'hui augmentent tous les ans. Tous les ans, il y a des trains supplémentaires pour arriver à 82 trains en 2025. Donc, il ne faut pas oublier cette information. Et pour revenir sur la communication, on a mis en place un certain nombre d'éléments de communication. Ce n'est pas courant, je dirais, dans le cadre des chantiers. On a vraiment essayé, en lien avec Monsieur le Maire et ses services, de trouver, d'être le plus communiquant possible des réunions riverains, comme celles qu'on réalise. On n'en fait pas sur les opérations de façon classique. Et donc, on a essayé de donner un maximum d'outils pour pouvoir toucher les riverains, mais aussi permettre aux riverains de nous interroger. Et je remercie l'entreprise Colas, qui a mis en œuvre son application Hello Travaux. Elle nous permet de répondre à l'ensemble des questions que vous nous posez, même des questions qui ne sont pas sur leur périmètre. Donc, on essaye vraiment d'apporter ces réponses. Et parfois, si on a un peu de retard, vous nous en excuser. Mais l'objectif, c'est bien de vous informer au fil de l'eau de tout ce qui se réalise sur cette opération.

Intervention riverain :

Oui, Monsieur le Maire, bonsoir. Je voudrais que l'on puisse aborder la question douloureuse, si je puis dire, du passage du bus express toutes les cinq minutes. Oui, passage, certes, mais où ?

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Alors, la dernière fois, je vous avais dit « Stéphane n'est pas là », mais Stéphane est là. Donc, je lui passe la parole. Je rappelle, cinq minutes, c'est en heure pleine. C'est quinze minutes en heure creuse.

Stéphane Charles-Achille, Chef de projet du bus express Pellegrin- Thouars-Malartic et chef de projet des espaces publics du Pôle d'Échange de Talence-Médoquine :

Alors, je vais essayer de parler un petit peu plus fort. Bonsoir à tous. Stéphane Charles-Achille, chef de projet du bus express Pellegrin-Thouars-Malartic et chef de projet des espaces publics du Pôle d'Échange de Talence-Médoquine. Donc, concernant le projet du bus express. Effectivement, la fréquence cible, elle est bien de cinq minutes en heure de pointe. Il faut préciser dans un premier temps. Ensuite, aujourd'hui, ce qui sera versé dans le cadre de l'enquête publique qui se déroulera d'ici la fin de cette année, on passera par la rue Diderot, comme aujourd'hui. Voilà, concrètement.

Intervention riverain :

Je me permets de rebondir. Ce qui signifie des travaux pendant des mois et des mois, l'ouverture

de la chaussée, la diminution de la largeur de la chaussée ? Puisque c'est la rue Diderot qui a été choisie.

Stéphane Charles-Achille, Chef de projet du bus express Pellegrin- Thouars-Malartic et chef de projet des espaces publics du Pôle d'Échange de Talence-Médoquine :

Alors, à ce stade, c'est vrai que techniquement, autant le dire franchement, il n'y aura pas de réduction de la chaussée. Au contraire, on va l'agrandir puisqu'on va venir prendre un espace vert qui est le long de l'espace Mozart pour venir reconstituer du stationnement, mais la chaussée on ne la reprofile pas très concrètement. On va venir matérialiser les places de stationnement, on va végétaliser d'ailleurs et on va essayer de profiter pour faire ça, mais, il n'y a pas de site propre sur la rue Diderot, hormis du revêtement.

Intervention riveraine :

Il n'y a pas de « site propre » ?

Stéphane Charles-Achille, Chef de projet du bus express Pellegrin- Thouars-Malartic et chef de projet des espaces publics du Pôle d'Échange de Talence-Médoquine :

De « site propre », c'est-à-dire, d'infrastructures lourdes. On va juste refaire un revêtement, refaire le tapis si besoin et c'est tout. Dites-moi ?

Intervention riverain :

Il va falloir creuser pour ? Moi j'ai vu dans Bordeaux toutes les voies dans lesquelles allaient s'engager le bus express. Toutes ces rues étaient ouvertes.

Stéphane Charles-Achille, Chef de projet du bus express Pellegrin- Thouars-Malartic et chef de projet des espaces publics du Pôle d'Échange de Talence-Médoquine :

Alors effectivement, il y a plusieurs sujets. Là, on est dans le cadre du bus express qui a été mis en service de Bordeaux-Saint-Aubin. Alors ce qu'il faut savoir c'est que quand on effectue des travaux concessionnaires, c'est pour un objectif bien précis, c'est-à-dire que si on a une station qui se situe à proximité de réseau, forcément pour éviter que les concessionnaires EDF, Télécom etc. viennent percer notre station, on est obligé de dévier les réseaux. Sauf que, dans le cadre de la rue Diderot, on n'effectue pas de travaux, hormis le revêtement. Il n'y a pas de station positionnée parce que l'arrêt qui est positionné aujourd'hui, il est déplacé à Camille Pelletan. Donc, je le répète encore, il n'y a pas de travaux, hormis du revêtement.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Ce qui a été choisi par Bordeaux Métropole et qui sera versé à l'enquête publique, c'est de conserver la situation actuelle. Les bus qui aujourd'hui passent par rue Diderot et pas par Dubernat. Ça veut dire qu'il n'y a pas de modifications par rapport à ce que l'on a aujourd'hui. Est-ce qu'il y a des travaux ? Il faut se le dire, il y a toujours un moment ou un autre des travaux. Après c'est pour aussi avoir plus de bus qui, je vous le rappelle seront 100% électriques par rapport à la flotte actuelle, donc avec moins de vibrations et moins de bruit. Par ailleurs, la station de bus qui est là, donc au coin de la rue Mozart, sera déplacée, donc il n'y aura plus d'arrêt à cet endroit. Vis-à-vis de la situation actuelle, c'est plutôt une amélioration. Maintenant, la voirie, même avec Stéphane

qui a des super-pouvoirs, est-ce qu'il y aura un moment ou un autre des travaux ? Oui. Est-ce qu'ils vont être longs ? À mon avis pas forcément. Par contre, le choix que la mairie a fait, parce que c'est la mairie qui est propriétaire des terrains qui sont là, c'est de vendre à un prix exorbitant un bout de terrain qui est juste derrière Mozart pour pouvoir reconstituer du stationnement qualitatif avec des arbres, parce qu'aujourd'hui, le stationnement se fait sur la rue, avec on le sait, parfois des zigzags et surtout il n'y a pas de place de stationnement. Donc, il n'y aura pas d'impact négatif pour la rue Diderot, si ce n'est d'entendre les travaux. Soyez rassurés.

Intervention riverain :

Je voulais juste, bonsoir, une précision quand vous parlez de BHNS sur la rue Diderot, que vous dites 5 minutes de fréquence et un quart d'heure en heures non intensives. Mais vous avez deux autres bus. J'ai observé le passage des bus. Parfois, vous avez une compression du trafic qui fait que parfois vous avez deux/trois bus en même temps des deux côtés.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Vous parlez de régulation ?

Intervention riverain :

De régulation des trois lignes : 80, 73 et 8. C'est ça actuellement. Alors moi je travaille sur les trafics métropolitains depuis très longtemps et je voulais juste attirer votre attention puisque vous déplacez l'arrêt de la place Mozart sur Pelletan si j'ai bien compris, ce que vous avez dit monsieur le Maire c'est ça ?

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

C'est ça.

Intervention riverain :

Ce que je ne comprends pas, c'est pourquoi vous ne pensez pas en amont l'allègement de la compression, c'est-à-dire, vous faites passer certains bus, une ligne ou deux par Diderot et une autre par Rostand et Dubernat ? Ce qui fait que les bus se rejoignent ensuite sur l'arrêt de Pelletan et vous évitez ainsi une compression un peu anxiogène pour les enfants qui sortent des écoles et parfois angoissantes d'un point de vue trafic pour les voisins et riverains, puisque les bus fussent-ils bientôt tous électriques, compriment quand même un trafic assez dense. C'est toutes les 2 minutes, quand on calcule réellement, il y a un bus qui passe toutes les deux minutes.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Ce que je veux faire, c'est qu'on va essayer de répondre à cette question. On va vraiment créer du bien mieux ici et je rappelle que les deux principes de départ c'était, quand on a pris ce pôle d'échanges : zéro expropriation et il y a zéro expropriation zéro modification actuellement. Pour l'amélioration des bus, je veux juste qu'à un moment ou à un autre, tous les bus que l'on a, il y a des gens dedans. C'est des voitures en moins et quand je vois le flux de voitures qui passe à l'arrière je me dis qu'il vaut mieux nous en préserver. Ce que je vous propose c'est que Stéphane réponde à votre question par rapport à ça et que l'on essaye de revenir sur les questions liées à la gare et les travaux s'il y en a qui en ont de manière potentiellement, ça ne veut pas dire que votre question

n'est pas pertinente, ça veut dire simplement qu'on pourrait éventuellement après aussi libérer la SNCF et par ailleurs je le rappelle, il y aura une enquête publique sur le BHNS, ça veut dire que par rapport à tout ce qui vous est dit aujourd'hui par Bordeaux Métropole, sera précisé par papier. Il faudra essayer, par rapport à ce qu'on disait Madame tout à l'heure, essayer de communiquer encore plus pour que les gens y aient accès. Cette enquête publique donnera tous les plans et tout ce qu'est en train de dire Stéphane par papier et les gens pourront s'exprimer sur un registre comme dans n'importe quelle enquête publique

Stéphane Charles-Achille, Chef de projet du bus express Pellegrin- Thouars-Malartic et chef de projet des espaces publics du Pôle d'Échange de Talence-Médoquine :

Assez rapidement sur la compression des bus, sur l'interdistance ou l'intervalle qu'on peut avoir sur les bus. Malheureusement, on n'est pas en ferroviaire et ce n'est pas un tramway. C'est à dire que concrètement, je ne peux pas maîtriser, parce que sur certaines sections, nous ne sommes pas sur site propre, c'est à dire qu'il y a deux façons d'avoir un bus. Soit, il circule de façon banalisée sur la chaussée avec l'ensemble des voitures soit effectivement il se retrouve seul sur son site propre. Sur ces sections là, on a fait le choix de ne pas en mettre tout simplement parce que ce n'était pas nécessaire. Aujourd'hui, qu'on se dise les choses, par contre ça me paraît un peu compliqué de justement arrêter toutes les voitures sur Vieille-Tour uniquement pour le bus express, pour avoir un étalement super propre des bus et avoir un bus qui arrive de façon fractionnée etc. Ça c'est la première chose. Au niveau de l'infrastructure, concrètement, on est en banalisé sur le secteur. Ça c'est la première chose. La seconde, au niveau du choix qui s'est fait sur la rue Diderot grosso modo, c'est une analyse multicritère qu'on effectue. On prend à la fois le coût, on prend à la fois l'opportunité, on prend à la fois la possibilité de nuisance, donc en fait, ce qu'il faut se dire c'est que sur 11,5 km que fait aujourd'hui ce bus express, il y aura des travaux de quelque nature, que ce soit revêtement. Donc on va dire du plus léger qui est juste le tapis, on passe la rainureuse, au plus lourd où effectivement, j'éventre la chaussée. À partir de là c'est des travaux très lourds. Donc concrètement, le choix qui s'est porté aujourd'hui sur la rue Diderot nous paraissait le plus pertinent parce que c'est dessus que passent les bus aujourd'hui. L'avantage et ce qu'on fait pour améliorer un peu l'existant, c'est qu'on vient créer du stationnement pour deux choses : d'une part pour les riverains, j'ai tendance à dire que c'est logique, mais également pour notre bus, c'est à dire qu'on sort les voitures de la chaussée pour permettre justement au bus d'évacuer le plus rapidement le secteur et éviter justement cette fameuse congestion plutôt compression comme vous l'appelez et permettre une fluidité du trafic. Mais je vous rejoins. Si je pouvais faire du site propre partout, mais le projet aurait coûté le triple.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Dans ce cas là, parce que je peux vous assurer que Diderot/Dubernat on y a passé 200 à 300 heures pour dire dans un sens dans un autre. Il ne faudrait pas oublier que la giration des bus au point du CHU avec Dubernat, n'est pas celle qui est offerte devant la place Mozart. C'est la première des choses. Deuxième chose aujourd'hui, dans ce secteur qui est le nôtre, avec des bus qui passent déjà le 8 passe et il fait 5 minutes. Il n'y a pas de problématique majeure. La dernière chose que je voulais dire avant d'essayer de passer la parole à Monsieur sur une autre question, c'est de vous dire que le « sens interdit sauf riverains » qui existe, demeurera, on vous l'a dit. La deuxième chose on vous l'a dit, c'est qu'on ne veut toucher aucun sens de circulation. La rue de la Vieille-Tour,

souvenez-vous, il y avait beaucoup de débats. Est-ce qu'on la met en sens unique ou non ? On a souhaité conserver finalement. On va faire autant de bus mais ils seront plus propres, plus électriques, et ils font moins de bruit en ne changeant rien à la situation actuelle. Donc comme ça, ceux qui ont, ils ont mais en mieux, et ceux qui n'ont pas, ils n'en ont pas. Ces choix là ne se font pas par la métropole. Par rapport aux travaux Monsieur, je peux vraiment la comprendre. Il y a assez de travaux dans le secteur. Après on fait des travaux aussi pour rendre les choses beaucoup plus jolies. On va se le dire, l'esplanade qui est derrière n'est pas l'endroit le plus qualitatif que l'on aura. Je pense que vous avez vu quelques images, beaucoup de plantations et surtout tous les flux de la gare et les flux des bus ont été sortis d'ici. L'arrêt sera en amont du pont au niveau de l'immeuble et aujourd'hui on a un arrêt supplémentaire, donc la compression sera moindre. Voilà.

Intervention riverain :

J'ai une question. On parle du trafic et des mesures acoustiques. Le trafic, on parle de 82 trains par jour sur la présentation qu'on a eu tout à l'heure. Il y a un pdf où il y a marqué 160 trains par jour, donc il y a quelque chose qui me chagrine. Après, les mesures acoustiques ont été effectuées sur quel matériel roulant parce qu'il y a du Fret, il y a du Corail, il y a du Teoz, il y a du TGV, ce n'est pas le même bruit ni les mêmes décibels et troisièmement les travaux, est-ce qu'on a installé des toilettes ou quelque chose aux ouvriers ? Parce que moi ils surviennent dans mon jardin et j'ai deux filles donc savoir qu'est-ce qu'il fallait faire ? Merci à vous.

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

Alors sur le nombre de trains, en fait, aujourd'hui, il y a 160 trains qui circulent par jour au droit de la halte de Talence-Médoquine. Tout type de trains : des trains qui vont vers Arcachon, vers le sud etc. Aujourd'hui, il y aura 82 trains qui s'arrêteront à Talence-Médoquine. C'est juste la différence entre les 160 et les 82. Sur les toilettes, oui il y a des toilettes sur la base-travaux pour les ouvriers. S'il y a des dégradations ou autre il faut faire remonter.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Est-ce que vous pouvez à la fin de la réunion, donner votre adresse comme ça on va identifier ça ?

Nicolas Lematte, Direction Ferroviaire et Intermodalité des Territoires (FIT) :

Juste pour compléter ce genre d'information, on a besoin d'avoir ce genre réunion et de retours, parce qu'on fait un rappel, que ce soit sur les nuisance sonores, etc. On pourrait faire des rappels parce que ce n'est pas acceptable.

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

Alors sur les travaux, je pense qu'il faut se dire ce qu'on a commencé à dire tout à l'heure, c'est qu'il y a des travaux de la halte de Talence-Médoquine sur lesquels on fait circuler l'information, mais il y a aussi des travaux qu'ont pu réaliser des équipes SNCF Réseau et donc on peut voir apparaître d'autres ouvriers que les ouvriers de la halte donc je ne dis pas que ça excuse ce que vous avez pu constater mais pour vous dire qu'il y a d'autres types de travaux qui se passent en amont.

Intervention riverain :

Ils sont sur le chantier actuellement. C'est le bungalow qui est juste devant mon jardin. Je suis collé à la gare de la Médoquine. C'est l'infrastructure qui passe les câbles, qui a fait le réseau.

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

Ok, on regardera ce sujet et on revient vers vous. Le troisième point, vous disiez quel type de matériel ? En fait, quand les mesures acoustiques sont réalisées, on prend en compte... déjà, il y a des mesures sur site pour faire l'état zero, donc là c'est le matériel qui roule sur le site, au droit du site, donc c'est le matériel existant. On peut donc avoir du réseau 2N2, du réseau 10, du fret, du TGV et autres types de matériel et donc c'est ce type de matériel qu'on a mesuré.

Intervention riverain :

Ça ne nécessite pas de protection acoustique du coup ?

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

Alors en fait, je ne suis pas spécialiste mais le principe, c'est qu'on réalise un état du lieu. On mesure le bruit au droit d'un site. La prise de mesure est normalisée. La maître d'ouvrage ou l'entreprise qui prend la mesure, elle ne prend pas la mesure quand elle veut et à la période qu'elle veut. Elle est normalisée et c'est suivi. C'est l'intérêt du maître d'ouvrage qui commande la mesure pour que cette mesure soit bien faite. Donc c'est un modèle qui va mesurer la mesure à terme et on mesure la différence entre l'état actuel et l'état futur, puis on vérifie si on est au-dessus ou pas des seuils. C'est ces éléments qui permettent de déterminer si on a besoin de protection acoustique. On a peu d'écart, je dirais, par rapport au futur, mais néanmoins, on fait aussi des mesures après réalisation des travaux, après la mise en service des normes de circulation, ce qui permet de vérifier que le modèle acoustique, qui est un modèle mathématique, a bien prévu et anticipé le niveau sonore qu'on a après la réalisation des travaux. J'espère que je suis clair. Je crois, de mon expérience sur ce type de travaux d'infrastructures, que ce soit des travaux routiers ou des travaux ferroviaires, que ces modèles sont plutôt des modèles pessimistes sur le futur parce que l'intérêt du maître d'ouvrage ce n'est pas de revenir après réalisation des travaux pour faire des écrans supplémentaires. Il peut arriver que sur certains sites, le modèle ne soit pas précis pour des raisons X et Y, mais si ce n'est pas le cas et si on est en dessous de la réglementation, le maître d'ouvrage a pour obligation de venir faire des travaux pour respecter la réglementation.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

On va parler du passage à niveau.

Intervention riverain :

Juste pour finir. Les mesures qui ont été faites c'est en cours, enfin ça a été fait, mais là il va y avoir 82 arrêts par jour. Le freinage n'est pas le même bruit qu'un train qui circule, enfin à ma connaissance.

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

Le modèle, en effet, prend en compte les conditions d'exploitation futures donc ces éléments sont pris en compte dans la mesure et dans les études qui sont en cours.

C'est ce qui s'est passé au Bouscat, puisqu'on a créé une nouvelle halte au Bouscat. Dans le cadre de cette création de halte, il n'y avait pas de protection acoustique qui était nécessaire. On peut voir, quand on s'arrête au Bouscat, qu'il y a un écran qui a été réalisé. Ce n'est pas un écran acoustique, c'est un écran pour la covisibilité, parce que par rapport à certains riverains, lorsqu'on est sur le quai et qu'on est situé à l'extrémité d'un quai, on avait une covisibilité avec les jardins des riverains et donc à leur demande dans le cadre de la concertation, il a été demandé qu'on puisse mettre un écran qui les protège en termes de covisibilité. Autrement dit, il n'y a pas de protection acoustique.

François Jestin, 3e Adjoint, Suivi du projet de mandat, Finances, Voirie, Stationnement, Circulation, Propriétés communales :

Alors peut-être un point en particulier François Jestin, je suis adjoint au Maire en charge notamment du suivi de cette opération et également des questions de voirie et circulation. On s'était engagé, lors de la dernière réunion, à revenir vers vous sur un point particulier et ça va vous concerner Monsieur, parce que vous êtes juste à côté, celui du passage à niveau. Deux aspects étaient donnés la dernière fois et sur lesquels on avait échangé, qui étaient qu'il y avait potentiellement un peu plus de bruit depuis que le mur anti-bruit avait été fait sur la rue Fernand Izer et le deuxième point qui était un problème de sécurité à ce passage à niveau, où on sait qu'on a des jeunes qui s'amuse à traverser à cet endroit là parce que c'est plus simple que de faire le tour. Donc, je ne répondrai pas sur la partie bruit. Je pense que Monsieur Quatremère va peut-être compléter. En tout cas, ce que je peux vous dire pour ces deux aspects là et je laisserai la SNCF répondre sur l'aspect bruit et propagation du bruit, c'est que le Maire a écrit auprès de la SNCF afin qu'on opacifie ce passage à niveau qu'on ait une forme de barrière pleine.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Par rapport au fait que la barrière est très basse. Donc, vous nous aviez fait la remontée comme quoi il y a des jeunes qui passent par dessus alors qu'il y a des TGV qui circulent etc. C'est une demande. Ce n'est pas compris dans les travaux de la gare, mais je vais écrire et je compte bien obtenir, comme la réouverture de la gare après 77 ans de fermeture, le fait qu'on sécurise un passage à niveau qui, on va se le dire, n'est pas un passage à niveau adapté au monde urbain tel qu'on le connaît aujourd'hui.

Intervention riveraine :

Par rapport à ça, on peut connaître la hauteur alors ?

François Jestin, 3e Adjoint, Suivi du projet de mandat, Finances, Voirie, Stationnement, Circulation, Propriétés communales :

L'objectif c'est que ce soit quelque chose qui soit au moins à hauteur d'homme.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Ce que l'on va demander à la SNCF, c'est de faire remonter les éléments que : aujourd'hui le bruit s'engouffre dans la rue, s'est toujours engouffré et que ça traverse. Alors moi je ne vais pas vous dire combien il va faire et ce qu'ils vont mettre ? Est-ce que ça va être à 4 mètres ou 52 mètres ? On ne sait pas.

Intervention riveraine :

Alors, je n'ai pas le jargon SNCF, je suis désolée, mais c'est là où il y a les traverses, quand ça fait « tac tac tac. » Alors, je ne sais pas si c'est situé directement derrière le passage ou si c'est un peu en amont ?

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Non, l'objectif c'est de protéger cet élément qui est nu.

Intervention riveraine :

C'est une réponse, mais la deuxième pour le bruit ?

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Vous m'aviez interrogé sur la partie passage à niveau. On va écrire. D'abord, c'est des questions de sécurité...

Intervention riveraine :

Oui, ça c'est normal. Et aujourd'hui, avec les travaux ce n'est pas très sécuritaire parce qu'on peut soulever la grille et y aller. C'est souvent ouvert d'ailleurs.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

C'est la raison pour laquelle, au terme de cette précédente réunion, on avait sollicité la SNCF et on va leur écrire pour leur dire « nous souhaitons la réalisation d'un ouvrage opacifiant sur cette partie-là.. » On s'est vu il y a trois mois. Il y a des analyses qui ont été faites, tout d'abord par rapport à l'impact du mur qui avait été fait à côté de la salle Boris Diaw.

Intervention riveraine :

Oui, mais vous n'avez pas les mesures.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Pardon ?

Intervention riveraine :

Vous deviez avoir les mesures mais vous ne les avez pas.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

La parole est à la défense, Monsieur Quatremère ?

Nicolas Quatremère, Chargé de projets SNCF Réseau :

Alors, ce à quoi je m'étais engagé, c'était de regarder, de rechercher s'il y a des mesures qui ont été réalisées par le passé. Alors, après vérification, effectivement, quand il y a eu un programme de résorption des points noirs bruit sur l'ensemble de l'agglomération bordelaise et sur la ville de Talence, on a retrouvé, il y avait trois points de mesure, il y avait rue Balloux, rue Roustaing et impasse de la Vieille Tour, mais il n'y avait pas au niveau de la rue de la Médoquine. C'est logique puisqu'il y a eu un certain nombre de points de mesure qui ont été posés mais ça traitait l'ensemble

de l'agglomération bordelaise donc il n'y a pas eu un point de posé tous les 10 mètres sinon autant vous dire que ça partait de Saint-Eulalie jusqu'à et après Villenave d'Ornon. Ça allait très très loin. C'était un périmètre très très large. Derrière, c'est ce qu'a dit Pascal, il y a un modèle acoustique qui a été établi et donc une projection du niveau de bruit à une échéance 2035 avec une augmentation de trafic. Et ça a permis de définir un ensemble de programmes d'intervention pour justement traiter les habitats qui soit, dès les mesures, soit à une échéance lointaine, seraient au-delà de la réglementation. Ce à quoi on a répondu par un programme, on a mis en place un écran rue Fernand Izer et on a mis en place des protections par isolation de façade pour les autres habitations qui elles, de par la répartition et la densité, il y a un choix économique de mettre un écran là où il y a du monde. Rue Fernand Izer par exemple, ça a été fait. Donc aujourd'hui, les gens sont protégés et d'ailleurs, rue Denis Papin, il y a eu des protections et impasse de la Vieille Tour, il y a des isolations de façade en fonction des logements.

Intervention riveraine :

Je vous invite à venir devant chez moi.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Mais les mesures ont été faites. Le point de mesure n'était pas dans la rue de la Médoquine, mais il y avait des points encadrants et le modèle acoustique permet de déterminer quel est le niveau de bruit rue de la Médoquine.

Intervention riveraine :

Alors, comme vous avez précisé à la précédente réunion, c'est que depuis qu'il y a ces murs antibruits qui ont été mis, le bruit est encore plus amplifié rue de la Médoquine. Vous deviez donc regarder pour voir s'il n'y a pas eu d'autres mesures depuis l'installation du mur. C'est maintenant qu'il faudrait les faire. Comme je vous avait dit, le bruit longe le mur et tout d'un coup il n'y a plus de mur.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Alors, c'est un peu différent. Je le formulerai de manière différente. Ce que je peux vous dire, c'est qu'avant, il n'y avait pas d'écran et il n'y avait pas de protection acoustique pour les riverains de la rue Fernand Izer. Donc, les riverains de la rue Fernand Izer prenaient tout le bruit et ça allait au-delà de la réglementation. Donc, le bruit n'allait pas autour. Avec la protection acoustique, ce mur permet de protéger les gens qui sont derrière, donc rue Fernand Izer. Aujourd'hui, on les a sortis d'un niveau de bruit qui n'était pas acceptable. Cet écran a aussi une fonction de protection à la traversée du bruit au travers du mur, mais il a aussi une fonction d'absorption. Donc, il a absorbé une partie du bruit. Par contre, il n'absorbe pas la totalité du bruit. Ça n'existe pas un écran qui absorbe la totalité du bruit. Il y a donc une partie du bruit, effectivement, qui est réfléchi et qui part. Ce qui veut dire qu'il y a autour de l'écran, un peu plus de bruit qui se répartit par rapport à une absence d'écran. Donc, si vous voulez, avec l'écran, on a protégé les gens qui subissaient un niveau de bruit inacceptable. Puis, on a réparti le bruit résiduel tout autour, sachant que l'étude acoustique qui a été menée, qui est plus récente que celle que j'évoquais tout à l'heure avec les trois points de mesure, la rue Balloux, Vieille-Tour et Roustaing.

Cette étude a pris en compte le mur qui avait été réalisé, celle qui a été réalisée au titre d'enquête

publique pour le RER Métropolitain et il y a eu des points de mesure qui ont été mis rue Denis Papin. À la suite de l'étude acoustique, les résultats montrent, avec la présence de cet écran, que l'ensemble des habitations sur le territoire de Talence subissent un bruit qui est conforme à la réglementation. Donc, il y en a peut-être un petit peu plus, mais c'est conforme à la réglementation.

Intervention riveraine :

Nous, les riverains, on a constaté qu'il y avait encore plus de bruit. Enfin, pas plus de bruit, mais le bruit qui est plus important. C'est ce qu'on avait dit aussi à la précédente réunion, de venir relever le degré, parce que ça passe, ça s'engouffre et...

Nicolas Quatremère, Chargé de projets SNCF Réseau :

Je comprends. Ce que je veux vous dire, c'est que les mesures, on les a faites. On les a faites pour l'étude acoustique. Elle a dû être faite en 2022.

Intervention riveraine :

Mais ça, ça ne compte pas.

Nicolas Quatremère, Chargé de projets SNCF Réseau :

Elle a été faite avec des points de mesure, un point de mesure rue Denis Papin. Ensuite, il y a un modèle acoustique avec des gens professionnels, c'est normé. Les résultats sont ceux que je vous ai décrits, c'est-à-dire qu'on est conforme à la réglementation. Il peut y avoir un petit peu plus de bruit, mais vous savez, il peut y avoir deux trains de plus dans trois mois, deux trains de moins et on ne fera pas d'aménagement sur les infrastructures. L'étude acoustique, elle a été faite en 2022. Je ne suis pas spécialiste de l'étude acoustique et des modélisations en 3 dimensions de l'état des quartiers d'habitation, les logements, les rues, sur l'ensemble du périmètre. Après, il y a un modèle mathématique qui vient déterminer quel est le niveau de bruit. Aujourd'hui, il y a un niveau de bruit, même après l'ouverture de la halte, et le niveau de bruit après le déploiement de l'ensemble des trains qu'on a décrit tout à l'heure pour le RER Métropolitain. Donc, effectivement, il peut y avoir plus de bruit, parce que le bruit s'est réparti différemment en protégeant les riverains de la rue Fernand Izer. Mais pour autant, les résultats de l'étude qui a été menée, postérieure, qui intègre ce mur pour le RER Métropolitain, concluent qu'il n'y a pas de points noirs bruit.

Intervention riveraine :

C'est-à-dire que vous n'avez pas relevé là où c'est important.

Nicolas Quatremère, Chargé de projets SNCF Réseau :

Non, parce qu'il y a eu un point à proximité qui a relevé le niveau. Je pense qu'on ne s'est pas compris. Ce à quoi je me suis engagé, c'est de rechercher les mesures qui avaient été réalisées. J'ai regardé, j'ai recherché, j'ai trouvé les mesures, les points de mesure, la localisation, dans quel cadre elles ont été réalisées, quelles sont les conclusions à chaque fois quand ces points de mesure ont été utilisés, et je viens de vous donner les conclusions des études qui ont été menées.

Intervention riveraine :

Normalement, il faut en faire des nouvelles.

Nicolas Quatremère, Chargé de projets SNCF Réseau :

On en a fait en 2022 et la configuration n'a pas changé. Si on fait des mesures en 2024, il n'y a pas de raison que les conclusions soient différentes puisque la situation ne change pas. Les trains passent toujours à la même vitesse.

Intervention riveraine :

On ne s'amuserait pas à venir aux réunions.

Intervention riveraine :

Et pourquoi pas en faire à ce moment-là ? Pourquoi ne pas en refaire une autre rue de la Médoquine ? Pour voir s'il est vrai que c'est plus que ça ne l'était avant. Au moins tout le monde serait rassuré.

Nicolas Quatremère, Chargé de projets SNCF Réseau :

Alors, oui, mais avant, ce que je vous dis, c'est qu'on a des points de mesure en 2022 pour déterminer le niveau de bruit. Avant, on n'a pas de point de mesure à cet endroit-là. Je ne vais pas vous dire qu'on va aller faire des points de mesure dans le passé pour pouvoir comparer si le niveau de bruit a augmenté par rapport au niveau de bruit d'aujourd'hui, qui est le même que celui de 2022 quand on a fait les mesures pour la dernière étude acoustique.

Intervention riveraine :

On ne pourra pas comparer mais on pourra voir si c'est acceptable.

Nicolas Quatremère, Chargé de projets SNCF Réseau :

C'est là où je vous réponds. Je vous ai donné cette réponse. C'est qu'on a eu une étude en 2022, une étude acoustique qui a été menée dans le cadre d'une étude d'impact à la demande de l'autorité environnementale, qui ensuite, a été validée par les services de l'État de cette étude d'impact. Derrière, il y a eu une enquête publique avec un commissaire enquêteur. Il y a eu un avis qui a été rendu et les conclusions de cette étude sont qu'il n'y a pas de points noirs bruit, qu'il n'y a pas de problème vis-à-vis de la réglementation dans le quartier d'un point de vue acoustique.

Intervention riveraine :

Juste une remarque par rapport à cet échange. Peut-être que vous pourriez visualiser le point d'écoute dont vous parlez Monsieur, pour savoir si ça correspond au point d'écoute de ces dames. C'est peut-être ça le problème. Vous parlez d'un point d'écoute qui se situe à 50 mètres, je dis n'importe quoi, de là où elles habitent. Il semblerait qu'il y ait un point noir.

Nicolas Quatremère, Chargé de projets SNCF Réseau :

En tout cas, c'est ce que la dernière étude acoustique a conclu et cette étude est précise et normée, et la configuration des rues et des bâtiments est prise en compte. On en avait mené une il y a un certain nombre d'années, justement, pour définir le programme de résorption des points noirs bruit. Cette étude a permis de déterminer s'il fallait des isolations de façade au rez-de-chaussée, au premier étage, quelle face, à quelle distance, pour quel logement... donc ces études acoustiques

sont précises et réalisées pour l'ensemble de l'agglomération bordelaise. Là, elles ont été réalisées entre Libourne et Arcachon et elles sont précises.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Est-ce qu'il y aurait d'autres questions, interrogations ?

Intervention riveraine :

Est-ce que vous avez des photos qui peuvent montrer à peu près l'ensemble du chantier par rapport au pont de la Mission Haut-Brion et les gros immeubles ronds, là, qui sont là ?

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Je crois qu'on l'a vu.

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

Oui, on a vu l'aérienne. Et vous avez surtout une belle vidéo qui a été réalisée sur le site qui vous présente tout ça en réel.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Vous avez là, Madame, l'immeuble en forme de tonneau. Le bus express qui va passer là. Là, c'est le rond-point actuellement. Ici, le passage piéton. Voilà. Donc, vous avez ici le bus qui va entrer, qui va passer par là, par la rue Diderot. Le parc relais que l'on va créer ici et qui sera protégé avec le sens interdit. C'est-à-dire que les bus ne passeront que là. Et là, il y a tous ces éléments-là, c'est ce que j'expliquais. La gare de la Médoquine qui est donc là, avec les trois quais, et celui-là qui est décalé.

Intervention riveraine :

D'accord. Et au niveau de l'immeuble rond en forme de tonneau, est-ce qu'il va y avoir un arrêt de bus ?

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

L'arrêt de bus est là.

Intervention riveraine :

Ah oui. Donc, ce ne sera pas au côté de l'immeuble, ce sera de l'autre côté ?

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Ah si, il y en a des deux côtés.

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

Non, Monsieur Le Maire.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Non, non, non, je dis une bêtise. C'est de l'autre côté de la voie, pardon, excusez-moi.

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

C'est les deux points qu'on voit.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

En fait, c'est là et là. Juste au-dessus. Là, regardez, vous le voyez, là ? Voilà. Là et là. Ici, l'arrêt de bus pour monter vers Bordeaux, et ici, pour rejoindre Talence.

Intervention riveraine :

D'accord. Je pense aux voyageurs qui descendent des trains. Ils vont emprunter quel chemin ?

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Ici, vous avez celle qui va du côté du Nord Médoc, donc, la moins utilisée des deux. D'accord ? Et ici, vous avez le quai qui va être le plus utilisé pour la ligne Bordeaux-Arcachon. D'accord ? Et donc, les gens vont monter par les escaliers ou les ascenseurs, pour rejoindre, après, la passerelle. En fait, les gens vont arriver sur cette partie qui est là.

Intervention riveraine :

Sur le pont ?

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

Non. On élargit le pont existant.

Aurélie Proust, Conductrice d'opérations AREP :

Oui, au même niveau que le pont. Mais on est isolé sur un cheminement piéton, à côté des voies.

Intervention riveraine :

Donc ça fait que les gens partent directement de la voie sur l'escalier ?

Aurélie Proust, Conductrice d'opérations AREP :

(Vidéo) C'est là. C'est des gens qui sont sur ce quai, le quai 4, qui passe par là. Ils sont en bas, là. Il y a un mur à droite, puisque la voie est en contrebas. Il y a un mur à droite, et en face, il y a l'escalier et l'ascenseur qui permettent de remonter sur la passerelle.

Intervention riveraine :

Donc, par rapport à l'immeuble ?

Aurélie Proust, Conductrice d'opérations AREP :

C'est là.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

On est à l'autre bout. On est de l'autre côté de la voie.

Intervention riveraine :

Et il n'y en a pas qui passe de ce côté là ? En dessous de l'immeuble, est-ce qu'il y en a qui passe ?

Stéphane Charles-Achille, Chef de projet du bus express Pellegrin- Thouars-Malartic et chef de projet des espaces publics du Pôle d'Échange de Talence-Médoquine :

En fait, c'est une rampe de connexion piétonne entre le plateau haut et le plateau bas pour connecter la partie haute du pôle d'échanges à la zone de stationnement qu'on vient créer ici. Et donc, on s'inscrit dans le talus puis on descend sur 140 mètres et on est en contrebas de l'immeuble.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Est-ce que vous voulez qu'on remette la vidéo ? Si jamais, je rappelle que si le quai 4 est décalé, c'était justement pour éviter les expropriations que l'on a eues sur l'ensemble de la rue qui était concernée.

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

Oui, aujourd'hui, au droit de Talence-Médoquine, il y a 160 trains qui circulent dans la Médoquine.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

On en entend certains plus que d'autres, mais notamment les camions, enfin, les trains de marchandises, ils sont plus longs.

Intervention riveraine :

Et une autre chose aussi. Les trains quand ils arrivent au niveau du pont de la Mission Haut-Brion, souvent, ils ont un klaxon mais absolument très sonore. Est-ce que ça va continuer tous ces klaxons de trains ?

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Alors, moi, je ne connais pas le klaxon des trains. Je crois que c'est une question de réglementation, non ?

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

Tous les trains ne klaxonnent pas. C'est par rapport aux circulations qui sont devant eux. S'ils ont ralenti, c'est qu'ils ont un train qui est devant et qu'il n'y a pas la distance suffisante. Alors, quand il repart, il redonne un coup de klaxon pour dire qu'il repart. C'est une question d'exploitation. Mais les trains qui vont circuler, qui vont s'arrêter à Talence-Médoquine, ne klaxonneront pas à chaque arrêt.

Intervention riveraine :

Donc les klaxons, ça va continuer ?

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

Non, non, ça ne va pas continuer puisque de fait, comme il y a la halte, les trains s'arrêteront. Aujourd'hui, les trains ralentissent et s'arrêtent pour une question de régulation et demain, les trains s'arrêteront. Certains, pas tous.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Je vous propose de voir la vidéo. Elle est très courte. Elle est très bien. Je vais essayer de vous la commenter en même temps parce que c'est toujours un peu compliqué. Allez-y.

Diffusion de la vidéo

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Alors, on voit l'immeuble dont vous parlez, Madame. Donc ça, c'est le plateau bas dans lequel il y a quelques places de stationnement qui vont être faites avec la rampe dont vous parliez tout à l'heure. Donc le train qu'on voit, c'est sur la ligne la moins fréquentée des deux, celle qui est à gauche, parce que c'est celle qui va vers Pauillac et le Médoc. Ça, c'est dont, parlait Stéphane. C'est le fameux talus qui va être végétalisé. Et vous avez les arrêts de bus qu'on voit au fond. Voilà. Ça, c'est le bus express. Il sera bien plus joli que ça, d'ailleurs. Ça, c'est la passerelle qui est étendue. D'accord ? Ça, c'est de l'autre côté de votre immeuble Madame, et si jamais elle est étendue, la passerelle, c'est pour permettre au flux piétons de se déplacer parce que le pont n'était pas assez large. Là, on voit les deux quais. Là, la voie 2. Là, on voit la gare. Là, on est de l'autre côté maintenant. Donc, la vision du mur que vous voyez souvent, c'est celle que l'on voit à droite et la passerelle qui est aujourd'hui utilisée pour le pont de la Mission Haut-Brion reste la même. Là, on voit ce que je vous ai montré tout à l'heure, c'est-à-dire, le parking relais qui est créé avec le sens interdit dont je vous ai parlé. On voit le bus, là,. Et je vais parler de végétalisation. Je ne sais pas si vous avez vu, mais tout cela est planté et végétalisé, environ 220 arbres.

Stéphane Charles-Achille, Chef de projet du bus express Pellegrin- Thouars-Malartic et chef de projet des espaces publics du Pôle d'Échange de Talence-Médoquine :

Alors, effectivement, ici, il existe bel et bien des arbres qui seront abattus, pour faire assez simple. Ce qui va se passer, c'est que, ici, au niveau de la propriété, nous allons reculer l'alignement de la propriété. À l'intérieur des entrées de la propriété, il y aura bien une haie, et c'est l'objet de la négociation que nous avons actuellement avec eux, qu'on aura. Enfin, en tout cas, c'est ce qui est prévu aujourd'hui.

Intervention riveraine :

Au pied de l'immeuble, il y aura une haie ?

Stéphane Charles-Achille, Chef de projet du bus express Pellegrin- Thouars-Malartic et chef de projet des espaces publics du Pôle d'Échange de Talence-Médoquine :

Oui, madame.

Intervention riveraine :

Qui va aller jusqu'où ?

Stéphane Charles-Achille, Chef de projet du bus express Pellegrin- Thouars-Malartic et chef de projet des espaces publics du Pôle d'Échange de Talence-Médoquine :

Alors, ça, pour le coup, c'est laissé à la confiance des copropriétaires, parce que c'est

effectivement leur demande que nous avons acceptée, Bordeaux Métropole. Voilà, concrètement. En tout cas, c'est ce qu'on a posé dans la réglementation. Donc, là, pour le coup, je vous encourage à aller voir votre syndic, puisque je crois que c'est le jardinier de la copropriété qui nous a passé le devis. Donc, je vous le dis en toute transparence. Alors que, concrètement, la rampe se situe quasiment 2 mètres plus bas. C'est-à-dire que quand les gens sont posés sur la rampe, ici c'est une question de covisibilité. On ne voit pas le balcon qui se situe au rez-de-chaussée. Voilà, qu'on se le dise.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

La rampe est beaucoup plus basse, en fait que le R0 de l'immeuble, de 2 mètres plus bas. Non, mais c'est la raison pour laquelle vous nous avez demandé, enfin, la copropriété a demandé à Bordeaux Métropole de mettre une haie de manière à faire de la protection, y compris par rapport à ce qui va se passer en dessous. Voilà, ça sera végétalisé. C'est vraiment amélioré par rapport au parking. Je ne sais pas si on s'en souvient, mais, pour le parking de la Médoquine, on a fait plus joli en termes d'espace urbain que ce qu'il y a actuellement et ce qu'il y avait auparavant.

Stéphane Charles-Achille, Chef de projet du bus express Pellegrin- Thouars-Malartic et chef de projet des espaces publics du Pôle d'Échange de Talence-Médoquine :

Et du coup, pour compléter le propos, on ne posera pas d'éclairage dessus pour éviter l'éclairage de nuit. Il y aura un système d'éclairage qui ne fait pas d'éblouissement par rapport aux habitations qui sont posées au-dessus. On va végétaliser par ailleurs le talus. Alors, on ne va pas mettre des hautes tiges, mais en tout cas, on va le végétaliser au maximum. On va végétaliser le plateau bas avec un système de noues. Qu'est-ce que je peux dire d'autre ? Eh oui, si ce n'est qu'ici, là, on est sur une parcelle du Haut-Brion, une parcelle de la SNCF et une parcelle de Bordeaux-Métropole également que l'on va végétaliser. Voilà, concrètement. Donc, c'est pour ça que je disais tout à l'heure, 200 arbres qui seront plantés.

Intervention riveraine :

À un moment donné, j'ai entendu dire qu'il y allait avoir un arrêt pour vélo devant le château La Tour Haut-Brion ?

Stéphane Charles-Achille, Chef de projet du bus express Pellegrin- Thouars-Malartic et chef de projet des espaces publics du Pôle d'Échange de Talence-Médoquine :

Donc, c'est ce qu'on appelle en fait le parvis au nord. C'est un parvis qui est fait pour l'accessibilité, l'intermodalité entre la voie ici, et la piste cyclable qui est la rue Peybouquey, ici. On a les arrêts BHNS et on a l'accès, justement, à cette passerelle qui se fera via ce plateau. Voilà, concrètement.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Je rappelle qu'on a fait ces deux choses à la demande des riverains, parce qu'on y est quand même depuis quelques années maintenant là-dessus. C'est une ultra-végétalisation. Je vais juste vous rappeler que toute cette partie-là, aujourd'hui, n'est quasiment pas végétalisée. Et la deuxième chose, c'est qu'on a toujours fait le choix d'avoir un nombre de places de parking voitures le plus réduit possible pour ne pas amener de voitures supplémentaires dans le quartier. C'est la raison

pour laquelle le stationnement vélo dont vous avez là, il y aura quelques places ici, qui seront d'ailleurs protégées aussi par un « sens interdit sauf riverains » pour ne pas remonter par la rue.

Intervention riverain :

Que va devenir le bâtiment de la gare ?

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

Donc, le devenir du bâtiment voyageur a fait l'objet d'un nettoyage à l'intérieur. Et aujourd'hui, on est en train d'étudier sa remise en état. C'est le même bâtiment que la gare de Caudéran, puisque c'est, à l'époque, nos prédécesseurs qui répétaient ce type de bâtiment sur la même ligne. De ce fait, c'est le même architecte qui nous accompagne : celui qui a rénové Caudéran. On est en train de travailler avec lui pour rénover le bâtiment, faire quelques travaux de toiture, des travaux d'intérieurs et d'extérieurs, des menuiseries... Puis après, ce bâtiment aura une vocation à être occupé par : soit des services, soit des commerces. Il s'inscrit pour nous dans ce qu'on appelle la « Place de la Gare ». La « Place de la Gare » est un projet qui est porté par SNCF Gares & Connexions. L'objectif est de pouvoir mettre à disposition, pas gracieusement, je précise, des locaux vacants en gare ; parce qu'il y a un certain nombre de gares où il n'y a plus de ventes, où il n'y a plus de personnel par exemple. Donc, ces locaux sont mis à disposition et on en informe à travers un site qui est « Place de la Gare. » À partir de là, des prospects, des associations, des privés, des commerces, des collectivités, si elles le souhaitent, peuvent venir vers nous pour pouvoir monter un projet. Ce qu'on avait convenu avec M. le Maire, c'est que lorsqu'on aurait des propositions, on partagera, bien entendu, avec la ville de Talence, les différentes propositions qui seront faites pour trouver un commerce qui soit un commerce pour l'ensemble des riverains et du territoire. Nous, nous avons engagé les travaux. Donc, actuellement, nous sommes en phase d'études. Ensuite, il va y avoir les travaux de réhabilitation. Les travaux sont un peu lourds parce que, malheureusement, on n'avait pas accès au bâtiment pendant un certain nombre de temps. Nous avons donc pas pu faire les travaux de maintenance de ce bâtiment. Mais, une fois qu'il sera totalement rénové, on pourra le proposer à des prospects qui nous diront ce qu'ils souhaitent réaliser et on partagera le choix de ce prospect, avec la ville notamment.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Donc, ça veut dire que le moment venu où il y aura un prospect, ce que je souhaite, ça va apporter un peu de vie. Ce que je vous avais dit, c'est que la ville n'avait pas identifié de besoin municipal à cet endroit-là. Nous, on ne se positionnera pas, on n'a pas un besoin.

L'AGJA, c'était vraiment un très joli projet. Moi, je l'ai visité, c'est très beau. Je pensais que la gare de la Médoquine était unique mais ce n'est pas le cas, malheureusement. Mais, par exemple, un projet comme ça, on ne l'a pas. Ce qui veut dire que si demain, il y a une association, un tiers-lieu type coworking ou des endroits comme ça qui souhaitent venir s'y installer, il n'y aura pas de problématique particulière. Par contre, ce que l'on avait fixé, c'est qu'on ne voulait pas avoir d'activité capable d'amener par exemple « j'ai pensé à installer une boîte de nuit mais je me suis dit que ça pouvait éventuellement déranger ». Non non je vous rassure. Alors, pour répondre à votre question : « est-ce qu'il y a des nouvelles ? » Non, et le jour où il y en aura, ce que je souhaite vraiment pour la SNCF parce qu'ils mettent de l'argent pour réhabiliter ce très beau bâtiment qui en a bien besoin extérieurement et intérieurement, on reviendra vers les habitants et également

vers les conseils participatifs de quartier.

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

Alors, l'objectif, c'est de pouvoir avoir le même calendrier. Mais c'est un objectif. Aujourd'hui, on est en cours d'études. Après, il va falloir organiser les travaux, sachant qu'il y a les travaux de la halte qui se font actuellement. Il y a donc un sujet de co-activité par rapport aux équipes de travaux. Il y a les travaux du PEM qui vont arriver et il faut qu'on arrive à s'organiser pour que tout le monde puisse travailler sur ce marché, les uns avec les autres, et arriver à un projet qui ne soit pas trop, je dirais, en décalage par rapport à la mise en service de la halte. Mais aujourd'hui, je n'ai pas de calendrier.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Pour répondre à votre question Madame, il y avait une section d'escalade qui était à cet endroit-là. Ça a toujours été l'objet d'un bail précaire qui a duré quand même une quinzaine d'années. Donc, c'était une précarité relativement longue. Lorsqu'on les a prévenus plus d'un an et demi auparavant, avant la fin de la convention, parce qu'encore une fois, ce n'est pas la ville, c'est la SNCF qui est propriétaire et qui le mettait gracieusement.

Je rappelle qu'il y en a une partie qui est toujours à Boris Diaw, puisque la ville les héberge sur le mur d'escalade. Par ailleurs, nous avons trouvé des éléments avec le CHU de Pellegrin qui leur a offert des éléments pour stocker l'ensemble de leur matériel. Donc, j'ai vu récemment le président, il est très content. Évidemment, il aurait voulu continuer à louer gratuitement tout ça, mais tout ça à un terme. Voilà. Mais si jamais demain, ce qui leur a été proposé, une association pourra parfaitement y aller, mais évidemment, devra s'acquitter d'un loyer. Et pourquoi pas, à ce moment-là, imaginer un jour que le club d'escalade soit là et dans le cadre de sa cotisation, les gens payent une cotisation qui correspond au loyer. Il y a bien plein d'associations qui font ça aujourd'hui, de la gym et autres. Ça marche très bien. Voilà. La seule chose, c'est que c'est l'approprié. La SNCF est propriétaire et elle ne peut pas le louer gracieusement à une association ou à une entreprise.

Intervention riveraine :

Le bâtiment de la gare, c'est le bâtiment haut là, c'est ça ? Et après, il y a un bâtiment long plus bas ?

Intervention riveraine :

Ça va être rénové aussi en même temps ?

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

C'est en cours de rénovation. Madame ?

Intervention riveraine :

Je vous prie de m'excuser. Je n'ai peut-être pas bien compris. Je n'ai pas compris si c'était une gare avec guichets ou sans guichets ?

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

Non, c'est une halte. Il n'y aura pas de guichets dans le bâtiment voyageur.

Intervention riveraine :

Très bien, merci.

Intervention riveraine :

Alors, le bâtiment voyageur, c'est lequel ?

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

C'est le premier. C'est la maison haute.

Intervention riveraine :

Cette maison SNCF, ce sera le bâtiment de la gare ?

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Non, il n'y aura pas de guichets. C'est l'ancien bâtiment voyageur.

Je rappelle également qu'on a toujours dit que la SNCF la caractérisait dans le cas de la réouverture. Ce n'est pas une gare qui aura la même destination que Pessac-Centre. On ne pourra pas aller à Bayonne. C'est vraiment une gare à visée départementale et exclusivement départementale. Voilà. Il n'y aura pas de bâtiment. On a laissé le panneau routier parce qu'on est un peu entêté avec marqué bâtiment « SNCF Médoquine ». J'ai demandé expressément à ce qu'il ne soit jamais enlevé parce que tant qu'on ne l'a réouvert pas, je voulais qu'on rappelle qu'il y avait eu la gare ici. Je rappelle que pendant des années, c'est la ville qui avait payé les fonctionnaires pour conserver l'activité ticket dans cette halte. Ça avait été terminé depuis très longtemps maintenant puis les tickets se prennent quand même de moins en moins en gare.

Intervention riveraine :

Et l'accès qui est derrière, les gens pourront aussi passer par là ?

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

La rue qui monte ? Non, c'est un « sens interdit sauf rievrains ». C'est l'engagement qu'on a fait.

Intervention riveraine :

On est d'accord que personne ne respecte. Il y a que maintenant qu'il y a une barrière.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Si demain vous voulez rouler à 160km/h sur autoroute, vous pouvez le faire. Mais là-dessus, je rappelle que d'abord, pour pouvoir monter cette montée-là, il faut quand même s'en faire parce que la rue n'est pas pratique. On fera des contrôles si nécessaire. C'est l'engagement que j'avais pris devant vous. Je le tiendrai. Puis, cette rue sort de Waze. Ça veut dire que là-haut, on trouvera des gens. Et vous savez, il y a beaucoup de gens qui nous disaient que le « sens interdit sauf riverains » ne marcherait pas sur la rue Paul Bert et la rue Émile Zola, mais ils ont perdu près de 1 500 voitures par jour. La zone est réglementée. Je vous rappelle que la ville de Talence, également

dans cette zone-là, n'a fait que de la zone bleue, à contrario d'autres villes qui ont mis des horodateurs. Donc, c'est du stationnement gratuit pour les riverains. Donc, Madame, par rapport à votre situation, il y a deux choses. On peut mettre un sens interdit. Le sens interdit s'appliquera également aux riverains. On ne peut rien mettre. Et là, dans ces cas-là, les gens remonteront. Le « sens interdit sauf riverains », c'est ce qui protège tous les riverains et c'est ce qui permet de ne pas embêter d'autres personnes. Le sens interdit qui est là, sur le rond-point, est-ce que 100% des riverains de Talence ne le prennent pas ? Non. Mais quand vous voyez le trafic qu'il y a par rapport au trafic qui est ici, ça fonctionne. Est-ce que les gens prennent le sens interdit ? La réponse est oui. Mais ne soyez pas inquiète. Ça fonctionne rue Émile Zola et rue Paul Bert. On vient de le faire. Tout le monde nous a dit que ça ne marchera pas. On l'a testé. Je parle sous le contrôle d'André. Il y a 1 500 voitures de moins à cet endroit-là qui prenaient avant la parallèle. Donc, ça va marcher. Maintenant, est-ce qu'il faudra mettre parfois un peu de bleu pour rappeler à des gens que le panneau rouge est un panneau sens interdit ? Forcément. Vous allez avoir quand même un très bel endroit après.

Intervention riveraine :

Ah, mais je suis d'accord. J'ai encore une autre question.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Mais allez-y. On se voit tous les trois mois, donc allez-y.

Intervention riveraine :

C'est au niveau des cyclistes. La Médoquine a clairement besoin d'un plan vélo. Enfin, vraiment.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

La parole est au plan vélo. Alors là, je pense que vous allez être comblée.

Intervention riveraine :

Non, mais pas en 2027. On m'a vu aux réunions de conseil participatif, j'ai alerté sur la passerelle.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Je vais juste vous dire, Madame, depuis 2020, on a fait 10 kilomètres.

Intervention riveraine :

Alors, je veux juste un point. C'est cette passerelle qui permet à plein de parents... Moi, je fais partie des parents d'élèves. Tout le monde l'emprunte et elle est très dangereuse. J'ai convenu d'envoyer des exemples de panneau. C'est très dangereux, trop dangereux. Les voitures ne font pas l'écart nécessaire.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Oui, alors ça, c'est vrai. Mais ce pont a été dimensionné à une époque. Il y a deux trottoirs...

Intervention riveraine :

Il faut mettre des panneaux qui disent de se décaler par rapport au cycliste. Il faut mettre de la prévention.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Bon, écoutez, on va transmettre à la métropole, parce que c'est la métropole qui met des panneaux. Voilà. Je voudrais juste vous dire que quand on a fait tous les travaux préliminaires à la Médoquine, ce que nous ont demandé les riverains, c'est de ne rien changer en matière de sens de circulation. Ce pont-là, une fois qu'on a mis les deux trottoirs et que l'on a mis les deux files de circulation, ne peut pas permettre de mettre en oeuvre une piste cyclable sécurisée. Géographiquement, ce n'est pas possible. Je n'invente pas les mètres carrés sur les trottoirs. Vous voulez que je fasse quoi sur le pont Madame ? Mais ce que je voulais vous dire, c'est que les panneaux, j'ai entendu, donc je vais le transmettre à François. On va leur demander ça. La seule question c'est que ce qui serait le mieux, c'est d'avoir une vraie piste cyclable sécurisée.

Intervention riveraine :

D'accord, mais là, c'est 2027. Moi, c'est juste en attendant, voilà.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

D'accord. Mais vous savez, je me lève tous les matins, 7 jours sur 7, en me disant qu'est-ce que je peux faire de bien pour la ville. Je vous assure. Donc, on va voir pour les panneaux. D'accord ? Après, vous savez, c'est comme sur le Cours Gambetta. On en a mis des panneaux pour permettre aux gens de doubler.

François Jestin, 3e Adjoint, Suivi du projet de mandat, Finances, Voirie, Stationnement, Circulation, Propriétés communales :

Le problème, c'est que j'ai des normes. C'est qu'il faut que je le mette à des endroits où j'ai des trottoirs qui sont larges parce que je dois garder la mobilité PMR à ces endroits-là. Donc, je ne peux pas le mettre, par exemple, au tout début de pont parce que le trottoir ne sera pas assez large. Il y a peut-être des emplacements donc on va regarder. Faites moi passer les exemples que vous avez à Pessac. Après, je le dis dans toutes les réunions parce que je ne fais pas une réunion de voirie sans qu'on me demande des panneaux. Si les gens lisaient les panneaux, ça se saurait.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Et par ailleurs, juste, pardon, François, vous rappelez que ceux qui posent des panneaux à Pessac et à Talence, c'est les mêmes, c'est la métropole.

François Jestin, 3e Adjoint, Suivi du projet de mandat, Finances, Voirie, Stationnement, Circulation, Propriétés communales :

La différence du panneau sens interdit, c'est qu'on sait que derrière, s'il y a un agent en bleu, on en prend une qui coûte cher. C'est ça la différence. Effectivement, on a un peu plus de respect des choses quand c'est un panneau sens interdit. Après, je peux vous amener à plein d'endroits où tous les jours, on voit des gens qui, volontairement, contrairement à ce qu'on dit, prennent des rues en sens interdit. Donc, aujourd'hui, on vit dans cette société-là. C'est inadmissible. Je le dis à toutes

les réunions de voirie. On met des centaines de milliers d'euros pour protéger des trottoirs, protéger des pistes cyclables parce que les gens ne respectent pas la réglementation et le font pour beaucoup. Je vous laisse mettre le pourcentage que vous avez sur le nombre de personnes qui le font, mais le font sciemment. Mais souvent, on les reconnaît à la vitesse du véhicule. Celui qui roule vite, c'est qu'il sait qu'il est en sens interdit. Celui qui roule tranquillement, c'est qu'il ne l'est pas.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Et puis, à la fin, je pense que, je vous le dis, le bus express va aussi avoir un avantage considérable. C'est le fait, vu qu'il va passer là, de ralentir la circulation. Je rappelle que le bus express, par exemple, dans l'arrêt qui est là, sera en voirie. Ça veut dire que quand il est arrêté, derrière, on doit être arrêté. Et par ailleurs, pour éviter ça, Stéphane a tout un tas de bornes. On ne pourra pas doubler le bus. On protège le bus. C'est-à-dire qu'on ne peut pas faire un déboîtement. Ce qui veut dire que la rue de la Vieille-Tour va devenir beaucoup moins intéressante à prendre pour les voitures. Si demain, on a moins de voitures, on aura beaucoup plus de sécurité pour les piétons et les cyclistes. C'est ce que je souhaite. Là, aujourd'hui, si demain, on est une ville, notre point faible, c'est le passage de la voie ferrée. On le voit à la route de Toulouse, à Cauderes, au Cours Gambetta, sur lequel on nous a demandé pendant des années des pistes cyclables. On ne peut pas faire. Ce n'est pas qu'on ne veut pas, c'est qu'il n'y a pas la place ni la largeur. Et après, si un jour, on doit faire des éléments plus ambitieux, pas de problème. Demain, on peut mettre la rue de la Vieille-Tour en sens unique, par exemple, ça se fait, puis laisser la place libre au vélo. Simplement, il faudra que tous les riverains ou la majorité d'entre eux nous disent on va là. C'est ça, notre problématique. Vous voyez ce que je veux dire ? J'ai pris la décision parfois de prendre des rues et de les mettre en sens unique pour laisser la place au vélo. Mais la rue de la Vieille Tour, si on coupe cette section-là, tous les gens qui habitent au nord ou au sud, en fonction de là où vous habitez, demain, devront passer soit par le cours Gambetta, soit par la Mission Haut-Brion pour rentrer chez eux. On peut se dire que c'est bien. Je vais vous proposer de venir avec moi sur une réunion voirie dans laquelle on change les sens de circulation. Si vous sortez vivante avec moi, je vous paierai un verre d'abord et vous dire que là où on a pu faire quelque chose, on va faire 25 km d'aménagement cycliste. Par ailleurs, tout le bus express va créer autant de pistes cyclables sur son parcours. La rue de la Vieille Tour va devenir cycliste. Donc, il va y en avoir c'est 2027. Normalement ça aurait du être 2026.

Stéphane Charles-Achille, Chef de projet du bus express Pellegrin- Thouars-Malartic et chef de projet des espaces publics du Pôle d'Échange de Talence-Médoquine :

Alors, pour ma défense, c'est que j'ai beaucoup concerté et comme j'ai tout le temps des demandes nouvelles, je suis obligé de repartir en études pour pouvoir étudier. C'est un peu compliqué et je sais que je vais avoir encore des demandes à l'issue de l'enquête publique et je vais devoir encore modifier.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Quand on met un sens interdit, on enlève des gens et des voitures. C'est incontestable. Mais on vient aussi énormément charger des rues ou des axes qui auparavant n'en avaient pas. Donc, sur un axe comme celui-là, non.

Intervention riveraine :

Il y a plein d'exemples sur Bordeaux, où il y a des voies très étroites et il y a un partage de la voirie.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Mais à Talence ici.

Stéphane Charles-Achille, Chef de projet du bus express Pellegrin- Thouars-Malartic et chef de projet des espaces publics du Pôle d'Échange de Talence-Médoquine :

Je travaille sur Bordeaux, Talence, Gradignan et Blanquedort, à partir de là, ce que je veux dire, c'est qu'il y a des philosophies qui sont en fonction de la rue, en fonction du profil. Pour insérer un bus, beaucoup de personnes pensent qu'en fait, c'est assez simple. À Bordeaux, on s'est adapté en permettant aux voitures d'entrée sur les voies de tram par exemple. Personnellement, ce n'est pas la meilleure des solutions car ça abîme les infrastructures mais c'est un autre débat. Sur le bus express, par exemple, si je veux mettre un site propre, c'est 7 mètres. Si je rajoute des voies VL, c'est 3 mètres, de part et d'autre. Si je veux rajouter des pistes cyclables, c'est 2 mètres. Donc, j'ai quel profil de chaussée ? Et je ne vais pas partout, Diderot par exemple qui est un très bon cas. C'est pour ça que j'expliquais au Monsieur que je ne peux pas réaliser de gros travaux parce que concrètement, le profil est vraiment trop petit. J'ai deux voies. Donc, j'ai à peu de chose près 8 mètres à tout casser de bord à bord. Concrètement, pour pouvoir faciliter l'exploitation du bus, je suis obligé de venir grignoter sur l'espace Mozart pour sortir le stationnement de la chaussée. Donc, sur Vieille-Tour, c'est à peu près la même chose. C'est-à-dire qu'à un moment donné, j'ai un premier point qui se resserre ici, là, au niveau de la rue Dubernat. Moi, mon objectif, c'est le bus, sauf que derrière, c'est ce que je disais tout à l'heure, il y a des analyses multicritères, on va voir les villes, et on questionne, on pose des questions. Moi, je peux peut-être satisfaire les cyclistes, par contre, les riverains... C'est ça le souci. C'est un mixte qu'il faut.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Je vais vous dire, Madame, qu'il y aura 25 km d'aménagement cycliste. Par ailleurs, entre le rond-point de la Médoquine et la rocade, sortie 17 à Villenave d'Ornon, donc on est très loin, vous aurez une piste cyclable intégralement entre ces deux points.

Ce qu'essaie de vous dire Stéphane, c'est qu'encore une fois, les équipes qui œuvrent à Bordeaux ou à Pessac sont les mêmes qui œuvrent à Talence, et la deuxième chose, c'est qu'à un moment ou à un autre, il faudra aussi dire aux cyclistes que quand on fait des aménagements comme celui-là, notamment la piste cyclable qui passe derrière, qui va arriver là, peut-être que le point le plus court ne sera pas forcément la ligne droite, mais le point le plus sécurisé.

Stéphane Charles-Achille, Chef de projet du bus express Pellegrin- Thouars-Malartic et chef de projet des espaces publics du Pôle d'Échange de Talence-Médoquine :

Il y a une réglementation et le problème, c'est qu'on ne peut pas faire ce que l'on veut.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Mais, Madame, juste pour votre exemple-là, vous n'avez pas le droit d'enlever l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite sur un trottoir. Ce n'est pas possible. Je vais donc vous rappeler le proverbe. Nous avons 100 km de voiries, 200 km de trottoirs et nous pouvons en faire 1 km par an.

On va mettre autour de la Médoquine près de 30 millions d'euros d'aménagement public. J'essaie juste de vous dire qu'on le fait le plus rapidement possible et le mieux possible. Notre ville a été construite il y a une cinquantaine d'années avec des dimensions qui ne permettent pas, comme dans d'autres endroits, si vous allez au sud de Talence, vous avez des pistes cyclables partout.

C'est le même Maire, les mêmes équipes. Pourquoi ? Parce que les rues, elles sont beaucoup plus larges. Si on avait un pont plus large, on ferait deux pistes cyclables, deux beaux trottoirs et tout le monde serait contents. Vous et moi le premier, parce que les enfants qui vont à Albert Camus, les passants, méritent d'être en sécurité. Par ailleurs, si deux ou trois automobilistes ne prenaient pas le pont et la rue pour un circuit de Formule 1... Je vous livre ma philosophie. Par ailleurs, tous les trottoirs qui sont avant et après le pont, François les a sécurisés avec des plots, parce qu'auparavant, les voitures stationnaient. Quand vous descendez du pont, quand vous arrivez de la gare ou de l'autre côté, avant, il n'y avait pas de plots de ce côté-là. Vous avez des plots qui empêchent les voitures de stationner pour permettre le passage des piétons. Enfin, si jamais on veut sécuriser l'école, nous avons proposé aux parents d'élèves de faire comme dans d'autres écoles, c'est-à-dire d'interdire le passage des voitures devant l'école. Les parents d'élèves, jusqu'à preuve du contraire, nous ont dit non parce qu'il y avait le « drive à enfants ». Ça prendra beaucoup de questions d'accès au quartier.

D'autres questions ? Où est-ce qu'on peut libérer tout le monde ?

Merci beaucoup. Merci à toutes les équipes qui nous entourent.

Rendez-vous le 17 octobre, même endroit, même heure.

Merci et au revoir.