

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur :

033-200053759-20181217-lmc100000260335-DE

Envoi Préfecture : 19/12/2018 Retour Préfecture : 19/12/2018

## CONSEIL RÉGIONAL DE NOUVELLE-AQUITAINE

**Séance Plénière du lundi 17 décembre 2018**

### Réseau express régional métropolitain

#### Synthèse

Cette délibération a pour but d'exposer l'ensemble des actions mises en œuvre directement et/ou fortement soutenues par la Région qui permettront d'améliorer la mobilité en réponse à la congestion routière de l'aire urbaine de Bordeaux.

Il s'agit d'une part d'exposer les études en cours visant à améliorer les dessertes ferroviaires qui constitueront le cœur du **réseau express régional métropolitain**. La résorption du « bouchon ferroviaire bordelais », et notamment les aménagements ferroviaires sud-Bordeaux, seront une condition sine qua non de sa réalisation, permettant plus de capacité et une meilleure fiabilité des circulations, ainsi que l'acquisition de matériels roulants complémentaires.

L'ambition de la Région est d'offrir à l'horizon 2028 des dessertes ferroviaires plus fréquentes, permettant de traverser la métropole sans avoir à changer de train en gare de Bordeaux. L'ensemble des aménagements à réaliser sera formalisé dans un schéma directeur du nœud ferroviaire de Bordeaux.

A plus court terme, la Région vise à augmenter la fréquence des TER périurbains sur le périmètre métropolitain, avec la circulation de premiers trains directs entre Libourne et Cestas-Gazinet. En outre, la Région ambitionne une réouverture de la halte de Talence-Médoquine à l'horizon 2023 tout en maintenant la pression sur SNCF Réseau afin que ce calendrier soit tenu voire accéléré.

D'autre part, la Région développera ses services routiers, avec notamment le lancement d'une première expérimentation de ligne de car express en septembre 2019 permettant de rejoindre plus rapidement la métropole depuis les territoires périurbains. A l'issue de cette expérimentation, l'ambition est de mettre en place sur d'autres quadrants de l'aire urbaine des lignes spécifiques de cars express et des services express au sein des lignes routières existantes les plus structurantes.

## **Incidence Financière Régionale**

La réalisation du réseau express régional métropolitain entrainera une hausse significative des budgets pour le ferroviaire, tant en investissement (acquisition de matériels roulants, travaux sur les infrastructures ferroviaires) qu'en fonctionnement (surcroît de contribution d'équilibre et de péages sur le ferroviaire). La participation financière de Bordeaux Métropole sera indispensable pour accompagner le renforcement de l'offre ferroviaire. Les gestionnaires des infrastructures ferroviaires et des gares, respectivement SNCF Réseau et SNCF Gares&Connexions, devront réviser le montant des péages pour rendre soutenables financièrement l'aboutissement du réseau express régional métropolitain. La contribution de l'Etat sera également attendue au regard des engagements du Gouvernement dans le projet de loi d'orientation des mobilités, de lancer au plus vite les travaux de résorption du nœud ferroviaire de Bordeaux.

L'expérimentation portant sur une ligne de car express, qui sera lancée en septembre 2019, entrainera une dépense supplémentaire pour la Région, dépense qui sera atténuée grâce à la participation de Bordeaux Métropole et celle du syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités via le versement transport additionnel (VTa). Néanmoins, l'ampleur des besoins conduira la Région à accroître son budget sur ses fonds propres de manière significative (plusieurs M€ par an) lorsqu'il s'agira d'exploiter les services supplémentaires dans la future concession de transport routier interurbain en Gironde.

## **Autres Partenaires mobilisés**

L'élaboration du réseau express régional métropolitain a été réalisée conjointement avec Bordeaux Métropole.

La description et le contenu de ce réseau seront explicités dans la feuille de route du bassin de mobilité Gironde & Garonne de Nouvelle-Aquitaine Mobilités.

Le Département de la Gironde, qui agit fortement en faveur du covoiturage, via des aménagements de parking-relais et de voies réservées, favorisera la mise en œuvre des liaisons de car express.

L'Etat ainsi que SNCF Réseau et Mobilités devront être également étroitement associés et pleinement acteurs de la démarche.

# DÉLIBÉRATION DU CONSEIL REGIONAL DE NOUVELLE-AQUITAINE

## SEANCE PLENIERE DU LUNDI 17 DECEMBRE 2018

**N° délibération : 2018.2425.SP**

N° Ordre : 08

Réf. Interne : 256072

D - TRANSITION ENERGETIQUE ET ECOLOGIQUE

D05 - MOBILITE DURABLE ET INTELLIGENTE

**405C - Développer l'intermodalité en matière de transports**

### **OBJET : Réseau express régional métropolitain**

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, notamment son article L4221-1,

Vu le Code des Transports,

Vu l'avis de la Commission n°4 « Infrastructures, Transports, Intermodalités, Mobilités » réunie et consultée,

Vu l'avis du Conseil Économique Social Environnemental Régional,

L'attractivité de la métropole, qui constitue un atout essentiel du développement économique de la Nouvelle-Aquitaine, s'est fortement accrue avec la mise en service de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Paris.

Si de plus en plus d'entreprises viennent s'y installer, plus de la moitié de ses nouveaux arrivants vont habiter en périphérie et se déplacent majoritairement en voiture sur de longues distances pour se rendre à leur travail, ce qui sature peu à peu les axes routiers permettant d'accéder à la métropole.

En outre, sa position stratégique sur la façade atlantique l'expose au flot ininterrompu et croissant des poids-lourds en transit sur sa rocade, qui est devenue un axe très congestionné. Pour que la métropole conserve et développe son attractivité, il est impératif d'améliorer significativement la mobilité dans l'aire urbaine de Bordeaux, en conjuguant les efforts des deux autorités organisatrices de transport : la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux-Métropole.

Cela répond également à un enjeu environnemental majeur.

En effet, la trop grande utilisation de la voiture individuelle dans les déplacements urbains favorise l'étalement urbain, diminue la qualité de l'air et augmente les gaz à effet de serre (GES). Premier secteur émetteur de GES, le transport doit impérativement changer de paradigme et s'éloigner du modèle du tout voiture, pas seulement dans le centre-ville de Bordeaux, mais également dans les espaces périurbains de Gironde où vivent désormais plus de la moitié des habitants du département.

Sur le plan social, les dépenses liées à l'utilisation de la voiture individuelle pèsent de plus en plus lourd dans le budget des ménages, en particulier pour ceux qui sont éloignés des zones d'emplois, celles-ci se développant essentiellement dans la métropole.

Une telle situation, générant un sentiment de relégation et de double peine (perte de temps et perte de pouvoir d'achat), n'est pas socialement soutenable, et exige donc des réponses fortes.

L'amélioration de la mobilité du quotidien dans l'aire urbaine de Bordeaux passe nécessairement par une plus grande utilisation des transports collectifs, qui représentent un moyen de transport structurant et une alternative à l'usage exclusif à la voiture individuelle, dès lors qu'ils permettent de répondre à la demande des habitants.

C'est pourquoi la Région a décidé, en partenariat avec les autorités organisatrices de Nouvelle-Aquitaine, la mise en place du syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités, afin de coordonner les offres existantes sur les bassins d'intermodalité, en particulier sur celui de « Gironde & Garonne » qui comprend l'aire urbaine de Bordeaux.

La région Nouvelle-Aquitaine entend donc, en coordination étroite avec Bordeaux-métropole, mettre en place et offrir aux usagers un **réseau express métropolitain régional**, composé de TER métropolitains et de lignes de cars express.

Ces dessertes express desserviront les principaux points d'entrée périurbains ainsi que le cœur de la métropole, permettant de se connecter aux lignes structurantes du réseau TBM et aux principales zones d'emploi :

- A l'automne 2019, l'expérimentation de l'acceptation des titres TBM à bord des trains circulant sur la voie de ceinture, constituera une première étape vers la mise en œuvre d'un billet intermodal unique sur l'agglomération. La Région lancera également une première ligne expérimentale de cars express entre Créon et Bordeaux, en lien avec le syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités
- Dès 2020, dans le cadre de la nouvelle convention ferroviaire 2019-2024, et selon les possibilités techniques de l'infrastructure dépendant de SNCF Réseau, la Région mettra en place les premières dessertes TER directes entre Libourne et Cestas, augmentera la fréquence des TER périurbains et déploiera des lignes et services express routiers dans le cadre du renouvellement de la concession de transport routier interurbain en Gironde.
- En 2021, la halte du Bouscat-Sainte-Germaine, directement connectée au réseau TBM, sera mise en service, et en 2023 au plus tard, l'ambition est de rouvrir celle de Talence-Médoquine.
- En 2024, l'aménagement d'un origine/terminus à la gare de St-Mariens permettra de renforcer l'offre périurbaine.

- En 2025, des liaisons directes seront instaurées entre Libourne et Arcachon, puis, en 2028, des liaisons du même type pourront être mises en service entre Langon et Saint-Mariens.

La mise en place des TER métropolitains au service de la mobilité du quotidien nécessite la réalisation d'importants aménagements pour désaturer le nœud ferroviaire de Bordeaux. Ces aménagements seront définis dans le schéma directeur du nœud ferroviaire de Bordeaux, qui est en cours d'élaboration avec SNCF Réseau

Ils comprendront notamment une opération majeure intitulée « Aménagements Ferroviaires du Sud de Bordeaux » (AFSB) consistant principalement à créer une troisième voie entre Hourcade et St Médard d'Eyrans.

Il est indispensable que l'Etat s'engage, dans le cadre de la future loi d'orientation des mobilités, à financer et s'assurer de la réalisation de ces travaux au plus tard pour une mise en exploitation à l'horizon 2028.

La Région s'engagera résolument aux côtés de l'Etat dans cette grande opération d'aménagement, comme elle l'a faite précédemment pour la suppression du bouchon ferroviaire au nord de Bordeaux.

L'ensemble de ces actions permettra d'accroître significativement la performance et le volume d'offre de transports rapides et propres, au plus grand bénéfice des habitants et visiteurs de l'aire urbaine de Bordeaux, en connexion étroite avec l'offre de transports urbains de Transports Bordeaux Métropole.

**Après en avoir délibéré,**

**Le CONSEIL REGIONAL décide :**

- **d'APPROUVER** la mise en œuvre du réseau express régional métropolitain,
- **de DEMANDER** à l'Etat un plan de mobilisation pour désaturer le nœud ferroviaire de Bordeaux.

Décision de l'assemblée plénière :

Le Président du Conseil Régional,

Adopté à l'unanimité des suffrages exprimés



ALAIN ROUSSET