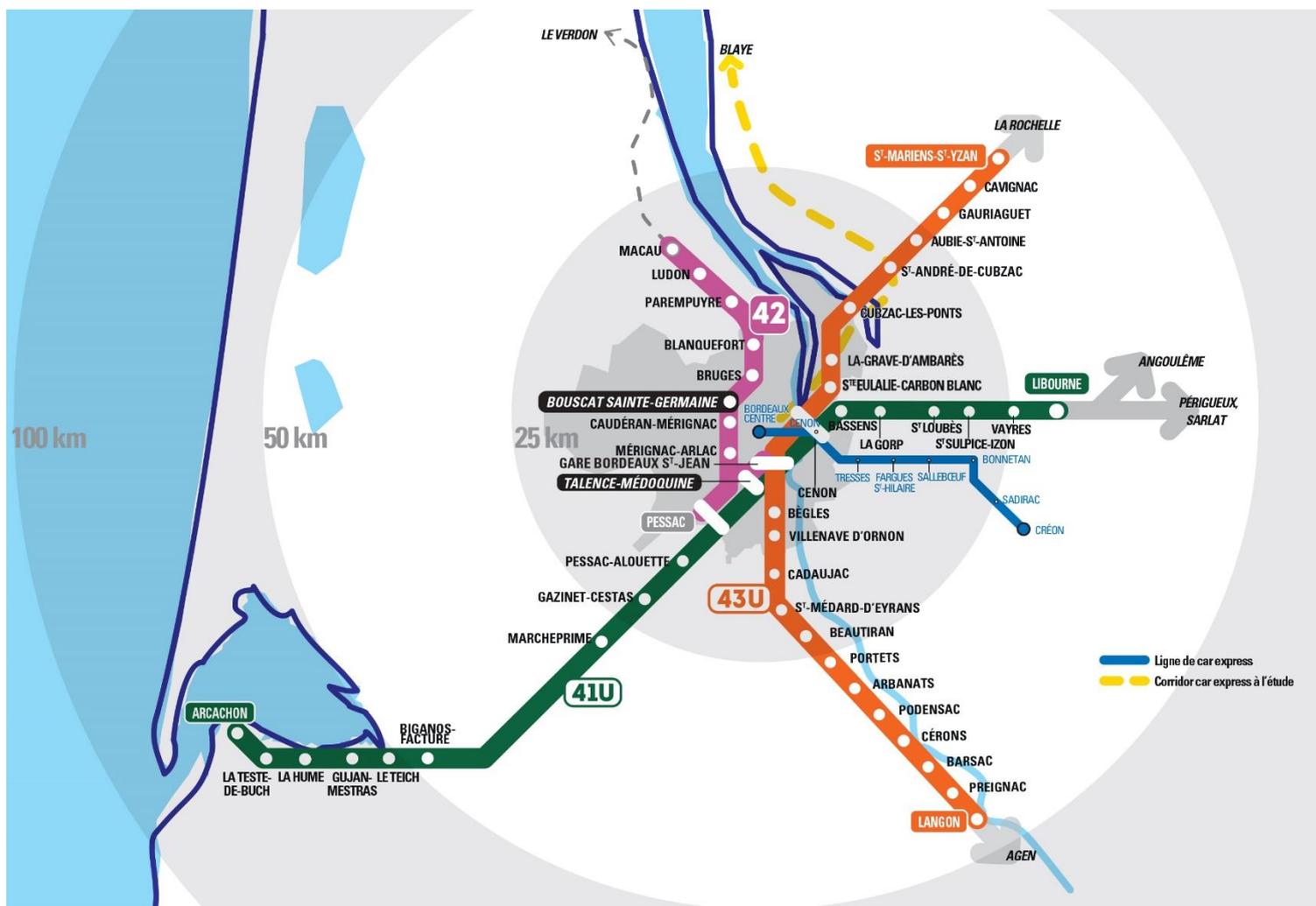


Feuille de route pour le développement d'un Réseau Express Régional Métropolitain

Introduction du Département

Révision mars 2023



Source : Nouvelle-Aquitaine

Périmètre du réseau et des études à fin 2022



En partenariat avec l'Etat, le groupe SNCF et Nouvelle-Aquitaine Mobilités

Un partenariat élargi au service des mobilités de l'aire métropolitaine bordelaise et girondine

Résolument engagés en faveur du report modal de la voiture vers les transports en commun, la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole ont voté concomitamment, en décembre 2018, une feuille de route pour le développement d'un réseau express régional métropolitain. Ce projet a l'ambition de répondre à trois objectifs majeurs :

- réduire les inégalités vis-à-vis de l'offre de transports des habitants des zones péri-urbaines en offrant des solutions de transport en commun efficaces,
- lutter contre la congestion routière de la Métropole,
- baisser les émissions de gaz à effet de serre et polluants.

L'ambition du projet, basé sur l'utilisation maximale du mode ferroviaire en secteur péri-urbain et le développement de lignes de cars express, est de mettre en place des liaisons fréquentes, pénétrantes vers la Métropole, traversantes de périphérie à périphérie pour deux axes structurants, pour offrir un service de transport très efficace aux populations, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur de la Métropole.

L'Etat a rejoint les deux collectivités au financement du projet en 2020 au titre du Contrat de Plan Etat Région et du Plan de Relance, pour répondre à l'objectif défini par la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 en faveur des projets pour les mobilités du quotidien.

Le partenariat entre la Région, la Métropole et l'Etat, a d'ores et déjà permis d'engager la dynamique de ce projet d'envergure, avec la constitution d'un plateau de travail commun, auquel participent également plusieurs entités de la SNCF et le Syndicat Mixte Nouvelle Aquitaine Mobilités. Les travaux de ce plateau commun se sont traduits dans la définition d'un programme d'opérations à mener au titre du RER, ainsi que dans le lancement des nombreuses études techniques nécessaires à l'aboutissement de ces opérations.

A fin 2021, le projet est totalement engagé et les objectifs initiaux sont maintenus. Partageant les mêmes enjeux et les mêmes objectifs, le Conseil départemental de la Gironde a fait part, lors de sa séance du 22 novembre 2021, de son souhait de s'associer à cette feuille de route. Le Département de la Gironde constitue ainsi un nouveau partenaire du Réseau Express Régional Métropolitain, aux côtés de Bordeaux Métropole, la Région Nouvelle Aquitaine, et l'Etat.

La formation de ce partenariat entre les 3 collectivités autour du projet de RER Métropolitain, également soutenu par l'Etat, constitue une formidable opportunité pour réaffirmer l'ambition du projet de RER métropolitain, en accélérer la dynamique en mettant à profit les compétences institutionnelles et les moyens financiers du Département de la Gironde, et en élargir le périmètre d'intervention à la ligne du Médoc.

Cette volonté s'est traduite par la formalisation d'une nouvelle feuille de route pour le projet, afin d'adapter les enjeux, les périmètres et les modalités de réalisation à ce nouveau partenariat.

La Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole ont adopté cette feuille de route actualisée commune par des délibérations conjointes en mars 2022.

La présente révision de la feuille de route a pour objectif de préciser celle de mars 2022, en particulier au niveau des clés de répartition des différentes opérations ferroviaires, pour les quatre partenaires financeurs.

Sont également associés à la mise en œuvre du RER Métropolitain la SNCF et ses filiales, et le Syndicat Mixte Nouvelle Aquitaine Mobilités, pour leurs compétences respectives dans les transports et en matière d'intermodalité.

Les partenaires solliciteront également les aides financières de l'Union européenne dans le cadre du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE).

Le RER Métropolitain, projet de mobilité à l'échelle de l'ensemble du département, s'appuie sur deux volets de transports, définis chacun par des objectifs et un programme d'action spécifiques : un volet ferroviaire, et un volet routier.

Au-delà du développement de ces modes de transport, les partenaires souhaitent mener un travail transversal sur les aspects de billettique, de tarification, de marketing et de communication autour des offres de transport, afin que les services de mobilité correspondent au mieux aux attentes et besoins des populations.

Le volet ferroviaire du RER Métropolitain : l'amélioration de l'étoile ferroviaire autour de Bordeaux

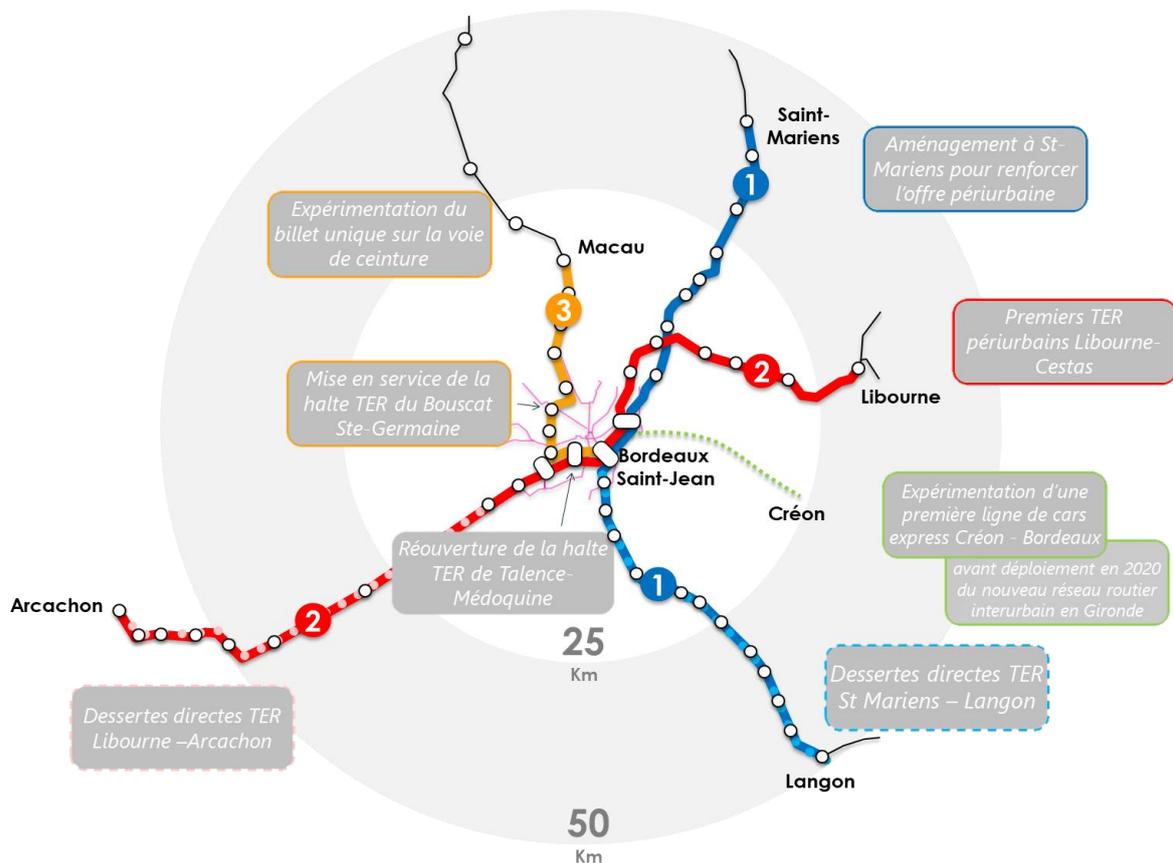
L'aire urbaine de Bordeaux dispose d'une étoile ferroviaire sur laquelle circulent plusieurs lignes de TER qui irriguent différents quadrants de son territoire, qui comporte 45 points d'arrêt ferroviaires, dont 15 sur le territoire métropolitain.

La Région Nouvelle Aquitaine, Bordeaux Métropole et le Département de la Gironde souhaitent s'appuyer sur cette armature de pôles d'échanges et ce réseau TER, en connexion avec le réseau de tramway de la Métropole et les lignes de bus structurantes du territoire, pour améliorer les déplacements de l'aire urbaine bordelaise.

Pour cela, les trois collectivités veulent parallèlement **renforcer le niveau de service des TER en visant une fréquence-cible à la demi-heure, une desserte de l'ensemble des arrêts du périmètre périurbain** (desserte dite omnibus) **et une exploitation diamétralisée** (sans changement de train à Bordeaux St-Jean).

La Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole ont formalisé cette ambition dans une première feuille de route pour un Réseau Express Régional (RER) Métropolitain, adoptée conjointement en décembre 2018 et qui définit un réseau à l'horizon 2028 s'appuyant sur trois lignes TER :

Libourne – Bordeaux – Arcachon
Saint-Mariens – Bordeaux – Langon
Bordeaux/Pessac - Macau



Source : Nouvelle-Aquitaine

Schéma des lignes ferroviaires du RER Métropolitain - Feuille de route de 2018

Ce réseau est bâti sur les infrastructures ferroviaires existantes, sans création de ligne nouvelle, et borné par des limites naturelles du réseau actuel : essentiellement des pôles démographiques et économiques, avec des temps de parcours homogènes jusqu'à Bordeaux, et présentant des installations aptes à évoluer pour y créer des fonctionnalités d'origine/terminus nécessaires au RER.

De fait, les temps de parcours de ces TER dits « RER Métropolitains » sont très attractifs :

- 14 minutes pour rejoindre la gare de Bruges depuis celle de Pessac via la voie ferrée de ceinture (50 minutes en transports en commun TBM, jusqu'à 50 minutes en voiture)
- 14 minutes environ entre Cenon et Pessac avec des TER Arcachon-Libourne directs (53 minutes en transports en commun TBM, jusqu'à 1h10 en voiture)
- 19 minutes environ entre Bègles et la halte de Ste-Eulalie-Carbon-Blanc avec des TER Langon-St-Mariens directs (31 minutes en transports en commun TBM, jusqu'à 55 minutes en voiture)

Grâce aux gains très significatifs de temps de parcours sur les trajets traversants, ces nouvelles dessertes accéléreront le report modal de la voiture vers le train.

De nouvelles correspondances entre le réseau de la Métropole et le réseau TER seront aussi créées grâce à une nouvelle halte qui ouvrira au Bouscat Sainte Germaine en 2023, puis à celle de Talence-Médoquine qui rouvrira en 2025.

La concrétisation du RER Métropolitain nécessite la mise en œuvre d'un ambitieux programme d'investissement sur le réseau ferroviaire qu'il emprunte, notamment pour la désaturation du nœud ferroviaire de Bordeaux et l'augmentation de ses capacités de circulation et de maintenance. A cet égard, les partenaires ont pris acte de la volonté forte de l'Etat, dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019, de doubler la part du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains, ainsi que son engagement au co-financement des investissements.

La mise en place des trains diamétralisés du RER Métropolitain à la 1/2h « stricte » sur l'axe St Mariens-Langon selon l'ambition de la feuille de route initiale, s'appuiera sur la concrétisation des travaux ferroviaires du projet des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux, qui seront réalisés à l'horizon 2030. Le financement et la réalisation de ces Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux ne sont pas inclus dans le programme du RER Métropolitain.

Les partenaires souhaitent également préserver l'avenir, et étudier les aménagements à réaliser pour augmenter la fréquence à plus long terme sur l'ensemble des lignes du RER, en envisageant une fréquence au quart d'heure en période de pointe sur les secteurs les plus fréquentés.

La mise en place de ces RER métropolitains nécessite par ailleurs l'acquisition de nouvelles rames, pour pouvoir mettre en circulation davantage de trains, augmenter les capacités d'emport et *in fine* transporter davantage de voyageurs. Les partenaires souhaitent que cela constitue une opportunité pour utiliser des matériels roulants décarbonés, comme le train à batteries sur la ligne du Médoc ou des trains à motorisation électrique sur les deux autres lignes.

Pour jalonner l'amélioration de l'offre ferroviaire, des étapes intermédiaires ont été identifiées, permettant le déploiement progressif du futur Réseau Express Régional métropolitain. L'ensemble des fonctionnalités prévues dans la feuille de route initiale du RER Métropolitain sont maintenues.

L'avancement du volet ferroviaire

De nombreuses étapes du projet ont déjà été franchies, et permettent de maintenir le calendrier général du projet et l'ambition de concrétisation à l'horizon 2028 :

- ✓ Signature du protocole-cadre relatif à la gouvernance et au financement des études sur le volet ferroviaire,
- ✓ Réalisation des premiers travaux terminés en 2021 en gare de St Mariens pour lever des restrictions sur le nombre de circulations quotidiennes,
- ✓ Ajustement du programme des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux afin de répondre aux ambitions du RER Métropolitain,
- ✓ Etudes d'opportunité et diagnostic des points d'arrêts du RER, et services aux usagers, lancement de l'étude de faisabilité,
- ✓ Lancement de plusieurs études d'aménagements de l'infrastructure ferroviaire nécessaires au déploiement du RER,

- ✓ Lancement des études de signalisation afin d'augmenter la capacité entre Saint-André-de-Cubzac et Saint Mariens,
- ✓ Lancement des procédures réglementaires et études environnementales associées,
- ✓ Lancement fin 2021 des travaux de la halte du Bouscat Ste Germaine.
- ✓ Lancement de l'étude préliminaire d'alimentation frugale de la ligne du Médoc pour la circulation de train à batterie rechargeable,
- ✓ Concertation préalable sur les aménagements ferroviaires de chacun des 3 projets de service, entre le 20 septembre et le 19 novembre 2022,

A fin 2022, un programme complet et élargi d'études de niveau Etude Préliminaire (EP) à Avant-Projet (AVP) pour l'ensemble des aménagements liés au RER, a déjà été lancé.

Des premières concrétisations ou expérimentations concernant l'amélioration du niveau de service aux usagers ont également déjà vu le jour :

- ✓ L'insertion des premières liaisons diamétralisées sur Arcachon-Bordeaux-Libourne, dès 2021 (7/jour) et renforcées en 2022 (32/jour)
- ✓ La création sur 2 ans d'une centaine de circulations supplémentaires par semaine (+46 en 2021, et +50 en 2022), soit +14% d'offre, permettant notamment sur l'Axe Arcachon-Bordeaux-Libourne d'offrir une fréquence à la 1/2h en heures de pointe et à l'heure en journée
- ✓ La création en 2023 de près de 40 circulations supplémentaires par semaine répartis sur les axes Bordeaux-Langon et Bordeaux-Saint Mariens,
- ✓ Une expérimentation tarifaire sur la ligne du Médoc (ligne TER 42), permettant aux abonnés TBM d'emprunter sans surcoût les TER dans la limite du territoire de la Métropole (Parempuyre-Pessac/Bordeaux). Cette expérimentation initialement envisagée entre septembre 2020 et septembre 2021 a été prolongée jusqu'en septembre 2023.

Prise en compte de la concertation

Les concertations préalables sur les trois projets de service ferroviaires du RER Métropolitain qui se sont tenues du 20 septembre au 25 novembre ont été très riches en contributions, demandes et propositions d'ajustement du projet.

Nombre d'entre elles constituent des évolutions potentielles très significatives du projet de RER, qui feront l'objet d'examen, d'échanges, voire d'études si nécessaire.

En conséquence, les éventuelles modifications substantielles du projet intégrées à la suite de la concertation feront l'objet de versions ultérieures de cette feuille de route.

Evolution du nombre de dessertes quotidiennes par arrêt grâce au RER

		Type	2002	2018	2022				Evolution 2018/2022
			Total	Total	RER M historique	RERM créations partenariales	REGIO	Total	
Axe Libourne-Bordeaux									
	Cenon (axe Libourne)	PEM	0	91	23	12	79	114	25,3%
	Bassens	Halte	11	23	23	12		35	52,2%
	La Gorp	Halte	12	23	23	12		35	52,2%
	St-Loubès	Halte	13	23	23	12		35	52,2%
	St-Sulpice-Izon	Halte	13	23	23	12		35	52,2%
	Vayres	Halte	12	22	23	12		35	59,1%
	Libourne	Gare	58	90	23	12	79	114	26,7%
Axe St-Mariens-Bordeaux									
			Total	Total	RER M historique	RERM créations partenariales	REGIO	Total	Evolution 2018/2022
	Cenon (axe St-Mariens)	PEM	0	29	22		13	35	20,7%
	Ste Eulalie-Carbon Blanc	Halte	4	19	22			22	15,8%
	Lagrange d'Ambarès	Halte	4	19	22			22	15,8%
	Cubzac-les-Ponts	Halte	6	18	21			21	16,7%
	St André de Cubzac	Gare	20	30	22		13	35	16,7%
	Aubie-St-Antoine	Halte	8	18	21			21	16,7%
	Gauriaguet	Halte	13	18	21			21	16,7%
	Cavignac	Halte	14	18	21			21	16,7%
	St-Mariens	Gare	20	29	22		13	35	20,7%
Axe Langon-Bordeaux									
			Total	Total	RER M historique	RERM créations partenariales	REGIO	Total	Evolution 2018/2022
	Bègles	PEM	12	29	26	2	4	32	10,3%
	Villeneuve d'Ornon	Halte	12	14	16	2	1	19	35,7%
	Cadaujac	Halte	13	19	22	2	3	27	42,1%
	St-Médard d'Eyrans	Halte	14	29	26	2	4	32	10,3%
	Beautiran	Gare	23	50	26	2	30	58	16,0%
	Portets	Halte	13	29	26	2	4	32	10,3%
	Arbanats	Halte	11	18	17	2	3	22	22,2%
	Podensac	Halte	12	29	26	2	4	32	10,3%
	Cérons	Gare	21	50	26	2	30	58	16,0%
	Barsac	Halte	12	18	11	2	2	15	-16,7%
	Preignac	Halte	11	14	6	2	0	8	-42,9%
	Langon	Gare	31	52	26	2	30	58	11,5%
Axe Arcachon-Bordeaux									
			Total	Total	RER M historique	RERM créations partenariales	REGIO	Total	Evolution 2018/2022
	Pessac	Gare	50	78	50	5	30	85	9,0%
	Pessac-Alouette	Halte	33	50	50	5		55	10,0%
	Cestas-Gazinet	Gare	41	50	50	5		55	10,0%
	Marcheprie	Halte	26	50	50	5		55	10,0%
	Facture-Biganos	Gare	41	78	50	5	30	85	9,0%
	Le Teich	Gare	31	50	50	5		55	10,0%
	Gujan-Mestras	Gare	35	50	50	5		55	10,0%
	La Hume	Halte	31	50	50	5		55	10,0%
	La Teste	Gare	36	50	50	5		55	10,0%
	Arcachon	Gare	36	50	50	5		55	10,0%
Axe Pointe-de-Grave-Bordeaux									
			Total	Total	RER M historique	RERM créations partenariales	REGIO	Total	Evolution 2018/2022
	Pessac	Halte	0	19	18		1	19	0,0%
	Mérignac Arlac (création)	PEM	0	42	20		24	44	4,8%
	Mérignac Caudéran	Gare	14	42	20		24	44	4,8%
	Boussac	Halte							NC
	Bruges	Halte	4	42	20		24	44	4,8%
	Blanquefort	PEM	14	42	20		24	44	4,8%
	Parempuyre	Halte	5	42	20		24	44	4,8%
	Macau	Halte	12	42	20		24	44	4,8%
	Ludon	Halte	9	22	20		24	44	100,0%
	Margaux	Halte	12	22			24	24	9,1%
	Moulis-Listrac	Halte	11	22			24	24	9,1%
	Pauillac	Halte	12	22			24	24	9,1%
	Lesparre	Halte	10	20			22	22	10,0%
	Soulac	Halte	2	8			10	10	25,0%
	Le Verdon	Halte	2	8			10	10	25,0%
Multi-axes									
			Total	Total	RER M historique	RERM créations partenariales	REGIO	Total	Evolution 2018/2022
	Cenon	Halte	0	120	45	12	92	149	46,0%
	Benauges (fermeture)	Halte	16	0	0	0	0	0	NC
	Benauges vs Cenon	Halte	16	120	0	57	92	149	46,0%
	Pessac	Gare	50	97	68	5	31	104	7,2%
				7					
Bilan global arrêts intra Bordeaux Métropole (hors Bordeaux St-Jean) :			191	604	395	50	248	693	14,7%

La ligne ferroviaire du Médoc présente aujourd'hui une qualité de service peu performante qui pénalise fortement son attractivité. Son exploitation est très contrainte par une importante longueur de voie unique, entre Bruges et la Pointe de Grave, soit 98 km sur un total de 123 km. La capacité actuelle de la ligne ne permet pas la circulation de plus d'un train par heure au-delà de Macau, et pénalise également la capacité du réseau sur le tronçon Bordeaux/Pessac-Macau, où les ambitions de développement sont les plus élevées en termes de fréquence.

Une partie des infrastructures de cette ligne est en mauvais état : la caténaire est en fin de vie, plusieurs ouvrages hydrauliques et ouvrages d'art sont à régénérer, la signalisation est ancienne et peu capacitaire.

Les objectifs d'amélioration de l'offre de service de cette ligne, partagés par les partenaires et basés sur un renforcement progressif, sont les suivants :

- Horizon actuel :
 - Fréquence aux 2h : Le Verdon - Bordeaux (fréquence à l'heure possible en heure de pointe dans le sens de la pointe)
 - Fréquence à l'heure : Lesparre - Bordeaux
 - Fréquence aux 30 min : Macau - Bordeaux/Pessac (en alternance)

 - Horizon 2030 :
 - Fréquence aux 2h : Le Verdon - Bordeaux (fréquence à l'heure possible en heure de pointe dans le sens de la pointe)
 - Fréquence aux 30 min en heure de pointe : Lesparre - Bordeaux/Pessac (en alternance)
 - Fréquence aux 30 min : Macau - Bordeaux/Pessac (en alternance)
- + Augmentation des amplitudes le soir, au départ de Bordeaux/Pessac

A plus long terme les partenaires souhaitent préserver l'avenir et étudier les conditions et investissements nécessaires pour augmenter la fréquence et l'amplitude de service sur le tronçon Macau - Bordeaux/Pessac.

Les partenaires du RER Métropolitain souhaitent étudier et mettre en œuvre un véritable plan de modernisation et de régénération de la ligne du Médoc, seul à même de permettre des services fiables et plus fréquents, ce qui comprend :

- la régénération de la voie et des ouvrages,
- la régénération de la caténaire, avec la volonté de déployer une exploitation par trains à batterie, issus de rames du parc Régional reconfigurées lors de leur maintenance de mi-vie,
- la modernisation de l'infrastructure pour en augmenter la capacité : système de signalisation, ajout de point(s) de croisement, ...

Financement du volet ferroviaire

Infrastructures ferroviaires et matériel roulant

Les principaux postes d'investissements sur les infrastructures ferroviaires identifiés à ce stade sont les suivants :

- Création de la halte du Bouscat,
- Création de la halte de la Médoquine,
- Signalisation par Bloc Automatique Lumineux entre Saint André-de-Cubzac et Saint-Mariens,
- Création des Origine-Terminus en gares de Libourne, Arcachon, Langon et Saint Mariens,
- Installations Fixes de Traction Electrique entre Bordeaux et Arcachon,
- Electrification de la ligne entre Ambarès-et-Lagrave et Saint-Mariens
- Adaptation/allongement des quais sur l'ensemble du périmètre au besoin,

Leur total est évalué à environ 390M€, auxquels il convient d'ajouter une enveloppe estimée à ce stade à 200 M€ pour la modernisation et la régénération de la ligne du Médoc au nord de Macau (dont les installations d'alimentation électrique).

Sur les infrastructures du RER hors ligne du Médoc au nord de Macau, il est convenu un principe de répartition de l'investissement entre la Métropole, le Département, la Région et l'Etat.

Sur ces mêmes infrastructures, la Métropole concentrera son action sur le développement du réseau nécessaire au RER, et ne souhaite pas intervenir sur sa régénération. En ce qui concerne les opérations de développement, il devra être identifié si elles concourent uniquement à la mise en œuvre du RER Métropolitain ou si elles constituent également une amélioration plus générale du réseau ferré, auquel cas seule la part liée au RER fera l'objet de l'investissement partenarial.

Sur ces infrastructures, le Département de la Gironde concentrera son action sur des opérations nouvelles apparues depuis la feuille de route de décembre 2018.

La modernisation et la régénération des infrastructures de la ligne du Médoc au nord de Macau (dont les installations d'alimentation électrique), qui font partie du périmètre du protocole sur les lignes de desserte fine du territoire (LDFT), signé le 22 avril 2021 entre l'Etat et la région Nouvelle-Aquitaine, font l'objet de modalités de financement différentes, réparties entre la Région, le Département et l'Etat.

Le besoin de matériels roulants (rames de TER) supplémentaires pour le RER M est évalué à environ 90M€ (hors ligne du Médoc au nord de Macau), dont les coûts d'investissement seront partagés à parité entre la Région et la Métropole dans le cadre d'un usage du matériel dédié au RER Métropolitain. En ce qui concerne les besoins en matériel roulant sur la ligne du Médoc au nord de Macau, ils seront financés par la Région.

En synthèse sur les items infrastructures et matériel roulant, Bordeaux Métropole, le Département de la Gironde et la Région Nouvelle-Aquitaine s'engagent sur les niveaux et clés de financements suivants :

Libellé	Montant total M€ 2022	Etat		Région		Bordeaux Métropole		Département de la Gironde	
		%	M€	%	M€	%	M€	%	M€
Infrastructures (hors Médoc au Nord de Macau)	390	33,33%	130	14,64%	57,1	33,33%	130	18,69%	72,90
Matériel Roulant (hors Médoc au Nord de Macau)	90	0,00%	0	50,00%	45	50%	45	0	0
Infrastructures et Matériel Roulant de la ligne du Médoc (au Nord de Macau)	200	30%	60	21,45%	42,90	0	0	48,55%	97,10
TOTAL	680		190		145		175		170

Le plan de financement précédent présente les montants des participations financières de chaque partenaire co-financeur du RER Métropolitain. Il est bâti sur des programmes techniques et hypothèses de coûts prévisionnels. Les résultats des études techniques des différentes opérations qui sont en cours sont susceptibles de faire varier ces éléments, avec au global une hausse possible du montant total du projet en raison des effets dus au contexte économique, à l'indexation des prix et de la précision des aménagements à réaliser.

Les partenaires se réuniront pour déterminer les suites à donner à ces évolutions de coûts.

Une fois ces éléments connus, les partenaires établiront les nouvelles modalités du financement.

Par ailleurs, les partenaires attendent de l'Etat et de SNCF Réseau qu'ils sollicitent des crédits de l'Union européenne puisque le nœud ferroviaire de Bordeaux, situé sur le Corridor atlantique, représente un élément structurant du Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T). La participation d'autres financeurs, notamment les Autorités Organisatrices de Mobilités et les territoires desservis par le RER métropolitain pourra être parallèlement recherchée.

Enfin, il est attendu de l'Etat lui-même une augmentation significative de sa participation financière suite aux annonces du Président de la République sur le développement des RER métropolitains.

Aménagement des gares et haltes existantes

Les gares et haltes ferroviaires sont et resteront les points d'entrée essentiels au réseau. Le succès du RER dépendra fortement de leur attractivité, de leur facilité d'accès et des services qu'elles abriteront.

En parallèle de l'aménagement des infrastructures ferroviaires, les partenaires prévoient donc un programme d'actions spécifiques au niveau des 54 gares et haltes existantes desservies par le RER Métropolitain à terme (après mise en

service du Bouscat Ste Germaine et de Talence Médoquine). Ces actions concernent notamment :

- la gestion des flux et infrastructures en gares, en termes d'accueil des voyageurs ;
- l'offre de services (mobilier, équipements, services divers). Il s'agira notamment de définir un standard de services adapté aux gares du RER ;
- l'exploitation (nettoyage, maintenance) / sûreté.

Les gares et haltes sont des outils de mobilité au service des territoires, aussi le financement de leur aménagement relève pour partie de la compétence territoriale. Dans ce domaine, une participation des Communes et Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) sera sollicitée, et des fonds européens recherchés. Concernant l'aménagement et l'équipement des Pôles d'Echanges Multimodaux, la Région agira dans le cadre de son Règlement d'intervention sur les gares, tandis que le Département pourra notamment intervenir pour faciliter le rabattement vers les gares et haltes, et sur les pistes cyclables, abris vélo, aires de covoiturage, aires de stationnement...

Des principes généraux d'intervention seront établis pour la participation de la Région, du Département, de la Métropole, de l'Etat, des EPCI et Communes au travers d'une convention-socle dédiée aux gares, haltes et à l'intermodalité, dans l'objectif de l'adopter en 2023.

La constitution du programme d'aménagement précis de chaque point d'arrêt et son financement se feront en concertation avec les territoires concernés au fil de l'avancée des études et pour la programmation des travaux.

Coûts d'exploitation du service

La Région continuera à supporter le coût du service TER historique, correspondant au niveau de service TER antérieur au développement des dessertes RER démarré en 2021.

Les coûts supplémentaires d'exploitation nets (dépenses d'exploitation – recettes voyageurs) des services ferroviaires de voyageurs dédiés au RER Métropolitain en semaine (du lundi au vendredi), correspondant aux nouvelles circulations ajoutées sur les lignes TER à compter de l'année 2021, seront financés à parité entre la Région et Bordeaux Métropole : entre Libourne et Arcachon, St Mariens et Langon, et Bordeaux/Pessac jusqu'à Macau. Parallèlement, la participation d'autres financeurs sera recherchée pour une juste contribution au service de la part des territoires, notamment des Autorités Organisatrices de Mobilité.

Les efforts réalisés par les collectivités pour améliorer l'offre ferroviaire sur le périmètre du RER Métropolitain doivent inciter à la compétitivité du service et à la qualité des prestations de l'opérateur ferroviaire qui en a la charge. Les partenaires s'entendent en particulier pour établir une stratégie spécifique sur la maîtrise des coûts de fonctionnement du RER.

Le volet routier du RER Métropolitain : déploiement de lignes de cars express

Certains quadrants de l'aire urbaine ne disposent pas de voies ferrées et ne peuvent, de fait, être desservis pas des TER métropolitains. Pour autant, ces territoires ont besoin de disposer de transports collectifs performants pour accéder aux différentes zones d'emploi de la métropole. C'est pourquoi la Région et Bordeaux Métropole étudient, en coopération avec le Département de la Gironde, Nouvelle-Aquitaine Mobilités et les territoires, la mise en place de lignes de cars express régionaux à l'échelle de la Gironde.

Dès septembre 2019, conformément à la feuille de route de 2018, la ligne de cars express Créon – Bordeaux a été mise en service à titre expérimental, avec 59 courses/jour ouvré.

Au-delà de l'arrivée sur le périurbain de la métropole, les portes d'entrées, les conditions de circulation, de prise en charge et de dépose des voyageurs, les itinéraires d'accès à l'hypercentre bordelais et les connexions au réseau urbain structurant constituent un enjeu essentiel de la réussite du réseau routier express.

Ces modalités, déjà mises en place par Bordeaux Métropole sur la ligne Créon-Bordeaux, seront reconduites sur les prochaines lignes.

La ligne Créon-Bordeaux a également bénéficié d'aménagements routiers réalisés par le Département de la Gironde : création d'une aire de co-voiturage à Salleboeuf et Fargues-Saint-Hilaire, aménagement de voies réservées aux transports collectifs et au co-voiturage sur la RD936 et la nouvelle voie de contournement de Fargues-Saint-Hilaire.

Depuis, la ligne est plébiscitée par les usagers, avec une fréquentation de 800 à 850 voyageurs/jour en période scolaire, tous sens confondus. Véritable succès commercial, elle permet un report massif des usagers de la voiture vers l'autocar. Les partenaires ont décidé, depuis 2020, de la pérenniser.

Les trois partenaires Région – Bordeaux Métropole – Nouvelle-Aquitaine Mobilités (NAM) ont identifié comme prochaine ligne de car express le corridor Blaye-Bordeaux, au vu de son potentiel et des enjeux du territoire.

La Haute-Gironde, territoire situé dans l'aire d'influence de la métropole bordelaise, bénéficie d'un réel dynamisme démographique et économique. Néanmoins la configuration du territoire et des réseaux de transport, associée aux problématiques d'accessibilité (difficultés d'accès à la métropole via l'A10 et le Pont d'Aquitaine) font de la mobilité un enjeu central.

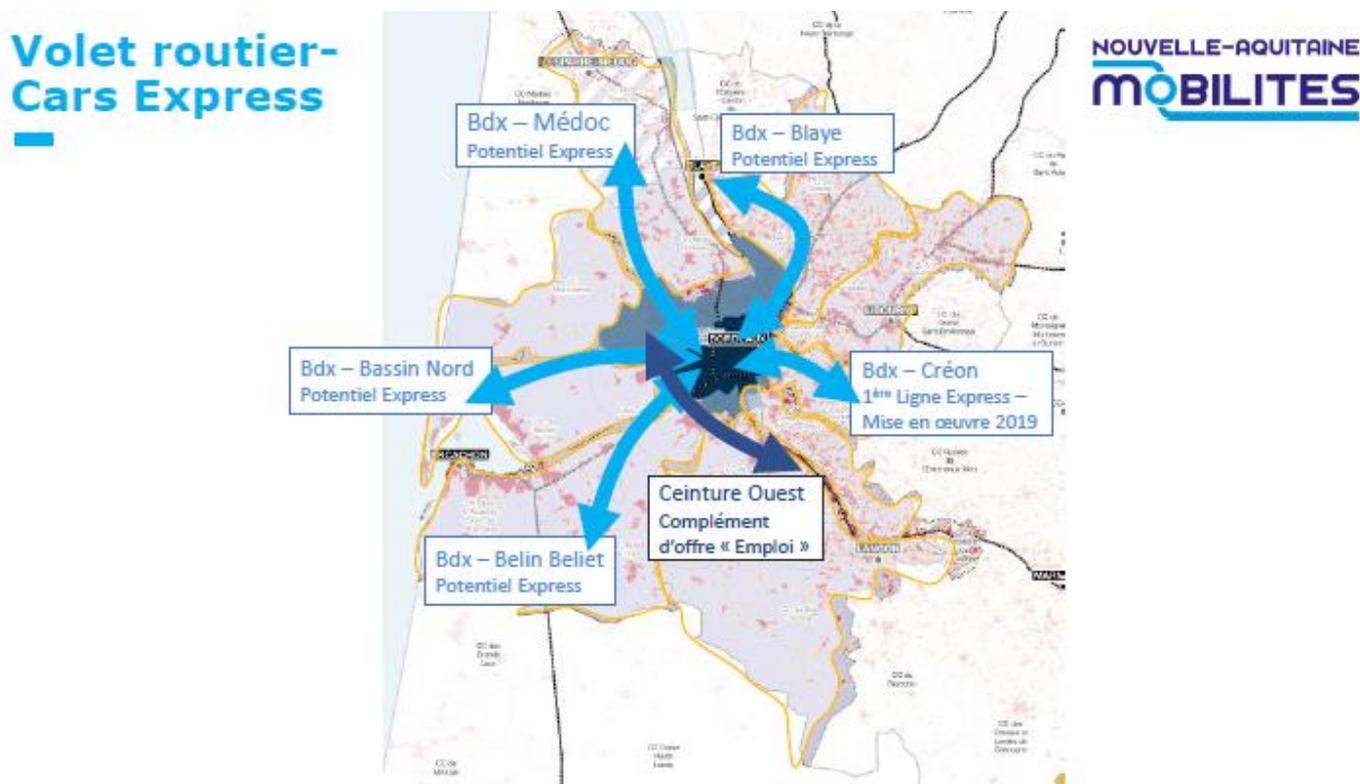
Les études opérationnelles (itinéraire, offre, potentiel de fréquentation, coût, calendrier...) confiées au pilotage du syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités ont été livrées en septembre 2022. Le Département de la Gironde accompagne la recherche d'optimisation du temps de trajet de la partie Blaye – Saint-André-de-Cubzac sur les RD concernées, notamment la RD 137. Le Département participera également à l'aménagement des aires d'arrêt, voire de pôles d'échanges locaux, et à leur desserte, notamment par les modes actifs en favorisant la réalisation de schémas cyclables intercommunaux.

La mise en service de cette ligne est ciblée pour janvier 2024 avec un itinéraire exploité en 2 phases.

- ✓ Phase 1, passage par la RD1010
- ✓ Phase 2, passage par l'A10 dès que les aménagements d'une voie réservée sur A10 seront réalisés.

D'une manière générale, en application des objectifs de la feuille de route NeoTerra de la Région et en prenant en compte également le contexte économique, les partenaires s'orientent vers la mise en place de véhicules propres sur les lignes de cars express.

Suite à l'étude multimodale menée par le syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités, d'autres corridors de déploiement potentiels de cars express ont été identifiés. Ils seront successivement étudiés à partir de fin 2022, en commençant par la Ceinture Ouest et le corridor Bordeaux – Nord Bassin.



(Source : NAM)

Corridors de déploiement des cars express à l'étude

Financement du volet routier

Les partenaires s'engagent à financer le déficit d'exploitation des lignes de cars express (dépenses d'exploitation – recettes voyageurs) selon le principe d'une clé de répartition prévisionnelle suivante : 25% Région, 25% Bordeaux Métropole, et 50% Nouvelle-Aquitaine Mobilités, le Syndicat Mixte recherchant son financement

via le Versement Mobilité additionnel ou les subventions d'autres Autorités Organisatrices des Mobilités et des territoires concernés par ces lignes.

A titre temporaire, la ligne express Bordeaux Créon est actuellement co-financée à parité par la Région et Bordeaux Métropole, dans l'attente de la levée du versement mobilité additionnel par Nouvelle-Aquitaine Mobilités.

Par ailleurs, au-delà de sa participation aux investissements ferroviaires, le Département de la Gironde assurera la mise en œuvre des aménagements de voirie nécessaires à la circulation des cars express sur voiries départementales (aires de co-voiturage, points d'arrêts, aménagements nécessaires aux transports collectifs...).

La Métropole financera les investissements nécessaires à la mise en service des lignes de cars express sur les voiries relevant de sa compétence.

Les partenaires pourront rechercher des financements complémentaires pour la réalisation des aménagements en fonction de leur montant, en particulier auprès des territoires. Des financements européens pourront notamment être recherchés.

A l'instar du volontarisme du Département de la Gironde, le partenariat avec l'Etat sera indispensable pour aboutir à l'aménagement de voies réservées sur le domaine des voiries nationales et autoroutes, condition *sine qua non* à la qualité du service express projeté, notamment sur les entrées autoroutières sur la rocade, particulièrement sur l'A10 au nord de Bordeaux, qui souffre d'une congestion chronique liée à la forte augmentation de la population au nord de Bordeaux et à la barrière naturelle que constitue la Garonne.

Tarification et billettique du RER

Une expérimentation d'acceptation tarifaire est menée jusqu'en septembre 2023 sur la partie métropolitaine de la ligne ferroviaire Bordeaux-Le Verdon, et constitue la première action menée sur les aspects tarification et billettique pour le projet. A terme, la Région et Bordeaux Métropole souhaitent mettre en place plus globalement sur le périmètre ferroviaire du RER métropolitain un « billet unique ».

Cela comprend une tarification spécifique, afin de faciliter l'accès de ces services pour les usagers et d'encourager le report modal de la voiture individuelle vers le RER, sous ses volets ferroviaire et routier. Cela signifie aussi un travail commun autour d'un support de billettique unique, facilitant la vie des usagers qui n'auront pas à utiliser plusieurs titres de transport.

Pour cela, les collectivités et avec la participation de la SNCF et du Syndicat Mixte Nouvelle Aquitaine Mobilités, ont lancé une étude tarifaire à l'échelle du RER Métropolitain de manière à pouvoir mettre en place de nouvelles modalités tarifaires à disposition des usagers.

Afin d'accélérer le report modal de la voiture vers le train et de faciliter le parcours usager, Bordeaux Métropole et la Région Nouvelle-Aquitaine ont décidé de la création, d'ici à fin 2023, d'un nouveau titre sur support TBM spécifique (nom du titre non établi à ce stade mais mentionnant le train comme par exemple « TBM+Train ») permettant aux usagers (abonnés dans un premier temps)

d'emprunter le réseau TBM mais aussi de monter à bord des trains concernés circulant sur la zone intra-métropole, le prix étant basé sur celui de la gamme TBM avec un supplément. Bordeaux Métropole compensera la Région de la perte de recettes induite. La réflexion se poursuit par ailleurs entre les partenaires pour mettre en place, dans un second temps, une tarification zonale au-delà de la Métropole, ainsi que des tarifs solidaires.

Marketing et communication sur les services de transport RER

Un autre enjeu de la réussite du projet est celui d'une meilleure connaissance et d'une meilleure image des transports en commun ferroviaires et routiers qu'il convient de faire passer auprès du public. Les collectivités associent activement le Syndicat Mixte Nouvelle Aquitaine Mobilités ainsi que la SNCF dans la promotion du service, dans la définition d'une image de marque commune du RER Métropolitain et également dans une attention particulière portée à la qualité du service rendu.

Par leurs actions, les partenaires s'engagent à mieux faire connaître l'existence et la performance des solutions de transport en commun offertes par le RER Métropolitain, tant sur son volet ferroviaire que sur son volet routier.

Les partenaires souhaitent également l'association de l'ensemble des communes desservies à œuvrer pour la promotion du service et encourager leurs administrés à privilégier l'usage du RER Métropolitain pour leurs déplacements, à l'échelle du département et pour l'accès à la Métropole bordelaise.

Les partenaires s'engagent à une évaluation régulière de la qualité de service de l'offre de transport (fréquentation TER et cars, perturbations, incidents majeurs/arrêts de lignes...) et à formaliser des plans d'action en cas d'insatisfaction. Ainsi, les données concernant l'exploitation des lignes du RER, pour les volets ferroviaire et routier, seront transmises directement par les exploitants aux financeurs (par ligne, reporting trimestriel).

Gouvernance

Le nombre d'acteurs et leurs différentes responsabilités (porteur de projet, financeur, maître d'ouvrage, partenaire...) rend la gouvernance du projet complexe. Afin de définir un cadre de gouvernance, les principes suivants sont admis par les partenaires :

Les présidents de la Région, de Bordeaux Métropole, du Département de la Gironde et du Syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilité, et SNCF, regroupés au sein d'un comité exécutif, impulsent la vision stratégique partagée et assurent les arbitrages de la démarche RER métropolitain.

Un comité de pilotage du RER Métropolitain est constitué sous la coprésidence des Vice-Présidents en charge des Transports et de la Mobilité de la Région (Autorité Organisatrice du Transport ferroviaire de voyageurs), de Bordeaux Métropole (Autorité Organisatrice de Mobilité) et du Conseil départemental, auquel sont conviés le Préfet de la Région Nouvelle-Aquitaine, le Président du Syndicat mixte

Nouvelle-Aquitaine Mobilités, le directeur territorial de SNCF Réseau, le directeur territorial de SNCF Gares & Connexions et le directeur régional de SNCF Voyageurs.

Des comités techniques, avec des représentants de ces mêmes instances, se réunissent régulièrement et en tant que de besoin pour assurer le suivi et le pilotage des études et actions menées pour le compte du projet au niveau des partenaires.

Enfin, les partenaires constituent un plateau commun de travail autour du projet, physiquement hébergé par le Syndicat Mixte Nouvelle Aquitaine Mobilités, et qui constitue le lieu privilégié pour les échanges nécessaires au projet.

La temporalité des différents niveaux de pilotage est établie selon les principes suivants :

- Une rencontre annuelle du comité exécutif ;
- Des rencontres semestrielles des Directeurs Généraux afin de préparer les rencontres du comité exécutif ;
- Trois Comités de pilotage par an à minima ;
- En tant que de besoin (plusieurs fois par mois) réunion de comités techniques sur les études ;
- Rencontres techniques hebdomadaires au niveau du plateau commun.

Le calendrier du projet

Le calendrier synthétique prévisionnel de la mise en œuvre est le suivant :

Automne 2019	Expérimentation d'une première ligne d'autocars express Créon <> Bordeaux depuis le 2 septembre 2019, pérennisée à partir de 2020
Début 2020 – Automne 2022	Expérimentation de l'acceptation tarifaire sur la voie ferrée de ceinture Etude tarification et billet unique Premières étapes de la diamétralisation sur Libourne-Arcachon (7 trains/jour en décembre 2020, 32 trains/jour en décembre 2021).
Automne 2022	Concertation réglementaire sur les 3 axes ferroviaires
Fin 2021 à 2024	Etudes de corridors cars express
2020 à 2024	Renforcement progressif de l'offre ferroviaire (service annuel) sur l'ensemble des axes St Mariens-Langon, Libourne-Arcachon et Bordeaux/Pessac-Macau au regard de l'évolution du réseau et dans l'attente de la mise en service des aménagements d'infrastructure Cycle d'études des aménagements d'infrastructure (Preliminaires, Avant-Projets, Projets)
2023	Mise en service de la nouvelle halte TER du Bouscat Sainte-Germaine Titre « TBM+Train » sur le périmètre de la métropole
2025	Réouverture de la halte TER de Talence-Médoquine Début d'adaptation des quais du périmètre RER
2026	Modernisation de la Signalisation entre Bordeaux et St Mariens
2027-2028	Mise en service des origines/terminus à Saint-Mariens, Libourne, Arcachon et Langon et mise en place d'une desserte à la 1/2h élargie des axes St Mariens-Langon, Libourne-Arcachon et Bordeaux/Pessac-Macau Renforcement des installations d'alimentation électrique Bordeaux-Arcachon Electrification de la section Ambarès-Saint Mariens ou alternative décarbonée Premières diamétralisations St Mariens-Langon
Horizon 2030	Mise en service progressive de la régénération et de la modernisation de la ligne du Médoc jusqu'à la Pointe de Grave Mise en place de la diamétralisation à la 1/2h systématique sur la ligne St Mariens-Langon post AFSB