

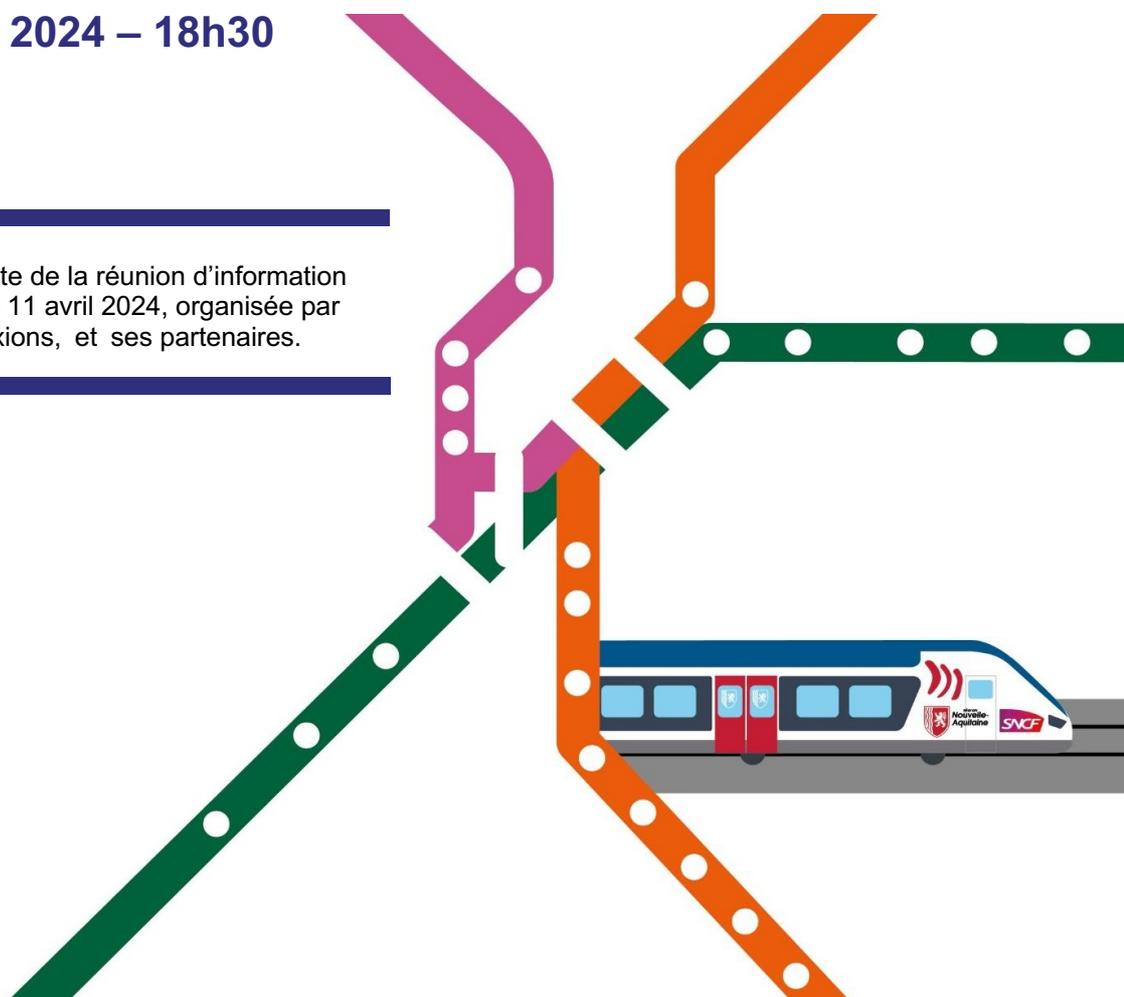
RER MÉTROPOLITAIN

BORDEAUX MÉTROPOLE | GIRONDE | NOUVELLE-AQUITAINE

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

Jeudi 11 avril 2024 – 18h30

Retranscription complète de la réunion d'information
riverains de Talence du 11 avril 2024, organisée par
SNCF Gares & Connexions, et ses partenaires.



Sommaire

1. Introduction et présentation du projet	p. 3
A. Présentation	p. 3
B. Diffusion de la vidéo	p. 4
2. Présentation des travaux	p. 6
3. Sujet : Acoustique	p. 22

1. Introduction et présentation du projet

A. Présentation

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Je voudrais vous souhaiter à toutes et à tous, la bienvenue pour cette deuxième réunion. Je voulais juste revenir un temps sur ce que vous avez vu dans vos quotidiens aujourd'hui. Nous avons procédé hier à la pose très symbolique de la première pierre, sachant que, les travaux ont commencé depuis plus de deux mois maintenant avec l'ensemble des partenaires de l'opération évidemment : la région, Bordeaux Métropole, le département, la SNCF et ses composantes. Nous avons à l'ordre du jour, ce soir, de faire le point sur ce qui s'est passé depuis deux mois, recueillir les éventuelles questions que vous auriez et nous serons là aussi, pour fixer la prochaine date de réunion juste avant l'été, puisqu'on s'était engagé à vous rencontrer régulièrement. Je ne vais pas aller beaucoup plus loin parce que je suis juste là pour ouvrir cette réunion. En vous souhaitant, comme je l'avais partagé avec beaucoup d'entre vous, le même élément de sérénité, d'écoute et d'échanges, qui avaient procédé à la première réunion. Je pense que, lors des réunions publiques, il est important de s'écouter les uns et les autres, à être pondéré aussi dans ses jugements. On est là surtout pour échanger avec vous, recueillir vos éléments et vous écouter. Je vous souhaite à toutes et à tous une très bonne réunion et je vous passe la parole.

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

Merci beaucoup Monsieur le Maire. Bonjour à toutes et à tous, je me présente, Pascal Petel, je suis le directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions, et je suis accompagné de mes collaborateurs et collaboratrices qui travaillent sur ce projet, que je laisserais se présenter d'ailleurs, ce sera plus simple.

Anne-Laure Téchené-Dubourdieu, directrice de projet Halte Ferroviaire Talence-Médoquine SNCF Gares & Connexions :

Bonjour, je suis Anne-Laure Téchené, je suis directrice du projet de halte où j'étais puisque je suis en train de transférer le pilotage du dossier à mon collègue Yannick Nicaud.

Yannick Nicaud :

Oui, bonjour à tous, Yannick Nicaud en charge du projet à partir de maintenant, depuis quelques jours et jusqu'au bout sur ce projet de Talence que l'on va vous représenter, et puis, on continuera à vous présenter et à échanger avec vous tout au long du projet jusqu'à septembre 2025. On a encore pas mal de mois à passer sur ce périmètre.

Martin Decotignie, chef de travaux Colas :

Bonsoir, Martin Decotignie, je suis responsable pour l'entreprise Colas, qui exécute les travaux de création de la halte de Talence.

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

Bonsoir à tous, Nicolas Lematte, pour la SNCF pour tout ce qui est en charge de la coordination du chantier.

Aurélié Proust, Conductrice d'opérations AREP :

Bonjour, Aurélié Proust, je suis conductrice d'opérations auprès de la SNCF Gares & Connexions sur ce projet d'ouverture de la halte ferroviaire de Talence-Médoquine.

Nicolas Quatremère, Chargé de projets SNCF Réseau :

Bonjour, Nicolas Quatremère pour la SNCF Réseau, qui est au sein du groupe SNCF, une entité qui gère les installations et les infrastructures ferroviaires et j'accompagne Gares & Connexions avec SNCF Réseau pour modifier l'installation d'infrastructures pour permettre de réaliser les aménagements de la future gare.

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

Oui, merci. Donc lors de la dernière réunion d'informations, vous avez présenté le projet. Ce qu'on vous propose, ce n'est peut-être pas de vous faire la même présentation. On va faire une présentation sous une autre forme puisqu'on a réalisé une vidéo qui présente le projet. Pour ceux qui n'avaient pas pu assister à la réunion de la dernière fois, si vous aviez des questions sur le projet, on peut y revenir pour vous expliquer les différentes caractéristiques de ce projet. On fera aussi un point sur l'avancement des travaux, puisque les travaux ont commencé depuis maintenant quelques semaines. Et puis, en toute fin, on fera un petit bilan sur les travaux à venir. On parlera aussi de la prochaine réunion d'informations, on précisera le calendrier et puis on reviendra sur un sujet qui a été abordé lors de la dernière réunion d'informations : un sujet qui concerne les acoustiques et qui concernerait directement le projet de Talence-Médoquine. On a donc demandé à notre collègue de SNCF Réseau, Nicolas Quatremère, d'être présent pour parler de ces sujets qui avait été abordés et sur lesquels on n'avait pas d'éléments de réponses puisque nous n'étions pas en charge de cette opération qui avait été réalisée. On commence par la vidéo ?

B. Diffusion de la vidéo

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

Donc, cette vidéo présente l'ouvrage quand il sera complètement réalisé, y compris le bus express qui est porté par la métropole. Dans un premier temps, on aura la réalisation de la halte avec la réalisation des quatre quais, la passerelle qui permet d'accéder aux quais, avec ascenseurs et escaliers. Dans un deuxième temps, les équipes de Bordeaux Métropole pourront réaliser l'aménagement du parvis, donc les aménagements que l'on a pu voir sur cette vidéo et puis le bus express lui, arrivera dans un deuxième temps. Mais dans la conception, je dirais de ce Pôle d'Échanges Multimodal de cette halte ferroviaire, qu'il y a vraiment une cohérence des différents projets, même s'ils sont phasés dans le temps. Ils ont été conçus et travaillés pour être vraiment cohérent et pour l'utilisateur, qu'il y ait un cheminement assez clair et transparent entre les différents transports.

Anne-Laure Téchené-Dubourdieu, directrice de projet Halte Ferroviaire Talence-Médoquine SNCF Gares & Connexions :

Oui. Le projet du Pôle de Talence-Médoquine est vraiment au cœur du RER métropolitain. Le Pôle est même emblématique, puisqu'il permettra de connecter à la fois des territoires, mais aussi plusieurs lignes de train. Donc, on a fait un petit rappel sur le métropolitain, parce que, peut-être, tout le monde ne sait pas forcément de quoi il s'agit. C'est un projet de services qui est porté par Bordeaux Métropole, par la région Nouvelle-Aquitaine, par le département et par l'État et qui a pour objectif de trouver des solutions pour décongestionner la métropole, mais aussi pour dynamiser les territoires autour de la métropole. Pour arriver à cet objectif, on utilise les voies ferrées, les lignes existantes. Finalement, il y a cinq segments. Il y a la ligne du Médoc, la ligne vers Arcachon, la ligne vers Saint-Mariens, la ligne vers Libourne et la ligne vers Langon. En fait, sur ces lignes, on met plus de trains, des trains plus capacitaires, et on les met plus longtemps dans la journée et le week-end, de façon à ce que les gens aient plus d'offres de trains. À cette augmentation, il y a également un projet tarifaire, c'est-à-dire qu'on essaie d'homogénéiser les tarifs (un peu ce qui peut se faire à Paris avec un pass pour facilement aller d'un mode à l'autre), et évidemment, on maille finalement le

territoire concerné par le RER, par d'autres transports. L'objectif étant que ce soit aussi facile d'aller prendre le train. Et c'est en ça que la halte, enfin le projet de Talence, qui est vraiment au croisement de deux lignes de RER et qui est à la fois un point ferroviaire, mais qui est également alimenté, connecté au territoire par un bus express, par des cars régionaux, par des pistes cyclables, des accès piétons, et c'est vraiment un symbole de ce projet de RER métropolitain. Et d'ailleurs, un des premiers gros jalons aussi. Voilà donc Talence-Médoquine sera un point d'arrêt ferroviaire et une gare qui sera extrêmement bien desservie et connectée, puisqu'à la fois connectée à la ligne du Médoc vers le Verdon, connectée vers Arcachon, connectée vers Libourne et connectée via le bus express à deux pôles majeurs d'attractivité de la métropole que sont le CHU et les universités. Ce que je vous propose, c'est de faire un bilan des premiers travaux qui ont été réalisés depuis.

Intervention riverain :

Avant d'aller plus loin sur le visuel que vous avez présenté, moi, je souhaite que les gens qui vont à la gare viennent soit à pied, à vélo, en bus. On n'a pas vu l'accès voitures avec le parking. J'avais l'impression qu'à la première présentation, vous avez montré cet accès voiture par l'avenue de la Gare, avec ce rond-point. Et est-ce que vous pensez faire des aménagements pour l'instant, parce que je trouve que ce rond-point est extrêmement dangereux, parce qu'on n'a pas de visuels sur l'accès voiture ? Cette avenue de la Gare, avec des débouchés sur ce rond-point, est un accès à sens unique, mais sera-t-elle à double sens ? Et est-ce que vous avez prévu d'aménager le rond-point dangereux ? C'était ma question.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Votre question, madame la sénatrice, concerne plutôt l'aménagement du Pôle d'Échanges Multimodal. Pas vraiment sur la gare et la halte. Donc, je vous confirme aujourd'hui que les services de Bordeaux Métropole dans le cadre du BEX, regardent ce carrefour particulièrement dangereux et surtout sur lequel, quand on sort du débouché, il est plus que compliqué de faire un 180° pour reprendre le pont. Ils sont en train de regarder tout cela, voilà. Mais je vous confirme aussi que le gros de l'activité de l'intermodalité est plutôt situé dans la partie haute de la Médoquine, mais pas en bas. C'est la raison pour laquelle les bus sont à cet endroit. Je vous confirme que, pour répondre à votre question « est-ce que ça va bien-être étudié ? », la réponse est oui et la question est plutôt chez Bordeaux Métropole actuellement, pour regarder qu'est-ce qui pourrait être fait, notamment dans la géométrie de ce rond-point (qui n'est d'ailleurs pas rond), ce que j'appelle le rond-point avec butoir, et donc sur lequel il va y avoir cet élément-là.

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

Justement, pour compléter dans la présentation qui avait été faite par mes collègues de Bordeaux Métropole, il y a bien aussi du stationnement voiture. Alors, ce n'est pas la majeure bien entendu, mais il y a bien des places voitures qui sont connues dans le programme et qu'étudie l'équipe de Bordeaux Métropole.

Anne-Laure Téchené-Dubourdieu, directrice de projet Halte Ferroviaire Talence-Médoquine SNCF Gares & Connexions :

Oui, donc c'est Nicolas Lematte qui va présenter le premier bilan des travaux.

2. Présentation des travaux

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

Effectivement, les travaux ont commencé. L'idée était de faire un petit bilan des mois de mars et avril 2024. On a commencé à installer la base-vie pour accueillir le personnel de chantier. Pour les distinguer en bas, donc, une dalle et les bungalows qui sont arrivés, et on a aussi la fermeture de l'avenue de la Gare, de façon à pouvoir sécuriser la zone vis-à-vis du chantier. C'est la partie jaune que vous voyez en bas à gauche, de façon à privatiser. Effectivement, ça, ça a été mis en place courant mars/avril. C'est la première partie du chantier. Vous avez donc pu voir que c'est mis en place au fameux rond-point que madame évoquait. Cet accès est fermé pour la partie descendante. Dans la continuité des travaux, on a eu une première livraison de convois exceptionnels, qu'on appelle un local, un « Shelter ». C'est un local qui a été prévu, on voit là, la dalle qui a été coulée, c'est un peu plus loin sur le chantier, direction rue de la Médoquine. L'idée c'est que tous ces travaux préparatoires sont essentiels avant de commencer la construction des quais et de la future passerelle. On va devoir déployer des câbles et organiser le chantier autour de cet élément qui est essentiel, puisque la circulation des trains est maintenue. Donc cet abri, un « Télécom » est arrivé mardi par convoi exceptionnel. L'activité maintenant va être essentiellement les raccordements en câble. Il n'y a plus d'activité génie civil. Ça, c'est la première partie. Il y a un deuxième élément effectivement, qu'on a installé au mois de mars/avril, c'est les sonomètres, de façon à pouvoir mesurer le bruit pendant la durée du chantier, et ça, c'est valable jour et nuit, de façon à avoir un aperçu de l'environnement, pas qu'en mode de travaux, mais aussi, et ça a été installé rue Denis Papin et sur la résidence « Haut Castel ». Ça, ça a été mis en place et on a déjà les premiers retours, de façon à avoir des mesures précises de l'activité jour/nuit. On continue sur les travaux. Effectivement, il y a eu les sujets de la démolition, à côté de la halle la marchandise. Il a fallu déposer l'ancien quai marchandise, qui va être l'emplacement prévu pour le quai n°1. Ça, ces travaux ont été réalisés et la base travaux a été installée dessus. Mais ça, c'est les premiers travaux réalisés de jour. Nous avons également dû enlever une voie de service qui était à cet emplacement-là, qui allait gêner l'installation du quai n°1 et qui était complètement désaffectée. Donc, ça, ça a été réalisé et c'était les premiers travaux de nuit réalisés. Ça, c'est la première partie, on continue. C'est ce que j'évoquais. Donc en bas, vous voyez des caniveaux spécifiques, c'est-à-dire qu'il y a des caniveaux existants et on déplace l'activité de tous ces câbles qui sont essentiels à la circulation quotidienne des freins. Donc, il y a tous ces travaux préparatoires qui sont réalisés jusqu'en juin, de manière à pouvoir commencer les travaux de génie civil. Donc, on évoquait les travaux de nuit effectivement, vous voyez sur la gauche, une installation, mais de façon à libérer la zone pour ce quai, et on a effectivement les caniveaux qui sont venus. Ça, c'est la première partie. C'est là qu'on installe tous les caniveaux au préalable, et après, on déroule des câbles, on déplace des câbles existants. Mais ça, c'est réalisé de jour. Il y aura un basculement de nuit vis-à-vis de ces installations. Mais ça, c'est essentiel avant de pouvoir commencer tous les travaux de quais comme j'ai évoqué. Voilà un peu la présentation et on met en place (ça c'est des travaux qui étaient de nuit cette semaine et la semaine dernière) l'installation de pancartes LTV, c'est des limitations de vitesse auprès des trains, puisqu'il y a des activités de chantier et il est important que les conducteurs aient bien l'information, puisqu'on travaille à proximité, et ça a un impact. Donc, il y a une installation ferroviaire à installer, plus un relevé topo, c'est-à-dire qu'on vérifie que la voie est conforme et ne sera pas modifiée lors des travaux, puisque chaque jour, on a des trains qui continuent d'être installés. Voilà le bilan vis-à-vis de mars/avril. On souhaitait aussi vous présenter la suite des travaux. On a d'abord des premiers constats d'experts à proximité pour les riverains, qui sont prévus les 13, 14 et 15 mai à venir. On va avoir à partir de mi-mai, effectivement, sur le pont, une réduction de deux voies, pour permettre d'avoir l'emprise nécessaire pour réaliser la passerelle qui est à gauche du pont et une modification du rond-point, qui n'est pas bloqué mais qui permet de pouvoir réaliser tous les travaux qui vont être nécessaires pendant la durée du chantier. Les bus et la circulation seront sur ces deux voies, pas de blocage, le double sens est maintenu. Les travaux vont commencer avec une dépose du garde-corps,

la démolition et ça va démarrer juin 2024 de façon à amorcer cette nouvelle passerelle. Dans la continuité, nous avons des travaux de génie civil de la passerelle à partir de juillet et à la rentrée 2024, jusqu'en début d'année 2025. Le talus va être réduit de façon à pouvoir laisser de la place au quai n°4 qui, lui, part direction les vignes Haut-Brion et pas direction côté riverain, avec la technique de micropieux, de façon à avoir des fondations adaptées. Il va y avoir, après l'installation, en plus de la passerelle, des escaliers et ascenseurs spécifiques dans la zone verte, de façon à pouvoir distribuer et faire la circulation sur chaque quai auprès de chaque voyageur. On va avoir les quais qui vont commencer donc là on voit la répartition, on voit bien les quatre quais. Il y a trois quais qui sont répartis entre les deux ponts de la Vieille Tour et l'autre pont qu'on va impacter. Les travaux vont commencer sur le quai n°1, qui est la partie la plus proche, à partir de juin 2024, et le quai n°4 à partir d'octobre. On commence d'abord par réduire le talus. C'est des travaux mixtes, jour et nuit, selon les travaux qui sont à proximité, de façon à travailler en sécurité sans arrêter la circulation de jour des trains. On a aussi des travaux de maintenance préalable qui vont être prévus S20, à partir du 13 mai jusqu'au 17. C'est une intervention on va dire habituelle, qui est faite de nuit dans le cadre de la maintenance, et ce sont des activités qui sont faites sur tout le réseau SNCF. Là on le fait préalablement aux travaux, pour éviter de revenir et de stabiliser et d'avoir des quais à adapter à ces installations. Donc, il va y avoir des circulations de nuit cette semaine, S20, deux nuits particulières, où il y a des engins, des trains de travaux spécifiques, qui interviennent. Voilà la présentation des travaux à venir. Des questions ?

Intervention riverain :

Bonjour. On a eu l'occasion de se parler. Moi, je vous ai déjà demandé si c'est possible d'avoir un planning plus précis, parce que moi, j'ai plusieurs autres personnes, environ une quinzaine pour l'instant, qui habitent rue Lafon, rue de la Médoquine... et qui ont du simple vitrage, ou alors des doubles vitrages très anciens. Donc, quand vous dites « travaux de nuit », c'est nuit blanche, notamment au mois de mars. C'est des vibrations, c'est du bruit... Quand je vois que c'est en juillet, moi je me dis, les gens dorment la fenêtre ouverte. Enfin, il faut vraiment qu'on ait des plannings plus précis pour qu'on s'organise. On a eu l'exemple type l'autre jour, où on a été prévenu vendredi, qu'il allait y avoir des travaux le mardi. Je me mets à la place des gens qui sont partis en week-end, qui ont laissé la place, qui ont laissé leur voiture, qui se retrouve à la fourrière. Donc, tout ça, il faut anticiper. Il y a des gens qui travaillent, on bloque les rues, ça les bloque totalement pour pleins de choses. Et moi, je souhaite vraiment qu'il y ait plus d'échanges et un planning plus précis. Donc je répète, je sais que vous m'avez dit que ce n'est pas possible, mais il faut se mettre à la place des gens qui ne pourront pas dormir, des enfants, des vibrations, et il y a toute sorte de nuisances. Alors, ça m'a pris dix minutes, je ne suis pas du métier je vous le dis, et j'ai vu qu'apparemment, il y aurait des bâches anti-bruit, des choses mobiles qui existaient, est-ce que ça a été pensé de votre côté ou pas ?

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Je peux apporter juste une précision madame, il y a une seule voiture qui a été mise en fourrière et c'était une voiture abandonnée, aucun riverain, personne n'a pris d'amende ou de fourrière.

Intervention riverain :

Merci, c'était un peu stressant et surtout pour avoir les informations, j'ai dû aller dans le chantier moi-même pour avoir des numéros et vous poser des questions.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

On a fait en sorte de trouver avec la police municipale, les propriétaires, de prendre les numéros, donc personne n'a été mis en fourrière, sauf une voiture qui était là apparemment « depuis longtemps » et qui a donc été enlevée.

Intervention riverain :

Normalement, on devait avoir des flyers qui devaient être distribués. Mais ce genre de choses, j'espère que ça ne va pas arriver, parce qu'il faut qu'on soit au courant, et qu'on puisse s'organiser.

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

Pour la partie acoustique, en effet, on avait expliqué lors de la dernière réunion d'informations que c'est vraiment un sujet qui a été pris en compte dès la construction du projet. On est sur un site où il y a 160 trains qui circulent tous les jours, on n'est pas en capacité de supprimer les trains de jour parce que ça a un impact trop important pour la circulation et donc on a des travaux de jour et de nuit. De jour, quand on n'impacte pas la circulation de trains, et de nuits lorsque l'on est trop proche de la voie et qu'on ne peut pas travailler. Donc, dans la conception de cette opération, on a très en amont indiqué dans la consultation des entreprises, que ce sujet est un sujet très important et on souhaitait que les entreprises dans leurs réponses, apportent une réponse spécifique à « comment s'organise le chantier par rapport au bruit » avec un certain nombre de mesures qui existent. Aujourd'hui, les travaux de nuit dans les milieux urbains, malheureusement existent, et donc, les entreprises ont un certain nombre d'outils, de méthodes qui leur permettent d'atténuer le bruit et donc, dans le dossier, on avait demandé que ce soit bien pris en compte. Ça, c'est une première chose. Dans les éléments de réponse qui ont été apportées par l'entreprise Colas, ici présente, et pour apporter un certain nombre d'éléments pour atténuer le bruit pendant les travaux de nuit. Le deuxième sujet, c'est ce qu'on disait, c'est l'installation des sonomètres, c'est qu'installer, demander une entreprise, c'est bien, mais prévoir une conception, l'intégrer dans la méthodologie des travaux, c'est une chose, mais encore faut-il le mesurer. Et donc, c'est pour ça qu'on a mis en place ce système de sonomètre, pour s'assurer que les attentes que nous avons par rapport à ce sujet sont bien traitées et que si on est en écart, on puisse le corriger.

Intervention riverain :

Apparemment, le sonomètre n'est pas révélateur. Je parle pour la rue de la Médoquine. Ce n'est pas révélateur du tout puisqu'on passe au niveau du passage à niveau et qui s'engouffre dans la rue de la Médoquine. Je suis allée voir la carte de bruit de Bordeaux Métropole et ça n'a pas été réactualisé depuis 2022 et je pense que c'est vraiment absolu par rapport à ce qu'on vit maintenant au jour le jour. Il y a deux trucs : c'est le provisoire pendant le chantier, mais il y a le bruit à venir avec la gare qui sera définitive.

Anne-Laure Téchené-Dubourdieu, directrice de projet Halte Ferroviaire Talence-Médoquine SNCF Gares & Connexions :

En fait, on a été accompagné depuis plusieurs mois maintenant par un acousticien, un bureau d'études externe, qui a modélisé les bruits à venir du chantier et c'est lui qui a préconisé la pose des sonomètres, qui sont là pour mesurer les bruits du chantier. C'est pour ça qu'ils sont vraiment situés au plus près du chantier, là où ils peuvent être potentiellement le plus fort.

Aurélié Proust, Conductrice d'opérations AREP :

Je pense que le sonomètre dont vous parlez, ce n'est pas un qu'on a installé nous, parce que nous, on a mis un sonomètre en haut de la résidence « Haut Castel » et un dans la rue Denis Papin et donc ce sonomètre dont vous parlez ça doit être autre chose. Mais on en n'a pas mis vers la rue de la Médoquine.

Intervention riverain :

Est-ce que ça prend des mesures la nuit ? Parce que la nuit il y a la notion d'émergence et le son porte plus.

Aurélie Proust, Conductrice d'opérations AREP :

Oui bien sûr, il y a un cabinet d'études acoustiques qui nous accompagne et effectivement, l'enregistrement est fait jour et nuit selon les critères qu'il préconise pour prendre en compte les sujets d'urgences.

Intervention riverain :

Bonsoir, moi je rebondis. Pareil, on en a discuté. Le sonomètre, il a été mis pour évaluer le bruit pendant les travaux, mais nous, on avait, enfin à chaque réunion je discute sur ce sujet-là, il y a déjà extrêmement, enfin, il y a déjà beaucoup, beaucoup de bruits par le passage des trains. Alors, il y a des moments où on l'entend plus ou moins. Je n'ai pas encore calculé si c'était quand il pleuvait, quand c'était sec, quand c'était des trains de marchandise, des trains qui roulent vite ou pas vite... mais il y a beaucoup de bruit à ce passage à niveau, parce qu'effectivement avant, il y avait des murs ou des habitations qui camouflent un petit peu le bruit. Mais quand on arrive au niveau du passage, il y a le bruit qui sort et plus particulièrement parce qu'il y a les traverses au sol ; et c'est les traverses qui sont à l'origine du bruit aussi. Et les traverses, elles sont vraiment au niveau du passage. Ce n'est ni avant, ni après. Donc, j'avais déjà demandé, si c'était possible de mettre des appareils à ce niveau-là, pour que ça soit plus représentatif du bruit au niveau des traverses. Voilà, parce qu'il y a beaucoup de trains et vous dites qu'il n'y en aura pas forcément plus après. On a des doutes quand même.

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

On avait déjà eu ce sujet lors de la dernière réunion, mais en fait, je pense qu'il faut vraiment... il y a deux sites en fait. Il y a le site de Talence-Médoquine, là, on va faire les travaux et donc, je réponds à la question de madame par rapport, en termes de travaux, « qu'est-ce qu'on a pris comme mesure pendant les travaux ? ». Et donc, il y a tout un ensemble de mesures qui ont été mises en place avec l'entreprise, des sonomètres qui permettent de mesurer le bruit pendant les travaux, de jour et de nuit, pour nous permettre de vérifier si les mesures qu'on a mises collectivement, fonctionnent. Donc, ça, c'est vraiment au droit du site de Talence-Médoquine et le sujet dont vous parlez, ce n'est pas au droit du chantier, c'est un autre sujet qui est un sujet, je dirais plutôt, de bruits ferroviaires, qui existe, chantier ou pas. D'ailleurs et c'est pour ça que la dernière fois on était un peu perturbé, parce que ce n'était pas sur le site et ce n'était pas des sujets que nous connaissions ; et donc comme on s'était engagé lors de la dernière réunion, on s'est renseigné pour essayer de comprendre de quel sujet il s'agissait et on a demandé à nos collègues de SNCF Réseau qui ont travaillé sur ces sujets de protections acoustiques, de pouvoir être présents pour pouvoir répondre à ces questions. Et il y a vraiment deux sites, donc les sonomètres qu'on a mis en place sont, nous, au droit du chantier. C'est vraiment pour mesurer le bruit du chantier.

Intervention riverain :

Oui, mais est-ce qu'on ne peut pas profiter justement des travaux pour pouvoir en mettre un là au moins dix jours ? Parce que, avec le temps, comme je dis, c'est très variable. Des jours, on entend moins, mais des jours, c'est...

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

Ce que je vous propose, madame, c'est que, peut-être, on termine de dérouler le sujet Talence-Médoquine, la halte ferroviaire, et un autre collègue est là pour répondre à cette question et on fera peut-être un point spécifique sur ces sujets.

Anne-Laure Téchené-Dubourdieu, directrice de projet Halte Ferroviaire Talence-Médoquine SNCF Gares & Connexions :

Je vais vous laisser présenter les mesures qui ont déjà été prévues dans le marché de travaux. Avant le marché, on a modélisé les bruits du chantier avec le bureau d'études et l'acousticien. Sur cette

base, on a consulté des entreprises en disant : « voilà, on veut que vous fassiez ça des quais, mais on veut que vous le fassiez de cette façon, en étouffant le bruit à la source ». C'est sur cette base que Colas a répondu. Nous, on a mis des sondes, des sonomètres, des capteurs pour vérifier que l'on a renforcé l'encadrement du chantier, d'où Nicolas Lematte qui est là, notamment pour vérifier que ce qu'on a demandé à l'entreprise est respecté. Donc, il y a la fois une surveillance visuelle, il y a aussi des surveillances sonores. Donc ces bilans, on les a effectivement. Ça peut être à posteriori. Donc, si on voit qu'il y a des écarts, qu'il y a des piques, on va interroger ceux qui seront intervenus à ce moment-là sur le chantier pour voir ce qui s'est passé et pour mettre en œuvre des mesures, de vérifier que ce qu'on avait demandé a été mis en place, et de mettre en place des mesures correctrices, des mesures complémentaires pour revenir dans la norme, pour revenir dans ce qui était acceptable. Voilà.

Martin Decotignie, chef de travaux Colas :

Oui, bonsoir. Donc, en effet, ça va être un moyen pour notre client de la SNCF d'objectiver les mesures qu'on met en place sur le chantier pour réduire le bruit et donc nous alerter à la suite d'un soir où on aurait fait trop de bruit en disant « attention, là, ce qui est mis en œuvre, ça ne suffit pas, il faut trouver des mesures compensatoires, etc. ». Et nous, déjà, dans la manière, les techniques qu'on a utilisées pour travailler... par exemple, on a l'ensemble de notre matériel électroportatif qui est électrique. On a électrisé une grande majorité de notre matériel électroportatif, les perceuses et marteaux piqueurs etc., ce qui fait moins de bruit que du matériel pneumatique ou thermique sur les engins qu'on va utiliser. On va essayer d'utiliser un maximum d'engins qui n'est pas rail-route, c'est-à-dire qu'ils s'emboîtent sur le rail pour travailler, mais plutôt sur pneu. Il faut être équipé dans ce cas-là, du « cri du Lynx », c'est-à-dire que quand vous faites une marche arrière avec un engin, il y a un bip sonore qui est assez fort pour des questions de sécurité, pour éviter qu'une personne qui se trouverait derrière se fasse écraser. Et il y a des moyens avec des bruits qui sont tout aussi audibles, mais moins stridents, qu'on appelle le « cri du Lynx ».

Intervention riverain :

Ça a déjà été mis en place ?

Martin Decotignie, chef de travaux Colas :

« Le cri du Lynx » fait moins de bruit qu'une alarme. C'est une mesure compensatoire. Là, par exemple, nous, quand on a répondu au marché, on essaye au maximum de travailler de jour, ce qui nécessite des mesures de sécurité assez importantes. Il faut démontrer à la SNCF qu'on met en place des protections qui permettent de faire les travaux en sécurité pour notre personnel vis-à-vis de la circulation ferroviaire qu'il y a sur le rail et donc éviter que le bruit se fasse plutôt en journée plutôt que de nuit. Vous le disiez très bien « c'est infernal quand on dort l'été avec la fenêtre ouverte, d'avoir le bruit de travaux », on essaye aujourd'hui au maximum de (même s'il y aura des travaux de nuit) les mettre de jour. Et « qu'est-ce qu'on a d'autre ? », on a par exemple tout ce qui va être moteur thermique, par exemple, un groupe électrogène etc c'est l'ensemble de la carcasse qui est fermé pour étouffer le bruit à la source, comme le disait Anne-Laure, ce qui permet de limiter considérablement les décibels. Parfois, on peut aussi mettre des bâches anti-bruit quand on est sur une tâche particulièrement bruyante. On pourrait imaginer, par exemple, quand on va démarrer, là où il y a le plus de risque, c'est quand on va démarrer le terrassement des quais, c'est-à-dire qu'on va ancrer les quais dans le sol, on va venir terrasser, on va faire passer un assainissement pour traiter les eaux pluviales. Là, on ne sait pas ce qu'on va rencontrer. Si on rencontre un massif béton, il est possible qu'on soit obligé d'utiliser un marteau piqueur hydraulique. Ça va faire du bruit. Là, dans ces cas-là, on peut essayer de prévoir une bâche pour essayer d'étouffer le bruit à la source. Et ça, on a mis une partie de l'application qu'on vous a présenté la dernière fois, et on va essayer au maximum de communiquer sur ces travaux-là. Quand démarreront les travaux à risque, on mettra un message « attention, on va démarrer des travaux etc. » en fonction de ce qu'on trouvera. Il est possible que

vous soyez prévenu qu'il y ait un risque de bruit et qu'on puisse avoir un échange là-dessus. On répondra dans les 24/48 heures. Aujourd'hui, ce qu'il faut savoir, c'est que les travaux de nuit qui ont eu lieu, ce n'est pas des travaux qui étaient exécutés par notre entreprise. Ce ne sera pas le cas pour la très grande majorité des travaux, mais aujourd'hui, les travaux préparatoires ne sont pas exécutés par notre entreprise. Donc, on a peut-être répondu avec un petit peu plus de temps d'attente aux messages qui ont été postés, parce qu'il a fallu pour nous, nous renseigner auprès de notre maîtrise d'ouvrage, des autres entreprises qui sont intervenues, pour ensuite répondre.

Intervention riverain :

Il y aura sûrement d'autres nuisances, je sais bien, mais la poussière ? Puisque vous parlez de marteau piqueur.

Anne-Laure Téchené-Dubourdieu, directrice de projet Halte Ferroviaire Talence-Médoquine SNCF Gares & Connexions :

Bah en fait, le fait de faire les travaux sur des voies circulées, le fait de faire les travaux avec des trains, d'être obligé de maintenir la circulation des trains dans les conditions de sécurité, contraint énormément la façon de réaliser le chantier et les conséquences immédiate du chantier. On avait par exemple la dernière fois des vibrations, c'est pour ça que les entreprises ne doivent pas utiliser tous les engins possibles et inimaginables, parce qu'il ne faut pas fermer les voies, parce qu'il faut que les trains puissent circuler, et de la même façon, il ne faut pas qu'il y ait des nuages de poussière s'il y a des trains qui passent derrière. Donc, ça veut dire que la méthodologie, la phase d'exécution d'études, on regarde de près toute la méthodologie au jour le jour du chantier. Elle est en cours et elle doit respecter toutes les normes et tous les référentiels de sécurité SNCF qui sont assez contraignants sur ce point notamment.

Intervention riverain :

J'avais une question. Moi j'habite rue de la Médoquine. Alors pour les bruits, on est habitué aux passages des trains, on s'y fait et pour que ces travaux avancent, on est pour les supporter. J'avais juste une question sur la rue Lafon, est-ce qu'elle va être finalement coupée ? Et le devenir du vieux bâtiment de la gare, est-ce que ça va devenir quelque chose ?

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Je voyais la question de la rue Lafon revenir. Alors c'est un peu en lien avec la première question qu'à poser madame la sénatrice. La question c'est que cette rue Lafon permet la desserte riverain et il faut la conserver pour que les riverains qui habitent à cet endroit-là, puissent regagner leur maison. Cette rue ne doit pas devenir une sortie du futur Pôle d'Échanges même si encore une fois, comme on l'a dit, la quasi-totalité des stationnements de la Médoquine sera sur la partie haute et pas sur la partie basse, donc sur la rue Lafon. Encore une fois, on est plutôt sur la partie Pôle d'Échanges donc, on est en train de travailler avec la métropole sur différentes solutions qui permettraient de conserver la rue LaFon, tout en interdisant le fait de pouvoir remonter. Par exemple, c'est donc à voir avec la métropole, la position d'un panneau « sens interdit sauf desserte riverain » comme ça a été fait rue Émile Zola, ce qui permet aux gens qui y habitent, les gens qui y travaillent de pouvoir passer. Ça pourrait être le cas par exemple, d'un infirmier ou d'une infirmière à domicile qui a besoin de se rendre à cet endroit-là, de pouvoir la prendre, et à toute autre personne, de ne pas pouvoir la prendre. C'est un sens interdit, donc par définition, des gens peuvent ne pas prendre le sens interdit, mais ce n'est pas forcément respecté, c'est pour cela qu'on est amené à faire des contrôles comme dans la rue Émile Zola. De ce fait, on appelle « riverain » quelqu'un qui habite dans la zone. Ce n'est pas quelque chose de très précis et ça marche plutôt très bien, puisqu'on a perdu 80 % des voitures sur la rue Émile Zola par rapport à avant. Sur le bâtiment gare, il n'y a pas de destination aujourd'hui mais la SNCF va lancer un appel à manifestation d'intérêt de manière à ce que l'on puisse recueillir des projets qui pourraient être portés. Ces projets seront concertés avec l'ensemble des personnes.

La ville, elle, n'a pas exprimé un besoin municipal. Je donne l'exemple de la petite sœur de la Médoquine qui est la gare de Caudéran-Mérignac, sur laquelle aujourd'hui il y a un dojo, puisque c'est une salle sportive. La ville n'a pas mis d'intérêt en particulier là-dedans. On pourrait peut-être imaginer un endroit, un espace de co-working, une bibliothèque, bref, qu'importe, on verra tout ça, mais c'est la SNCF qui portera ça, étant entendu que le calendrier pour le bâtiment gare ne sera livré qu'à partir du moment où l'on aura fini le Pôle d'Échanges. On est vraiment en train de vous parler d'un projet qui est à partir de fin 2027. Il faut toujours vous souvenir qu'il y a des travaux pour la gare qui ouvriront en septembre 2025 et que l'ensemble des espaces publics eux, seront livrés courant 2027. Je donne un exemple : le rond-point que l'on a vu ici va changer. On va décaler la circulation des voitures de manière à protéger l'entrée des riverains. Quand on va libérer le rond-point, il aura la quasi-totalité de la géométrie définitive qu'il aura dans le cadre de l'espace public, de manière à ne pas faire quatre ans de travaux mais deux ans à cet endroit-là, notamment les travaux les plus bruyants. Donc, la rue Lafon, elle fait partie des très nombreuses remontées que l'on a eu. Quand j'évoque Lafon, c'est aussi toutes les autres rues que l'on a derrière, et on a des solutions par rapport à ça. Mais il serait assez regrettable de couper la circulation de la rue, ce qui voudrait dire qu'on couperait toute la desserte des riverains. François peut-être pour compléter ?

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

Oui juste un petit complément. Ce qui est le plus important à retenir c'est que l'avenue de la Gare repassera en double sens, c'est-à-dire que la position de la ville a été de dire « il n'est pas question que les gens qui viennent à la gare ressortent par Lafon ». Donc à partir du moment où l'avenue de la Gare est en double sens, je ne vois pas l'intérêt d'aller s'empêtrer dans des petites rues qui sont les vôtres, parce que le fonctionnement par l'avenue de la Gare sera beaucoup plus direct quelle que soit la direction. Après le maire a parlé d'un panneau « desserte riveraine ». S'il faut un panneau, on mettra un panneau.

Intervention riverain :

Bonjour, je voulais compléter concernant le bruit. Il y a effectivement le bruit des engins la nuit, durant les travaux. Moi, je voulais rebondir aussi sur le bruit des humains. Je suis désolée, je ne suis absolument pas contre l'idée, je pense que personne ici n'est contre l'idée de travailler dans la bonne humeur, dans une bonne ambiance. Mais quand pendant deux heures d'affilées, moi, j'habite rue de la Médoquine (c'est les quatre maisons mitoyennes qui sont à l'entrée du portail) et quand pendant deux heures, les agents, les messieurs discutent, parlent très très fort, rigolent, etc., c'est compliqué durant la nuit et c'est arrivé plusieurs nuits d'affilées. Est-ce que vous pouvez agir ?

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Alors, je passe le micro et ne vous excusez pas de poser des questions, on est là pour ça.

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

Justement, c'est ce genre de remontées qui nous intéressent, parce qu'effectivement c'est quelque chose que j'ai rappelé aux entreprises et c'est un rappel qu'on fait au quotidien et justement on parlait de bruits d'engins à des périodes bien données. On sait exactement quelles entreprises sont intervenues à ce moment-là et on fera un rappel à l'ordre. L'idée c'est vraiment d'avoir ce type de remontées pour pouvoir corriger ces choses. Alors, bien que là ce n'est pas le facteur technique, ni le facteur engin, c'est un facteur humain, il y a des corrections individuelles à faire et voilà c'est de dire au chef de chantier de ne pas crier auprès d'une certaine distance.

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

Comment on fait pour faire remonter ? « Hello Travaux » ?

Anne-Laure Téchené-Dubourdieu, directrice de projet Halte Ferroviaire Talence-Médoquine SNCF Gares & Connexions :

C'est ce que j'allais dire justement. L'objectif des réunions de quartier c'est vraiment de dire ce qu'on fait et ce qu'on va faire. Et aussi, on a vraiment voulu mettre en place un lien. Il y a ce rendez-vous régulier qui va se poursuivre. On partagera la date, la prochaine date tout à l'heure. Mais au quotidien, avec la ville, on essaye de mettre en place des liens entre vous et nous. Et comme le disait justement Nicolas, on a des moyens coercitifs vis-à-vis des entreprises pour qu'elles respectent ce qu'on leur a demandé de faire. Donc, les infos, il faut les faire remonter, soit via le site, soit via « Hello Travaux ». Essayez d'être le plus précis possible sur les dysfonctionnements comme celui que vous venez d'évoquer. Si vous pouvez indiquer la nuit, le jour, le lieu, etc., faites le remonter. Après la charnière c'est : ça remonte, ça remonte chez Martin, donc chez Colas, ensuite ça remonte chez Aurélie et Yannick, nous on regarde si c'est notre maîtrise d'ouvrage, si c'est SNCF Réseau, quelles sont les entreprises, etc., on va chercher l'info, on met en place les moyens et après, ça repart vers Martin puis vers vous.

Intervention riverain :

Du coup, ça ne met pas longtemps, on est d'accord ?

Anne-Laure Téchené-Dubourdieu, directrice de projet Halte Ferroviaire Talence-Médoquine SNCF Gares & Connexions :

Ça ne met pas très longtemps. Ça ne va pas être immédiat. Mais on l'a donné la dernière fois, on a dit qu'on répondrait sous 48 heures.

Intervention riverain :

Après, moi, je parle aussi de la sécurité rue de la Médoquine. Les engins remontent à toute vitesse. J'ai eu l'exemple type d'un enfant qui était en trottinette juste à côté. Le camion arrivait à toute allure.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

C'est le genre de remontées qu'il faut faire à travers l'application.

Intervention riverain :

Le risque c'est que la réponse soit trop tardive. J'espère que c'est alimenté et qu'il y a quelqu'un derrière.

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

On a déjà eu des interrogations, il y a déjà eu des réponses. L'intérêt de cette application, c'est la réactivité et donc, si ça a été mis en place, c'est une application qui a été mise en place par l'entreprise et que l'on utilise sur le chantier. Ce qu'on souhaite, en effet, c'est que si vous voyez des choses qui ne fonctionnent pas, des dysfonctionnements qui sont constatés, vous nous le faites remonter et on interviendra auprès des entreprises concernées. On les rencontre à chaque prise de chantiers. Il y a un point, un briefing qui est fait avec les entreprises sur le chantier, et on peut, à travers ces briefings qui sont faits avec les entreprises, rappeler un certain nombre d'éléments et en effet, on a aussi des moyens correctifs, c'est-à-dire que si ces entreprises ne respectent pas les règles de sécurité, il y a des pénalités prévues dans les marchés.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Je vous sens très inquiète par tous ces travaux. Je salue « Cyrielle 33 », mais « Cyrielle 33, » la seule question qui a été posée depuis le début du chantier sur « Hello Travaux », alors comme l'a dit madame, tout le monde n'a pas un smartphone aujourd'hui, c'est la raison pour laquelle vous avez le site internet et l'application. La question a été posée le 22 mars à 9h57. La réponse de l'équipe de chantier était le 22 mars à 12h15. Il s'est passé factuellement 2h15 entre la question et la réponse. Il ne faut pas oublier, par rapport à ce que disait madame tout à l'heure, il y a toutes vos questions. Il ne faut pas hésiter à nous faire remonter à toutes les équipes ce qui se passent, les petits, les grands et des moyens problèmes. Cette application elle est faite pour toutes les questions. Par ailleurs, sur la question de la sécurité : j'aimerais qu'il y ait des questions que, pendant les travaux de la gare de Talence-Médoquine. Que les gens roulent trop vite dans la rue de Talence, il y a quelques personnes qui prennent cette rue pour éviter le Cours Gallieni, qui ont une vitesse inadaptée 365 jours par an. L'autre question qui doit se poser aussi en fonction de vos remontées, c'est la présence de la police municipale si on devait avoir des problématiques de sécurité routière ou des mises en sécurité des rues si on s'aperçoit qu'il y a des problèmes de coexistence entre le chantier malgré les retours. Parce que la pénalité c'est intéressant, mais elle n'est que financière. À un moment donné, il y a le code de la route, il s'applique pour tout le monde, et si jamais on a ce genre de remontées, on ne peut pas mettre des amendes pour les gens qui parlent trop fort, mais pour les véhicules qui doivent respecter le code de la route, ça on peut le faire.

Intervention riverain :

Je voulais revenir sur le devenir des rues à proximité de la gare et donc ma question c'était par rapport à la rue de la Mission Haut-Brion qui est au-dessus de la gare, derrière la résidence « Haut Castel ». Cette rue, dans son aménagement, ou ça en est de la rétrocession et le devenir de cette rue ?

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

La réponse est à la défense.

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

Alors la rétrocession est en cours d'analyse auprès de la métropole puisque c'est la métropole. Par contre, il y avait des travaux qui devaient être effectués juste avant la rétrocession qui sont pour l'instant pas encore complètement réalisés. Donc, j'ai vu passer encore ces derniers jours, trois-quatre mails, c'est plutôt bon signe. Ça veut dire que les uns et les autres sont en train de se parler pour que ça avance. La rétrocession est lancée, elle va aller au bout, je ne suis pas capable de vous donner un délai mais ça continue à avancer.

Intervention riverain :

Qu'est ce qui va déclencher la signature finale de la rétrocession ?

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

C'est les quelques travaux qu'il reste à faire, sécurisation de trottoir... C'est un long combat mais ça avance.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Ce qu'il faut savoir, c'est que ça fait 4 ans qu'on y est et la métropole n'acceptera pas la rétrocession de la voirie si et seulement si les éléments qu'elle exige de la part des différents acteurs ne sont pas réunis. C'est logique, c'est la puissance publique. La puissance publique, quand ça a été construit, s'est engagée à livrer une rue dans un état. Ce n'est pas de votre faute en tant que riverain. Vous

subissez, ça fait 4 ans qu'on y est. Donc, il semble que l'on soit sur la fin. On met la pression sur les acteurs pour leur dire « écoutez, au bout d'un moment, on voudrait vraiment que la collecte passe par là. On voudrait vraiment qu'il y ait des protections de trottoirs, parce que tant que la rue n'est pas aux normes au sens métropolitaine, ça reste une voie privée ». Donc, c'est la raison pour laquelle aujourd'hui, la balle est un peu bloquée. Mais nous avons bon espoir d'y arriver. Par ailleurs, l'autre demande qui avait été faite par les riverains de cette rue, c'est de ne surtout pas autoriser de tourner à gauche depuis cette rue de la Mission Haut-Brion, qui serait très dangereuse. Et je vous confirme que, dans le cadre des travaux, il ne sera toujours pas possible de tourner à gauche dans votre rue. Le tourner à gauche sera protégé de façon un peu plus efficace que les quelques plots blancs, qui ont le mérite d'exister depuis quelques années maintenant. L'idée c'est de continuer à ce que cette voie desserve votre résidence.

Intervention riverain :

Oui, j'ai une petite question, sans ironie, mais je voulais savoir quel est le but de cette application ? L'application c'est pour poser des questions ou pour aller recueillir des informations ? Parce qu'à la précédente réunion, j'avais cru comprendre qu'à chaque fois qu'il y allait avoir quelque chose, on serait informé au jour le jour (s'il y a des travaux, des rues fermées...) et la dernière fois que j'y suis allée, enfin j'y vais tous les jours, il n'y a pas d'informations. Donc, je me demandais si c'était finalement que pour poser les questions ? Mais si c'est que pour poser des questions, on ne va pas tous les jours dire « qu'est-ce qui se passe aujourd'hui », « qu'est-ce qui se passe demain ? ». Donc, si elle n'a pas lieu de fonctionner et-ce qu'il y a une autre application ou un autre site ?

Anne-Laure Téchené-Dubourdieu, directrice de projet Halte Ferroviaire Talence-Médoquine SNCF Gares & Connexions :

Il y a deux moyens de communication. Effectivement, la communication, c'est dans les deux sens. C'est comme ça qu'on l'a toujours entendu. Il y a un site internet mis à jour, et sur le site, il y a des infos aussi à venir, donc des chantiers à venir. Le site permet aussi de communiquer et il y a aussi quelqu'un derrière le site. Si quelqu'un pose des questions sur le site en laissant ses coordonnées, derrière, il y a toujours un mécanisme avec Alison, Aurélie et moi, ou Alison, Yannick et Aurélie, qui regardent. On essaie aussi, on n'a pas forcément toujours les réponses sur le moment, alors on va chercher les réponses et après, on répond. Nous, c'est sur le site que l'on va donner des informations. Le site des travaux a aussi vocation à avoir de l'information de nous vers vous. Mais ce sera à partir du moment où Colas aura démarré ses travaux. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, on est dans la phase de travaux préliminaires, donc ce n'est pas Colas qui les mène, donc ils ne sont que sur notre site. À partir du moment où Colas aura démarré ses travaux, c'est-à-dire qu'aujourd'hui on est dans la phase de travaux préliminaires, donc ce n'est pas Colas qui les mène, donc ils sont que sur notre site. À partir du moment où Colas va démarrer, effectivement ce qui ne serait tardé, les informations seront à la fois sur « Hello Travaux » et sur le site. Je ne sais pas si j'ai été très clair, mais en tout cas, les deux outils sont dans les deux sens.

Intervention riverain :

Est-ce que vous pourrez relayer les informations sur le réseau social de Talence, Facebook par exemple ? Est-ce que vous pouvez, pour relayer les informations sur les rues coupées, le dire sur ce genre de choses, pour que ça soit accessible à plein de gens ?

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

Je vais revenir sur l'incident de la semaine dernière. L'entreprise devait distribuer dans toutes les boîtes aux lettres des rues concernées le fait que c'est été fermé. Ça a foiré. Je vous le dis, elle devait le faire, elle ne l'a pas fait. C'était précisé, c'était convié de cette manière. Mais il n'y a pas de raisons qu'il y ait d'autres rues barrées. Peut-être un ou deux passages pour pouvoir ré-enlever les matériels

qui ont été faits. Mais tout le chantier de la gare se passe par l'avenue de la Gare qui elle, va être fermée tout le long du chantier. Il n'y a pas de raisons qu'on revivie ce qui s'est passé mardi matin, que vous soyez à nouveau confrontés à ça. Je serai vigilant. Si ça devait se reproduire, je viendrais vérifier en amont si le tractage a bien été fait.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

J'ai eu François l'autre jour, le jour de l'installation de cet appareil, mais ce que disait tout à l'heure monsieur, madame, je ne sais plus, c'est qu'on essaye vraiment sur ce chantier, d'anticiper au maximum. Après les entreprises, elles ont la responsabilité de tracter, d'informer. Par rapport à la question que vous posiez tout à l'heure madame, sur « quel est le rôle de l'application ? », on avait aussi demandé, et on va toujours demander, dans le cadre d'opérations spéciales d'envergure, d'avoir des tractages particuliers. Mais ces tractages-là ne peuvent pas être tous les jours. On a prévu également, quand Colas sera là aussi, des informations, peut-être un peu plus globales. Là aujourd'hui, on est sur des travaux préliminaires. Donc là, « ça a merdé », puisque je reprends les termes de mon adjoint, ça n'aurait pas dû arriver, mais normalement, le fait d'isoler le chantier avec l'avenue de la Gare qui est fermée, normalement, doit aboutir au fait qu'il n'y aura plus, sauf exception, de coupures de rue. Par contre, je vous le dis tout de suite, quand on va installer sur le pont, quand les équipes vont installer le double sens qui va se déporter, ça va restreindre, ça va boucher, mais on conserve les sens de circulation, mais avec des capacités d'écoulement moindre qu'en temps normal. Déjà ce n'est pas très grave d'avoir un peu moins de voitures. On s'habitue aujourd'hui. De toute façon la rue de la Mission Haut-Brion c'est devenu un aspirateur à voitures pas possible. Il va falloir qu'on lutte contre ça. Par rapport à votre question madame, c'est vraiment une application de questions/réponses. Mais comme c'est une application développée par Colas, c'est une fois que Colas commence. Par contre, tout ce qui a été posé, alors même que Colas n'intervenait pas, a été remonté auprès des équipes intervenantes. D'autres questions ?

Intervention riverain :

On peut poser toutes les questions ?

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Oui oui, après ça dépend de la thématique.

Intervention riverain :

Moi je reviens sur mes questions pour l'impasse Veille-Tour. Cette rue-là devait être revue quand les travaux de la gare ont commencé ou avec SNCF Réseaux en partenariat avec Bordeaux Métropole tout ça, donc, est-ce qu'il va y avoir des trottoirs un jour ou est-ce qu'on va rétrocéder nos terrains ?

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

Aujourd'hui, je n'ai pas de travaux de voirie qui sont prévus. On a déjà eu l'occasion d'en discuter et je pensais que vous alliez venir sur la question de la sonorisation. Là, je n'ai pas de travaux aujourd'hui qui sont programmés à cet endroit-là. Je le dis assez fréquemment, je répète, les capacités financières que la métropole nous a fait tous les ans, c'est environ 1 km par an de voirie et 2 km de trottoir. On a 100 km kilomètres de voirie, ce qui veut dire 200 km de trottoir, et on répartit les choses au fur et à mesure. Mais j'entends la demande.

Intervention riverain :

Ça fait un moment qu'on nous avait dit qu'on reviendrait sur ce sujet, sur cette rue en particulier, quand il y aurait la SNCF, donc ça fait un moment que j'avais lâché l'affaire. J'attendais cette réunion là pour savoir si ça devait être un partenariat avec Bordeaux Métropole, la SNCF et tout parce que,

pour l'instant, on peut monter à pied aussi sur le pont, pas le gros mais le pont de la Médoquine actuel, on peut monter à pied et est-ce qu'on va pouvoir redescendre à pied sur la gare ?

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Sur la liaison piétonne vous voulez dire ?

Intervention riverain :

Déjà, l'impasse tout court. Depuis qu'on questionne la mairie sur la réflexion de la voie de l'impasse de la Vieille-Tour, à chaque fois, on nous renvoie sur les travaux de la gare et après on verra. Donc, on attend et surtout aussi, est-ce qu'on va pouvoir continuer à monter sur le pont ? Est-ce qu'on va garder les petits escaliers là pour monter sur le pont et pouvoir redescendre de l'autre côté, donc qui sera avenue de la Vieille Tour si je ne me trompe pas pour aller à la gare ?

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Je rappelle que la compétence voirie est exercée par Bordeaux Métropole, la mairie peut prendre le paratonnerre, mais est-ce que le petit escalier dont vous parlez est maintenu ? La réponse est oui. Par ailleurs, il y a bien des traversées piétonnes qui sont prévues. Vous les avez vues sur les plans entre le pont de droite et la future gare de la Médoquine. Donc la réponse est oui, on pourra rejoindre. On pourra passer par les cheminements piétons et vous pouvez prendre le bus express. Il y aura aussi ce cheminement piéton accessible aux personnes en fauteuil roulant.

Intervention riverain :

Je rebondis. Vous parlez du bus express. Évidemment, la question du bus, des bus qui passent actuellement rue Diderot, a été posée. Dans la concertation, il est dit qu'ils vont passer rue Dubernat. Finalement, on nous dit que ça va rester rue Diderot, que le bus express, à un moment donné, ça a été posé comme question « est-ce qu'il ferait peut-être le tour et qu'il passerait par l'avenue Mission Haut-Brion pour retourner à Arts et métiers. Qu'en est-il des bus express ? Est-ce qu'il va passer dans la rue Diderot ? S'il passe dans la rue Diderot, est-ce que cette rue devient en « sens interdit sauf riverains », est-ce que ça va devenir une piste cyclable ? Est-ce qu'on passe rue Dubernat ? Parce que la concertation, pardon, avait montré que c'était plus avantageux pour les riverains qui habitent rue Diderot, que ça passe rue Dubernat, du fait qu'il y ait les bureaux du CHU et qu'il y a quand même beaucoup moins de monde pour la nuisance que représente les bus.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Entre les riverains de la rue Dubernat et la rue Diderot, les avis diffèrent un petit peu. Je vais parler pour le compte de la métropole, parce que c'est la métropole qui gère le projet, mais avec nous, on peut peut-être essayer de dé zoomer (à l'écran), je ne sais pas si vous voyez quelque chose. Donc, dans le projet, vous allez avoir une dernière phase de concertation, ce qu'on appelle « l'enquête publique » qui va être gérée par des garants. L'option retenue aujourd'hui par la métropole, c'est le passage des bus par la rue Diderot, là où ils sont aujourd'hui, avec un traitement de la rue Dubernat pour les liaisons cyclistes. Les bus restent là où ils sont aujourd'hui. Le rond-point qui est là ne sera plus que pour les bus, là où il y a un sens interdit sauf riverains ici, et le trafic des voitures passera par-là, avec un sens interdit sauf riverains, c'est-à-dire que la protection du quartier reste intégrale. Par ailleurs, vu que vous avez ici des places de stationnement, il n'y a pas de changements de circulation. Le sens interdit sauf riverains demeure, et de manière à pouvoir restituer le stationnement qui, aujourd'hui, n'est pas tout à fait autorisé, la mairie devrait céder, mais à un prix à la métropole, une partie du terrain sur Mozart, pour créer du stationnement, pour spécifiquement la rue Diderot.

Intervention riverain :

Donc en fait, on aurait les quatre bus de TBM qui continueraient de traverser là, plus le bus express ?

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Je ne sais pas ce que vous appelez quatre bus ?

Intervention riverain :

Actuellement, on a le 80, le 73, et le 8 qui passent qui sont à TBM et en plus, ça rajoute le bus express qui va passer dans cette zone.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Alors déjà, le bus express remplace le 8 et est 100% électrique. Il va faire beaucoup moins de bruit. Toute la flotte de bus va être changée. Les impacts sur les autres lignes de bus : il n'y a pas d'autres lignes de bus express qui passent à cet endroit-là. Les impacts sur les autres lignes c'est que vous savez que Bordeaux Métropole et Kéolis, quand ils vont livrer un certain nombre de bus express, ils vont réfléchir à la suppression d'autres, à la connexion à d'autres puisque, par définition, il y a vocation aussi à remplacer un certain nombre de choses. Sur combien de bus vont passer ? Aujourd'hui, je ne saurais pas vous en dire plus, ce n'est pas ma compétence, mais ce que l'on a fait, c'est de maintenir la situation aujourd'hui. La seule chose que l'on va faire, c'est de protéger la rue Dubernat, notamment pour que la desserte du CHU ne se fasse pas par ailleurs que là. C'est la raison pour laquelle on a équilibré les choses. Aujourd'hui, le bus passe par rue Diderot et il va continuer à passer, sauf que ça sera mieux. Et dernière chose, pardon, vous aurez pendant quelques semaines, je n'ai pas la date aujourd'hui, je pense que c'est cet été, cet automne, une enquête publique, c'est-à-dire que la métropole va remettre le dossier avec tout dedans, et c'est une concertation réglementaire, encadrée, où chacun peut apporter sa contribution ou ces éléments par rapport à ça, ou tout simplement, poser une question, parce qu'on devrait avoir des questions.

Intervention riverain :

Par rapport aux dernières questions, après je laisse le micro. Par rapport à justement ce sens interdit qui sera sauf riverains, les voitures pourront circuler comme là on circule actuellement par le rond-point et prendre la voie du bus pour aller se garer dans la rue Diderot ?

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Alors le bus ne va passer que par-là. Ça, ça sera qu'une voie bus, d'accord ? Ce que vous nous avez demandé, c'était de décaler l'entrée du quartier. Ce quartier maintenant, ça rentrera par-là. Ce qui était là, vient là et tout le reste fonctionne. Et si vous voulez dans les prochains mois, voir le bruit que fait un bus express, vous allez avoir celui qui va être livré entre Saint-Aubin et Bordeaux. C'est assez remarquable d'un point de vue des vibrations et du bruit. C'est vraiment un autre monde. Par ailleurs, là où il y aurait des éléments de vibration, je rappelle que Bordeaux Métropole fera des revêtements, partout où c'est nécessaire, de manière à ce que les vibrations qui ne font parfois pas de bruit, mais qui peut être gênantes pour les riverains, puissent être refaits. Je rappelle qu'en droit, la notion de riverains n'existe pas. C'est là l'énorme avantage qu'ont ces panneaux-là : c'est que ça enlève tous ces itinéraires de Waze.

Intervention riverain :

Mesdames, messieurs bonsoir, monsieur le Maire, si j'ai bien compris, lorsqu'il y aura l'enquête publique, à l'issue, il sera pris la décision de faire passer le bus express soit rue Dubernat, soit rue Diderot ?

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Non, aujourd'hui, la position de la métropole qui instruit le dossier, c'est un peu compliqué réglementairement. La position est qu'aujourd'hui, la meilleure solution pour la protection du quartier, pour le bus etc, c'est le maintien de ce qui se passe aujourd'hui. C'est-à-dire le bus 8 qui

sera remplacé par le bus express concerne Diderot. Ça veut dire que, ce qui sera présenté dans le cadre de l'enquête publique, c'est ce que je vous ai indiqué là. Maintenant, une personne qui dirait « je rêverais que ça passe par la rue Dubernat », on a des riverains de la rue Dubernat qui ne seront évidemment pas d'accord avec ça c'est le principe, pourra dire « moi, je souhaiterais que « *tatati tatata* »... C'est ça, une enquête publique. Chacun peut s'exprimer, mais ce qui est proposé par la métropole, ce n'est pas parce qu'ils se sont réveillés un matin en se disant « *plouf plouf* », c'est que c'est la meilleure des solutions.

Intervention riverain :

Donc cela signifie qu'il y aura des travaux extrêmement importants rue Diderot ?

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Alors non, pour répondre, parce qu'aujourd'hui les travaux, quand le bus express, à la différence de tramways, ne refait pas tout de façade à façade. Je donne un exemple la rue de la Vieille Tour, elle ne va pas être reprise, parce que, d'abord elle a deux ans si je ne dis pas de bêtises. La métropole ne refait que lorsqu'il y a un arrêt ou lorsqu'il y a une problématique de voirie à cet endroit-là. Les travaux, si on reste sur l'hypothèse de Diderot, c'est de créer des places de stationnement et c'est à peu près tout.

Intervention riverain :

Oui mais vous avez forcément connaissance des travaux qu'il y a eu à Bordeaux pour le passage du bus express, notamment le Cours de la Marne, qui a été totalement ouvert.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Alors je ne suis pas en train de dire qu'il n'y aura pas de travaux, mais quand vous me dites extrêmement importants, je ne suis pas travaux publics, mais aujourd'hui, par rapport au tramway, surtout le Cours de la Marne, il a été reconfiguré pour y faire passer un plus grand nombre de bus, première chose, et la métropole a diagnostiqué cet endroit-là qu'il fallait tout refaire. La rue Diderot aujourd'hui, n'est qu'un passage, il n'y a pas besoin de tout casser pour tout refaire.

Intervention riverain :

Il y aura des trottoirs qui seront forcément réduits de moitié ? de ¾ ?

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Non pas forcément. C'est la raison pour laquelle, aujourd'hui, il y a un stationnement sur la rue Diderot qui n'est pas autorisé, normalement. Les gens stationnent dans la rue Diderot, mais il n'y a pas d'emplacements, de démarcation du stationnement. C'est un stationnement « coutumier », c'est-à-dire des gens qui habitent par-là. La métropole, nous a proposé, de manière à régler la situation, à ce qu'une encoche soit créée du côté de Mozart (qui appartient à la ville) pour créer huit places de manière à créer une encoche de stationnement à cet endroit-là.

Intervention riverain :

Je vous remercie monsieur Le Maire et j'espère que l'avenir vous donnera raison.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Alors, je me le souhaite à chaque fois, quoi qu'il arrive. Quand je vous dis que c'est extrêmement important que tout le monde ait la dimension. Il faut être clair. On ne fait pas passer un bus express en l'amenant par les airs ou en disant « ne vous inquiétez pas, ça va se faire comme ça ». D'abord ça apporte du plus, ça va apporter un bus qui va être silencieux, régulier et cadencé. C'est 5 minutes en heures pleines, 15 minutes en heures creuses, comme le 8 aujourd'hui, à quelque chose prêt. Il va y avoir des endroits sur lesquels il va y avoir des très gros travaux par contre, ça, c'est sûr, mais pas

dans la rue Diderot. Quand vous prenez la construction de ce rond-point, et ce rond-point, là je vous suivrai sur « ça c'est des grands travaux ». De la même façon que le carrefour que vous avez pour le CHU avec la rue de la Vieille Tour et la rue Pelletan va devenir un rond-point, de manière aussi à enlever les feux et à fluidifier la circulation.

Intervention riverain :

Merci de vos réponses Monsieur le Maire.

Intervention riverain :

Bonjour, j'habite rue de la Médoquine et je m'interroge sur les problèmes de stationnement, qui peuvent être collatéraux à l'ouverture de la gare, bien que j'ai cru comprendre qu'il y aurait 50 places de parking.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Ça répond à un échange que j'ai eu avec une de vos voisines. On a fait le choix, avec une dame qui avait cette voiture si je me souviens bien, ça devait être ici. Aujourd'hui, on a toujours porté ensemble, le fait que cette gare de la Médoquine n'est pas d'expropriation. Je le rappelle, il n'y a pas d'expropriation qui a été faite, c'est la raison pour laquelle le quai n°4 a été décalé de manière à n'avoir aucune expropriation. Deuxième chose, on a toujours dit qu'il fallait protéger le stationnement de l'ensemble du quartier qui est en zone bleue. On n'a jamais été favorable à la méthode, par exemple, qui réside à Bordeaux, où il y a une voiture autorisée par foyer et 52 jours, et c'est payant. Ce n'est pas ça qu'on a fait à Talence. On a fait une zone bleue intégralement gratuite. Le stationnement de la Médoquine, on a d'abord limité le stationnement voiture pour ne pas faire un aspirateur à voitures. Deuxième chose, on en a mis plus en haut qu'en bas et on a toujours dit qu'il y aurait une différence de traitement entre les parkings de la Médoquine et les parkings des riverains, de manière à ce que les riverains qui ont le droit en zone bleue, ne soit pas applicable dans les quartiers particuliers des parkings de la Médoquine. Il y aura un parking avec ceux qui utiliseront la gare, avec des éléments que le maire pourra décider et les parkings qui conserveront la zone bleue. Je me suis toujours engagé à ce que cette zone bleue demeure. On a trouvé un système, je trouve, qui est équilibré, qui coute 0 € pour les riverains. La seule façon demain de libérer la place dans ces zones-là, c'est de limiter le nombre de voitures par foyer. J'entends plus de gens qui me disent « j'ai deux voitures, ce n'est pas parce que je suis un affreux pollueur, c'est parce que, dans mon foyer, j'ai besoin de deux voitures ». Il n'y aura pas d'impact de stationnement structurel engendré par la Médoquine, du fait que la zone bleue demeure. Il reste en revanche les rues Diderot et Dubernat, et cette zone-là n'est pas encore réglementée et comme on l'a dit, si jamais il faut étendre la zone bleue à ces deux rues pour les protéger, on le fera.

Intervention riverain :

J'ai une autre question qui n'a rien à voir : est-ce qu'il y aura des petits commerces au sein de la gare de la Médoquine ?

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

Comme Monsieur le Maire l'a indiqué, le bâtiment aujourd'hui, déjà, il faut le réhabiliter, parce que le bâtiment, on a constaté qu'il y avait eu quelques dégâts à l'intérieur, du moins au niveau de la structure, donc, il y a des travaux de curage et reprise de structure qui vont être réalisés, un peu pour faire ce qu'on a réussi à faire à Caudéran. Ensuite, on fera un appel à une manifestation d'intérêt et on verra de cet appel quelles sont les personnes qui postulent, les entreprises, les associations... et on verra en fonction des propositions qui sont faites, en lien avec la ville bien entendu, pour voir les services qui sont les plus appropriés. Aujourd'hui, on est en train de travailler sur le sujet, mais on n'a pas d'idées préconçues en termes de services à mettre sur cette halte. Ce

qu'on souhaite, c'est que ce soit des services pour les voyageurs, mais aussi utiles pour les riverains. Donc on verra les réponses qu'on aura.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Il y avait des étudiants qui avaient travaillé sur le projet, par exemple, qui avait demandé « pourquoi ne pas ouvrir un tiers lieu ? », un endroit, par exemple, où on pourrait venir travailler avec quelques locaux. C'est la raison pour laquelle ce projet sera porté par la SNCF puisque c'est elle qui est propriétaire. On aura aussi un élément de concertation, c'est-à-dire que ce qui se fera, se fera aussi en concertation avec les riverains. Ça ne va pas arriver du jour au lendemain. De toute façon, il faut être clair : il faut une réalité aussi de zones. On ne va pas pouvoir aller apporter une grande activité à cet endroit-là, à 15m en dessous du sol. Mais il faut que quelqu'un fasse une proposition à la SNCF, qui n'est évidemment pas gratuite.

De plus, je crois que certains étaient intéressés par ça. Juste vous donner la date de la prochaine réunion, parce que je crois qu'il y a gens qui vont partir, parce que là, on va parler de l'acoustique préexistante de la gare : la prochaine réunion aura lieu le 4 juillet à 18h30, ici. Je trouve que ce format est plutôt bien, on répond à toutes les questions. Je dirais à la métropole de venir pour toutes vos questions sur le bus et les sens interdits. Ils étaient là la première fois mais ne pouvaient pas être là ce soir. 4 juillet pour la prochaine réunion.

Là, on va aborder le sujet plus particulièrement. On s'était engagé à revenir sur l'acoustique, on va dire préexistant de la gare, c'est-à-dire qu'avant de faire la gare, quoi qu'il arrive, il y a déjà des gênes chez certains riverains, de l'impact de la circulation des trains.

Donc bonne soirée à celles et ceux qui nous quittent.

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

Ce que je vous propose, c'est que dans les éléments d'informations, vous pouvez présenter les travaux à venir.

Anne-Laure Téchené-Dubourdieu, directrice de projet Halte Ferroviaire Talence-Médoquine SNCF Gares & Connexions :

En fait, le planning, il est complètement en lien avec celui qu'on a annoncé la dernière fois. Donc le support, de toute façon, sera sur le site. Voilà, il n'y a pas de nouveautés par rapport à ce qu'on avait expliqué la dernière fois. Donc, effectivement, on a remis aussi sur tous les moyens de communication, les QR codes... On peut passer à la partie acoustique.

3. Sujet : Acoustique

Nicolas Quatremère, Chargé de projets SNCF Réseau :

Re-bonsoir, je vous propose de répondre aux questions plutôt que de vous faire un gros historique de la façon dont SNCF s'attache à respecter la réglementation d'acoustique. Je ne sais pas si vous aviez des interrogations, c'est surtout pour ça que je suis venu, plus que pour vous exposer comment SNCF Réseau appréhende le bruit vis-à-vis des habitations qui sont de part et d'autre des voies ferrées.

Intervention riverain :

Alors moi je suis impasse de la Vieille Tour, c'est surélevé. Depuis que je suis propriétaire en 2016, je suis en contact avec la SNCF Réseau pour les travaux acoustiques. Il s'avère que ça a été réalisé l'année dernière sur certaines parcelles, ce n'était pas de la publicité et qu'ils n'ont pas été jeté. Deuxième chose, au niveau des relevés acoustiques, je pense que ça n'a pas été réalisé correctement, parce que si l'acoustique, le prestataire, relève, en tout cas pour chez-moi, par exemple, a relevé, a fait un compte-rendu acoustique sans le passage des trains. Donc, ça me dérange beaucoup, parce que j'ai bénéficié de travaux. J'ai eu une fenêtre et une VMC, et je ne vous cache pas, je suis en cours d'expertise avec un avocat. Mais par contre, ce que je veux dire, c'est que si l'acousticien, je ne sais pas comment vous les choisissez, si c'est un appel d'offres ou quoi que ce soit, mais pour moi, ils ne m'ont pas respecté. Ils n'ont pas du tout été consciencieux dans les travaux et de plus, leur rapport qu'ils m'ont fourni et que je suis en train de faire contre-expertisé, n'est pas en rapport avec la loi, et faire une expertise acoustique lorsqu'il n'y a pas de trains qui passent, je ne trouve pas ça logique. Et j'avais SNCF Réseau, en fait je n'ai pas bien compris si vous faites partie de la communication des travaux, moi, j'avais contact avec monsieur Blanchard.

Nicolas Quatremère, Chargé de projets SNCF Réseau :

Monsieur Blanchard, il travaille chez Synacoustique. C'est le maître d'œuvre et il intervient pour le compte d'SNCF Réseau effectivement. On a passé un contrat avec Synacoustique et elle a, dans son contrat, la responsabilité d'établir des conventions de travaux avec les riverains, faire réaliser les travaux, ensuite réaliser des procès-verbaux avec des constats de réception à la suite de la réalisation des travaux, pour vérifier que, l'efficacité des dispositifs, des huisseries qui sont changés, permettent de respecter, de revenir dans les seuils, dans les plafonds de niveau de bruit et je ne suis pas certain qu'il y ait la nécessité qu'il y ait des trains puisqu'en fait, je pense qu'ils placent une source d'émission de bruit à l'extérieur, ils placent des capteurs à l'intérieur et ils vérifient que entre le bruit à l'extérieur ou à l'intérieur, le critère d'absorption est respecté. Donc, on passe d'un niveau de bruit à l'extérieur, à un niveau de bruit à l'intérieur et que le niveau de bruit à l'intérieur respecte la réglementation...

Intervention riverain :

Ah non ce n'est pas du tout ça parce que, si vous voulez, le niveau de bruit, il peut être respecté. Pour le coup chez moi ce n'est pas le cas, il peut être respecté, mais forcément, il est intensifié par un passage de train. Ce qui m'inquiète et c'est pour ça que j'ai fait un peu du travail avec tous mes voisins sur la rue, tout ça pour qu'on puisse bénéficier enfin de ces travaux après sept ans d'attente. En fait, vu que les trains vont s'arrêter, vont freiner et redémarrer, ça va engendrer plus de bruit. En soit, même si c'est une plus-value pour Talence, et que je suis totalement pour, pour nous, riverains, c'est quand même plus désagréable. Je ne sais pas du tout comment faire pour vous faire comprendre que, moi, ils ont débarqué à cinq chez-moi, un menuisier, deux Synacoustique, deux SNCF Réseau et ils m'ont pris complètement pour une idiote. Ils m'ont mis plus bas que terre et c'était vraiment inadmissible.

Nicolas Quatremère, Chargé de projets SNCF Réseau :

Alors, je vais prendre vos coordonnées et je vais prendre contact avec Synacoustique et puis on va voir comment on va procéder.

Intervention riverain :

J'ai un avocat maintenant pour faire la suite.

Nicolas Quatremère, Chargé de projets SNCF Réseau :

Ou sinon oui je ne sais pas si vous avez la volonté d'aller en contentieux, c'est votre volonté, c'est dommage mais moi je prends vos coordonnées et je vais me retourner vers Synacoustique.

Intervention riverain :

On peut en parler en solo, si vous le souhaitez, c'est pour vous dire qu'en fait cette entreprise-là, elle n'est pas, pour moi, en tout cas, mes interlocuteurs, ne m'ont pas bien traité et franchement, j'ai eu d'autres retours aussi négatifs. Moi, clairement, ils m'ont dit que je voulais faire de l'esthétique sur ma maison par exemple. Je leur ai dit que je n'ai pas attendu, par exemple, pour faire de l'esthétique sur ma maison. Je n'ai pas besoin de Synacoustique, donc ce n'est pas très sympa, mais on peut en parler en off, il n'y a pas de soucis.

Nicolas Quatremère, Chargé de projets SNCF Réseau :

Oui oui, parce que plus globalement, on a les travaux qui ont été réalisés dans votre logement. Ils s'inscrivent dans un programme de résorption des points noirs bruits ferroviaires dans l'agglomération bordelaise, qui est porté par SNCF Réseau qui gère l'infrastructure de transports ferroviaires qui génère du bruit. Après, on est à travailler avec des partenaires : la région, l'État, Bordeaux Métropole pour mettre en place le programme. Le programme, il a porté sur l'ensemble de l'agglomération bordelaise. Donc, on est parti de Bassens jusqu'à Pessac et sur l'autre ligne depuis Lormont et on a supprimé des points noirs bruits, c'est-à-dire des logements ou des habitations, écoles, hôpitaux... et il y a plusieurs centaines de bâtiments qu'on put être traités, et à chaque fois que les bâtiments ont été traités par le biais d'isolation façade, on a fait intervenir Synacoustique. Vous êtes la première personne qui me faites ce retour-là sur une intervention de Synacoustique.

Intervention riverain :

Peut-être parce que j'étais la seule à batailler sur l'impasse Vieille Tour depuis 2016. Après on me mène un peu en bateau aussi, ça ce n'est pas de votre faute. Il y aura un écran acoustique, après non, ce sera un mur, après il y aura un écran puis finalement on refait des fenêtres huit ans après. Ce n'est pas grave en soi, je sais que maintenant, c'est fait et tout ça, par contre, ce n'est pas bien fait. Le menuisier qui est venu qui me dit « mais on vous enlève une VMC pour vous mettre une VMC acoustique » qui n'est pas acoustique. Et depuis, par exemple, tout l'hiver, c'est comme si j'avais un trou chez-moi. J'ai perdu énormément d'électricité en chauffage, j'ai froid tout le temps alors qu'avant, ça se passait bien. Donc là déjà, il y a un souci, et le compte-rendu de Synacoustique que j'ai fait expertiser par un autre, une autre entreprise acoustique, qui n'est déjà pas en rapport avec la loi.

Nicolas Quatremère, Chargé de projets SNCF Réseau :

On va regarder objectivement avec vous le sujet.

Intervention riverain :

Moi, je rebondis sur la dame du coup. Plutôt que d'être riverain par riverain, coup par coup à tous militer pour avoir moins de bruit, pourquoi un mur n'a pas été pensé ? Là, on va avoir une gare, ça va avoir un impact. Il y a aussi le freinage. Je pense à la pollution en parti dû au freinage. Pourquoi un mur n'est pas pensé tout le long ? Plutôt que ce soit des riverains un par un. Certaines rues, ont eu

un mur acoustique parce qu'il se sont montés tous ensemble, en espèce de collectif. Est-ce qu'il faut tous en passer par-là pour avoir un mur ? On a autre chose à faire. Aux abords d'une gare, il me semble indispensable de limiter le bruit.

Nicolas Quatremère, Chargé de projets SNCF Réseau :

Je vais laisser mon collègue répondre. Pour la gare, pour l'ensemble de l'agglomération bordelaise, on ne réalise pas des murs au bord des voies, sur l'ensemble du linéaire. Ça n'est tout simplement pas possible. On a réalisé des écrans de protection acoustique dans l'agglomération bordelaise au titre du programme que je vous ai parlé tout à l'heure. On en a fait un à Bassens, on en a fait un à Lormont, à Pessac, à Talence, là où il était pertinent d'en faire, en utilisant de manière censée. Donc on a mis en place des écrans là où il y avait beaucoup de logements, une forte densité de logements qui subissait un bruit ferroviaire, au-delà de la réglementation. Dans l'agglomération bordelaise, dans le secteur de Talence à proximité de la halte qui va rouvrir, on a traité par isolation de façade à peu près 70 logements sur les 130 identifiés.

Il y a différents critères. Le premier critère, c'est que le logement ne doit pas être récent, si le logement est récent, il doit avoir été construit en respectant la réglementation. Ensuite, si c'est des logements anciens, on revient aux mesures qui sont réalisés, il y a des études acoustiques qui ont été menées, des capteurs qui ont été posés, des trains ont circulés...

Intervention riverain :

Vous parlez de la carte de Bordeaux Métropole, des bruits ? Car elle n'a pas été réactualisée depuis 2022 et franchement j'ai regardé, je l'ai épluché, ils ne prennent pas encore pour nous, en l'occurrence, le passage à niveau.

Nicolas Quatremère, Chargé de projets SNCF Réseau :

Alors, les données qui ont été prises en compte pour déterminer si un logement pouvait bénéficier du programme qu'on avait mis en place se base sur des études qui se sont basées sur des projections de trafic à 2035, donc avec un niveau de trafic de tout type de voyageurs, beaucoup plus important que le niveau actuel. Et ce sont ces références-là de circulation ferroviaire qui ont été prises en compte pour ensuite mesurer quel était le bruit dans les habitations qui sont aux abords des voies ferrées.

Intervention riverain :

Dans une même rue, par exemple, il peut y avoir, je parle par rapport à la carte, ça ne parle pas aux gens, mais il y a des petits points en orange ou en rouge foncé ou violet, et dans une même rue, il y en a qui vont avoir des couleurs complètement différentes, alors qu'on entend tous, le train. Le fait de mettre un mur aussi en amont, ça porte aussi le bruit après plus loin et le problème est repoussé.

Nicolas Quatremère, Chargé de projets SNCF Réseau :

Les études qui sont réalisées, prévoient, quand il y a un écran qui est conçu. Cet écran absorbe le son, il n'absorbe pas en totalité, mais il absorbe. Pour une part, il absorbe et il évite qu'il y ait l'effet miroir. Les études identifient une situation sans mur de protection et ensuite modélisent aussi une situation. L'étude prend aussi en compte la situation après réalisation d'un mur, pour vérifier la situation avec un mur et le résultat, notamment réfère dans les airs, c'est-à-dire que quand on met un mur dans la projection, on est en face, à proximité de ce mur et plus loin, on ne génère pas de points, voir bruit, de logements qui subissent un son supérieur à la réglementation par le fait d'avoir posé cet écran. Après le bruit, c'est aussi beaucoup de questions de ressenti et c'est très très particulier, propre à chaque personne, la tolérance au bruit. C'est pour ça que c'est objectivé par la réglementation. La réglementation elle définit que de jour, c'est 68 décibels et de nuit, c'est 63 décibels. Ça, c'est l'objectif. Ça se mesure avec un sonomètre et des bureaux d'études qui sont chargés de vérifier que, sans ou avec protection, on est dans, ou on n'est pas dans la réglementation.

Intervention riverain :

J'ai repris le micro. Aux précédentes réunions, il y a une dame, je ne sais pas si elle est là, je ne la reconnais pas, qui habite en bas de la passerelle, pas côté mur, de l'autre côté et elle a fait plusieurs fois la remarque en disant que depuis qu'il y a le mur qui a été mis en face, elle entendait moins de bruit avant le mur que depuis que y'a le mur. Donc, c'est un peu contradictoire à ce que vous dites.

Nicolas Quatremère, Chargé de projets SNCF Réseau :

Non non ce n'est pas contradictoire.

Intervention riverain :

Elle ressent plus de bruit et à chaque fois elle vient à la réunion, là elle n'est pas là. Alors je ne la connais pas personnellement, mais je me rappelle de son intervention, quand elle est venue ici, elle avait bien signalé qu'elle entendait plus de bruit depuis qu'il y avait le mur anti-bruit en face. Et là, je vais encore revenir sur le passage de la passerelle au bout de la rue de la Médoquine, ce serait peut-être bien quand même, on insiste, si vous ne pouvez pas mettre un appareil à ce niveau-là, parce qu'il y a les bâtiments qui camouflent un peu le bruit. Et là, il y a plus de bâtiments, le bruit arrive et en plus, comme j'ai dit, il y a les traverses au sol qui font un bruit horrible. Hier, j'ai discuté avec une dame qui me disait que sa fille, quand elle passait par-là en vélo et qu'elle entendait le bruit passer, elle faisait des « bons ». Elle a failli avoir plusieurs fois des accidents tellement que c'est important. C'est au niveau du passage, ça fait même peur.

Nicolas Quatremère, Chargé de projets SNCF Réseau :

Les trains circulent sur cette voie depuis plus de 100 ans, 150 ans, peut-être même plus. La voie, les traverses, elles sont là depuis 10, 15, 20 ans.

Intervention riverain :

Eh bien, ça fait peut-être 20 ans qu'il y a le bruit ? Et moi, chaque fois que je vois une réunion, j'essaie de le caser. À chaque fois, on me dit « bon voilà »

Nicolas Quatremère, Chargé de projets SNCF Réseau :

On a fait des mesures du niveau sonore généré par la circulation des trains. On est dans la réglementation en matière de bruit.

Intervention riverain :

Mais est-ce que vous l'avez fait vraiment au niveau de l'ancien passage à niveau ?

Nicolas Quatremère, Chargé de projets SNCF Réseau :

On n'a pas posé un capteur tous les 5 mètres sur l'ensemble de la voie ferrée.

Intervention riverain :

Oui, mais là, ce serait important, parce qu'il y a des bâtiments qui ont été construits entre-temps. Donc, tous les bâtiments qui ont été construits rue Paul Bert, quelque part, le bruit est bloqué et après, il ressort au niveau du passage à niveau plus qu'avant puisque le bruit qui ressort, il est un peu canalisé par les bâtiments et après, il n'y a plus de bâtiments, le bruit ressort et s'est amplifié... Il faudrait vraiment que vous veniez sur place pour vous rendre compte, parce qu'il y a des jours, c'est un peu atténué. Je ne sais pas si c'est parce qu'il pleut, c'est sec, ou le vent, mais ça fait sursauter les gens.

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

Le ressenti c'est une chose, puis le ressenti qu'on peut avoir par rapport au bruit, chacun a un ressenti différent. Donc, les mesures, elles sont réglementées en termes d'installation de sonomètres à la distance de la façade. Donc, le mieux, c'est de prendre une mesure avec un acousticien certifié qui fera une mesure conforme à la réglementation et qui permettra de mesurer le ressenti que vous pouvez avoir les uns et les autres. C'est le seul moyen d'objectiver le sujet.

Intervention riverain :

C'est ce qu'on souhaite, mais sur une durée un petit peu plus longue, parce que le jour et la nuit.

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

C'est réglementé. Une mesure acoustique est faite par un acousticien, ce n'est pas, je viens avec mon appareil, je le dépose, je reste cinq minutes et je repars. C'est normé. Il y a une norme et l'acousticien doit respecter cette norme et la norme, elle dit non seulement le temps de mesure, mais indique aussi l'emplacement de l'appareil par rapport aux habitations, donc le mieux, c'est en effet de faire cette mesure en objectif, le ressenti des uns et des autres, et on verra bien les résultats que ça donne.

Intervention riverain :

Je précise, on n'est pas que deux isolés, il y a d'autres personnes qui n'ont pas pu venir.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

On en avait parlé la dernière fois c'est pour ça que François s'est levé. Moi si vous êtes acousticienne, tant mieux, moi, non, je ne le suis pas. Je dis juste que, aujourd'hui, ça fait des années que les riverains de cette zone-là disent, je me souviens d'une discussion qu'on avait eu tous les deux sur l'écho que pouvait avoir la gare, etc. et là où je vous suis, madame, il y a des moments, moi, je n'habite pas très loin de la voie ferrée non plus, des fois, on l'entend, des fois on ne l'entend pas. La seule question, c'est que je pense que la seule façon, à un moment ou un autre, de dire la photographie réelle de 2024, je dis n'importe quoi, à un temps donné, de jour, de nuit, qu'il fasse beau... c'est de mettre une campagne mesure à deux points et de dire voilà la réalité ; mais comme dit monsieur, ce n'est pas une réalité qui est estimée ou pas, et comme ça, on pourra avoir un élément à échanger avec la SNCF sur une base réelle, et pas simplement j'ai sursauté, j'ai peur, etc. Voilà, parce qu'il peut s'être passé plein de choses depuis des années qui fassent que le son se propage différemment. Je pense qu'il serait pas mal d'obtenir cela, dans des délais raisonnables, pas demain.

Intervention riverain :

Comme j'habite juste à côté d'un sonomètre qui a été posé, je me suis réveillé un jour et j'ai vu la présence de ce sonomètre. Je suppose que le bruit est important là où j'habite mais justement, je voulais savoir si vous avez déjà des mesures, c'est-à-dire avant les travaux, après le commencement des travaux, parce que tout à l'heure vous disiez qu'il y avait des seuils qui étaient réglementaires ?

Nicolas Quatremère, Chargé de projets SNCF Réseau :

J'allais répondre à monsieur le Maire, on a fait des campagnes de mesure et on en a fait aussi récemment, donc on va déjà aller regarder. Je vais prendre contact avec vous pour voir quelle est la zone précisément sur laquelle vous souhaitez qu'on intervienne. Je vais regarder déjà si on a des mesures qui ont été réalisées et des mesures récentes. Ça permettra peut-être déjà de pouvoir vous répondre sur le respect de la réglementation.

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

Pour les trois personnes qui se sont exprimées là, on est vraiment au droit de l'ancien passage à niveau avec, d'un côté, l'impasse Vieille Tour, la rue de la Médoquine et la rue Lafon remontant. C'est vraiment cette zone-là où, vous le savez, on n'a plus le tunnel, quelque part, où passe la voie ferrée. C'est là que la voie revient au niveau des habitations et toutes les expressions qui sont en train de se faire, c'est ce que j'ai déjà eu l'occasion de vous dire. C'est en train de se faire autour de cet ancien passage à niveau, parce que c'est vraiment là qu'est le nœud du questionnement, qu'il faut absolument arriver, à mon sens, à objectiver, tout en rappelant que, même dans le cas, je vous le redis, même s'il y avait des mesures qui dépassaient les seuils pour les habitations les plus récentes, ça ne serait pas pris en charge, parce que les normes de fenêtre et autres font que ça ne sera pas pris en charge. Et il y a tout un cadre assez précis qui est réglementaire. Vous vous doutez bien que la SNCF ne peut pas s'amuser partout en France à changer toutes les fenêtres des habitations qui touchent la voie ferrée. Il y a une réglementation nationale. C'est assez complexe quand on n'est pas de la partie pour arriver à le comprendre, mais il faut bien être conscient de ça. La mesure, c'est une chose mais derrière, ça permet d'objectiver en tout cas, et de savoir ce qu'il en est.

Intervention riverain :

Moi, je voulais dire, on ne parle pas forcément de changer les fenêtres, mais de fermer ce passage à niveau par quelque chose, un écran, un mur, un mur pour fermer... parce que ce n'est pas que pour nous, c'est pour, comme je disais, les piétons qui passent, les gens qui sont à vélo, les enfants, ceux qui reviennent du collège qui n'est pas très loin. Et puis, les riverains. Donc ce n'est même pas changer les fenêtres mais faire une isolation phonique au niveau du portail.

Intervention riverain :

Niveau sécurité, je vous avais déjà alerté, ça a été un peu changé. Vous avez quand même fait quelque chose, mais ce n'est pas suffisant. Par contre, c'est très dangereux. Les gamins vraiment, je les ai chopés, ils coupent le grillage là sur le côté, ils passent. J'entends que c'est des gamins, qu'il faut les éduquer, mais par contre, malgré le fait qu'ils soient peut-être mal élevés, les trains on ne les voit pas arriver.

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

S'ils coupent le grillage pour traverser, c'est une infraction.

Intervention riverain :

Oui c'est une infraction, mais moi je le dis à monsieur le Maire depuis un moment, je sais qu'il vous fait des remontées, mais c'est des gamins, ils ont 8/9 ans.

Intervention riverain :

Ok, mais vous savez par où ils passent vos enfants quand ils rentrent de l'école ? Ce passage à niveau il n'a jamais été sécurisé, moi je suis là depuis 98, il n'a jamais été sécurisé, et si ça pose un problème aux gens pour le bruit, franchement, on n'est peut-être pas à 100 m de mur, parce que là, il va y avoir des accidents, et ça fait déjà longtemps que je le dis, parce que moi, je les chope les gamins.

Nicolas Quatremère, Chargé de projets SNCF Réseau :

Madame, il y aurait un mur, ils trouveraient le temps. Quand on veut passer, ne pas respecter la loi, on passe au-dessus du mur, on passe derrière le grillage, sous le grillage... Donc, après, on essaie de sécuriser au maximum, dès qu'il y a des remontées, on intervient, on change le grillage, il y a un portail, il y a de la signalétique. Après, on ne peut pas mettre un agent devant chaque portail. On fait le maximum, mais...

Intervention riverain :

C'est le seul endroit où, quand les gamins ils rentrent de l'école, ils ont la vue sur les trains. Moi, je vois les TGV, ils passent et tout. Il y a juste là, il y a le portail, c'est vraiment... On dirait que ça attire en plus.

Nicolas Quatremère, Chargé de projets SNCF Réseau :

Non ça n'attire pas, il y a un portail, il y a de l'information qui dit que c'est strictement interdit de traverser. Ça n'attire pas. Le passage à niveau est sécurisé. Le passage à niveau, il est sécurisé depuis 1 an même pas. On respecte la réglementation, il y a un portail. Ça ne fait pas 1 an qu'il y a un portail, avant ce n'était pas ouvert avec une invitation à traverser.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Dans ce cas-là, pour qu'on rassemble bien le besoin, ce que je voudrais qu'on, peut-être, puisse acter avec vous, monsieur, juste parce que d'abord le remercier, parce que je vous rappelle, mais la question, c'est que, la dernière fois, on est là sur un élément qui est complètement en dehors des aspects de la Médoquine. Ce que j'aurais voulu, peut-être, qu'on puisse acter ensemble, si tout le monde est d'accord, c'est d'abord de savoir de quelles mesures on dispose, à quels endroits et en quelles années, et dans l'hypothèse où ces mesures ne seraient pas concluantes, qu'on puisse essayer de voir dans quels délais vous pourriez faire de nouvelles mesures, de manière à donner la photographie qui corresponde à quelque chose demain. Est-ce que je dis une bêtise ?

Nicolas Quatremère, Chargé de projets SNCF Réseau :

Oui, oui, c'est ce que je proposais de faire.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Est-ce que ça va à tout le monde ?

Intervention riverain :

On n'a aucune valeur pour l'instant ?

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

On ne les a pas là ce soir.

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

Non, non, pardon. La question de monsieur et d'un autre monsieur c'est, est-ce que les deux sonomètres qui ont été installés pour la gare ont déjà donné des mesures ? C'est ça la question. Est-ce qu'on peut connaître ces mesures ?

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

En fait, on a installé des sonomètres au niveau de la gare, c'est pour mesurer le bruit du chantier. Donc, c'est bien pour vérifier que les mesures qui sont prises par nos chantiers sont bien respectées. Ce n'est pas du tout le même dispositif que de faire des mesures par rapport aux circulations qu'il peut y avoir. D'autant plus que quand on travaille de nuit, on n'a pas forcément les mêmes circulations que le jour. Donc, il ne faut pas qu'on mélange.

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

Est-ce qu'ils ont déjà donné des résultats ?

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

Des résultats par rapport au bruit du chantier ?

Anne-Laure Téchené-Dubourdieu, directrice de projet Halte Ferroviaire Talence-Médoquine SNCF Gares & Connexions :

Oui, on a des rapports hebdomadaires qu'on analyse. Si jamais ça dépassait, on prendrait les mesures nécessaires.

Intervention riverain :

De toute façon, on utilise « Hello Travaux » si on a le moindre souci ?

Anne-Laure Téchené-Dubourdieu, directrice de projet Halte Ferroviaire Talence-Médoquine SNCF Gares & Connexions :

Tout à fait.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Est-ce qu'il y aurait d'autres questions ? Parce que je voudrais d'abord remercier tout le monde, parce que je peux vous assurer qu'on en gère des chantiers et que des niveaux de préparation comme ça, on n'en voit pas beaucoup. On se revoit le 4 juillet, quoi qu'il arrive, pour parler du chantier de la gare de la Médoquine et ce qu'on vient d'acter ensemble, c'est qu'au cours de cette réunion, on puisse disposer des éléments, des capteurs. Là, on va parler hors Médoquine, c'est-à-dire pour les riverains, on va dire de la zone, parce que là, on a parlé du passage piéton mais, il y d'autres personnes, vous l'avez dit madame, là-dessus on ne va pas remonter jusqu'à Pessac, mais en fait les capteurs dont on dispose, la SNCF et le cas échéant, un calendrier qui pourrait être obtenu pour disposer de mesures plus récentes, si et seulement si les mesures dont dispose la SNCF n'étaient pas là-dessus. Est-ce que ça convient à tout le monde ?

Intervention riverain :

Juste un truc mais, on est d'accord que là ça va être potentiellement, si monsieur est d'accord, que SNCF Réseau ça fonctionne, ça va être des mesures avant l'ouverture de la gare. Est-ce que potentiellement après l'ouverture de la gare, on pourra refaire des mesures au cas où les freins, les accélérations... ?

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

Mais les mesures, s'il les a, c'est forcément avant l'ouverture de la gare puisqu'elle n'est pas encore ouverte et je rappelle que la gare de la Médoquine n'est pas une fin en soit, c'est-à-dire que demain, on a plein de chantiers avec la SNCF, on a une passerelle, on a plein de choses. Ça veut dire que si demain, enfin, je pense qu'il ne faut pas mélanger les deux sujets. J'entends juste le point qu'il peut y avoir entre « mais la gare va-t-elle m'apporter plus de nuisances ? », je rappelle que n'importe quand, on peut saisir la SNCF, mais c'est le fait de dire, on refait des mesures. La réponse à votre question est oui, mais là, pour l'instant on va d'abord essayer de savoir de quoi on dispose aujourd'hui, parce que ce que j'ai toujours entendu, c'est qu'il y avait cette problématique au niveau de ce passage piéton, qu'il y avait ce bruit qui s'engouffrait à cet endroit-là, qui, d'ailleurs est à mon avis, plus perceptible du côté nord que du côté sud. C'est-à-dire que du côté de la rue Roustaing, l'engouffrement du bruit n'est pas du tout celui qu'on avait pu constater quand on s'est croisé dans ce secteur-là, où on avait quelque chose qui remontait. Donc là, je ne parle que de ma perception. C'est pour ça que je regroupe aussi que pour la prochaine réunion du 4 juillet, on puisse faire comme ça. C'est-à-dire, avoir un élément sur la gare, les travaux et toutes nos réjouissances, et qu'on ait un point particulier avec ça et comme ça on laisse ce temps-là nécessaire à la SNCF pour s'organiser. Ça vous va ?

Intervention riverain :

Moi ça me va à partir du moment où on pourra refaire la même chose, quand les trains vont s'arrêter et repartir.

Dans toute la France, quand vous faites des lignes, c'est *kif-kif* les mêmes travaux partout où ?

Pascal Petel, directeur régional adjoint SNCF Gares & Connexions :

Ça dépend de la nature des travaux qu'on réalise. On peut faire, par exemple, des travaux de régénération de voie, c'est des voies qui sont anciennes et il y a la nécessité de changer les rails etc. et ça, ça fait partie des travaux que SNCF Réseau mène et donc, issue de l'état du réseau, ça dépend des moyens qui sont mis en œuvre en fonction des travaux réalisés. Il y a différentes technologies de travaux, par exemple les travaux de voies, et c'est vraiment particulier en fonction du linéaire à traiter.

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

J'ai aussi envie de vous dire en plus, puisqu'on parle des trains, que le projet qu'on appelle la LGV, c'est aussi de faire passer un certain nombre de TGV qui passent aujourd'hui dans la Médoquine, par un autre endroit. Donc, il faut aussi voir les trains qui circuleront en moins, même si les TGV ne sont pas les trains qui font le plus de bruit.

Intervention riverain :

Est-ce que ce serait possible d'être prévenu avant que les mesures soient prises ?

Emmanuel Sallaberry, maire de Talence :

On est en train de regarder la photographie des dernières mesures disponibles dans la zone et, évidemment, si jamais il y a des capteurs de mesure qui sont installés, la SNCF, en général, je suppose, communique, donc la réponse est oui à votre question.

Je veux vraiment qu'on se mette d'accord sur la méthodologie. Il y a un problème qui est préexistant à la gare de la Médoquine. En tout cas, c'est une remontée que vous avez, qui est préexistante à la Médoquine. On profite de cette parenthèse là et vraiment je vous remercie monsieur et toutes les équipes parce que la SNCF aurait pu dire « bon écoutez, on verra ça ailleurs », donc vraiment je voulais vous remercier. Par contre, ce n'est pas parce que la SNCF dit que les mesures ne sont pas concluantes qu'il faudra accuser le sonomètre. Je rappelle, les sonomètres sont étalonnés et sont posés par des gens qui sont assermentés.

Donc, on se revoit le 4 juillet. Je pensais qu'on allait terminer un peu plus tôt que ça et spécifiquement, on fera un point là-dessus par rapport à la suite des événements.

Bonne soirée et merci à toutes et à tous.