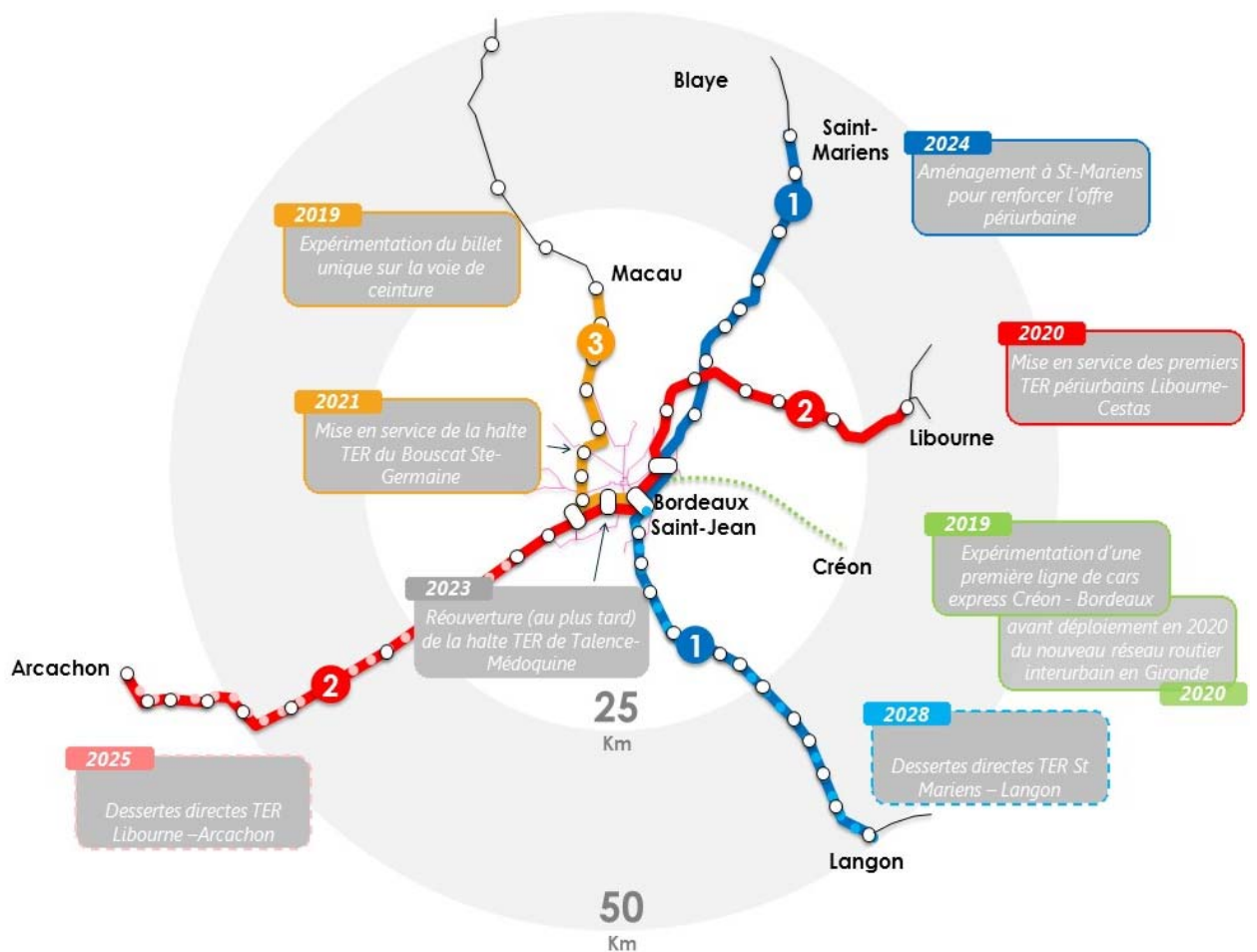


Feuille de route pour le développement d'un réseau express régional métropolitain



Décembre 2018

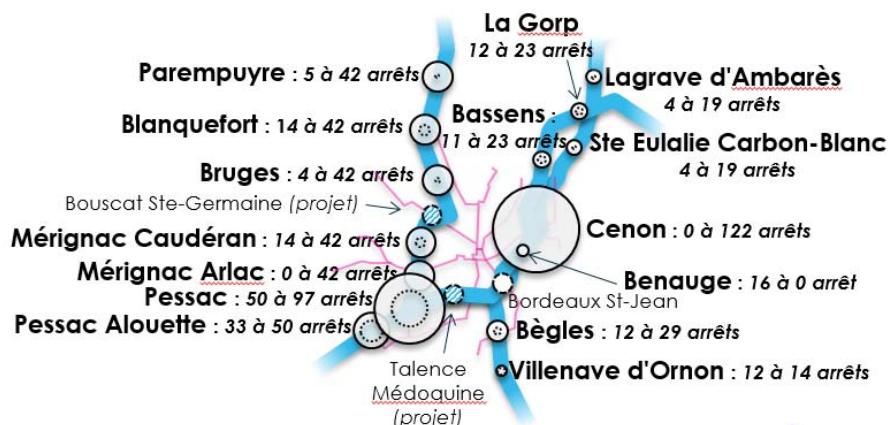
Le réseau régional : un outil clé de la mobilité pour l'aire urbaine de Bordeaux

A l'échelle de la grande agglomération bordelaise, les enjeux d'un meilleur report modal de la voiture vers les transports en commun sont cruciaux. Il s'agit de :

- réduire les inégalités vis-à-vis de l'offre de transports en commun pour les habitants des zones péri-urbaines, en offrant des solutions de transports en commun efficaces à ceux qui sont aujourd'hui prisonniers de leur voiture ;
- lutter contre la congestion routière de la Métropole ;
- baisser les émissions de gaz à effet de serre et de polluants, nuisibles au climat et à la santé des populations.

En charge des TER et des transports routiers interurbains, la Région s'est pleinement saisie de sa compétence d'autorité organisatrice et œuvre depuis de nombreuses années pour que ces transports collectifs permettent aux habitants de pouvoir se déplacer sur des distances importantes, de façon rapide et confortable, avec un impact environnemental réduit.

D'ores et déjà, la Région a, depuis 2002, considérablement investi dans le réseau TER autour de la métropole, en renouvelant le matériel roulant pour offrir plus de capacité et de confort et en finançant un nouveau centre de maintenance des TER en gare St-Jean pour près de 139 M€, en modernisant les gares et les haltes et en finançant de nouveaux arrêts comme ceux de Cenon et de Mérignac-Arlac. Depuis 2002, la Région a investi près de 40 M€ pour moderniser et aménager les gares des gares et haltes Ter. Elle a également augmenté de façon importante les dessertes sur les cinq branches de l'étoile ferroviaire, notamment sur les haltes situées dans la métropole où le nombre quotidien de TER a évolué de la façon suivante :



Réseau structurant TCSP

Evolution nombre d'arrêts
2002/2018

2002 2018 évolution

Axe St Mariens-Bordeaux :

Ste Eulalie Carbon-Blanc	4	19	375%
Lagrange d'Ambarès	4	19	375%
St André de Cubzac	20	30	73%

Axe Libourne-Bordeaux :

Bassens	11	23	109%
La Gorp	12	23	92%
Libourne	58	90	55%

Axe Bordeaux-Langon :

Bègles	12	29	142%
Villenave d'Ornon	12	14	17%
Langon	30	52	73%

Axe Factice-Bordeaux :

Pessac-Alouette	33	50	52%
Cestas-Gazinet	41	50	22%
Factice-Biganos	41	78	90%

Axe Bordeaux - Le Verdon :

Mérignac-Caudéran	14	42	200%
Mérignac-Arlac (création)	0	42	
Bruges	4	42	950%
Blanquefort	14	42	200%
Parempuyre	5	42	740%
Macau	12	42	250%

Haltes multi-axes :

Cenon (création)	0	122	
Benauges (fermeture)	16	0	
Pessac	50	97	94%

Bilan global arrêts intra Bordeaux Métropole :

189	606	221%
-----	-----	------

Aujourd'hui, c'est près de 90 000 places quotidiennes qui sont disponibles dans les TER qui irriguent l'aire urbaine bordelaise. En outre, la Région a cofinancé d'importants travaux d'infrastructures qui ont permis de supprimer le bouchon ferroviaire au nord de la gare Bordeaux St-Jean et de gagner de la capacité pour les TER. Aujourd'hui, 32 000 voyages / jour sont effectués sur le réseau TER périurbain de Bordeaux.

Depuis septembre 2017, la Région gère les lignes routières interurbaines TransGironde, qui ont été considérablement développées par le Département de la Gironde avec l'application de la tarification unique en 2012. Le réseau routier régional sur le bassin girondin dispose de 52 lignes régulières dont 24 desservent la métropole bordelaise, avec 20 000 voyages quotidiens dont 12 000 sur les lignes à destination de la métropole bordelaise. Ces deux dernières années, l'évolution de la fréquentation a été de 5% par an. Les lignes structurantes Bordeaux – Lège Cap-Ferret, Bordeaux – Langon, Bordeaux – Blaye, Bordeaux – Libourne, Bordeaux – Créon et Bordeaux – Lesparre offrent un cadencement en heures de pointe de 15 à 20 minutes. Le confort et les équipements à bord des véhicules mis en œuvre sur certaines lignes permettent notamment de travailler pendant son trajet.

Grâce à cette offre très attractive, les TER et les cars régionaux représentent quotidiennement, à l'échelle de l'aire urbaine métropolitaine, 44 000 voyages sur des distances moyennes supérieures à 30 km, soit l'équivalent de 1,3 millions de voyageur-km, évitant ainsi stress, pollution et dépenses excessives de carburant. Le réseau régional, qui ne cesse de gagner des voyageurs, est par moment victime de son succès, certaines de ses dessertes ferroviaires périurbaines situées aux heures de pointe ne pouvant accueillir les usagers dans des conditions de confort acceptables. La mise en service de nouveaux trains, plus capacitaires comme ceux à 2 étages, remédie peu à peu à ces situations.

La loi NOTRe ayant confié aux régions le rôle de chef de file de l'intermodalité, la Nouvelle-Aquitaine a initié, en partenariat avec Bordeaux Métropole, la création d'un syndicat mixte inspiré des dispositions de la loi SRU. Ce dernier, nommé Nouvelle Aquitaine Mobilités, a vu le jour le 13 juillet 2018.

Ce syndicat mixte d'intermodalité permettra notamment de disposer de nouvelles ressources fiscales, perçues à l'échelle de l'aire urbaine de Bordeaux et venant financer les politiques de mobilité en faveur des zones périurbaines de la métropole bordelaise.

Dans le cadre de ce syndicat mixte, La Région et Bordeaux Métropole souhaitent travailler en parfaite coopération afin :

- d'améliorer significativement l'offre de mobilité sur l'ensemble de l'aire urbaine bordelaise;
- de contribuer à la mise en place d'un billet unique et renforcer les systèmes d'information pour simplifier l'usage combiné des réseaux TER, TBM, et d'autocars interurbains sur l'agglomération,
- de dégager de nouvelles ressources financières afin de réaliser les projets évoqués ci-dessous dans les meilleurs délais.

La désaturation du nœud ferroviaire de Bordeaux, un préalable indispensable à la création d'un TER métropolitain ambitieux à horizon 2028

La métropole de Bordeaux dispose d'une étoile ferroviaire qui irrigue différents quadrants de son territoire et qui comporte près de 15 gares et points d'arrêts, et bientôt 16 avec la halte qui ouvrira au Bouscat à Ste-Germaine en 2021, plus celle de Talence-Médoquine qui a été fermée en 1949. Cette armature de pôles d'échanges en connexion avec le réseau de tramway et les lignes de bus structurantes pourrait jouer un rôle beaucoup plus important dans les déplacements de l'aire urbaine bordelaise, si les fréquences étaient renforcées, et si des liaisons ferroviaires directes étaient instaurées de périphérie à périphérie, sans avoir à changer de train à la gare de Bordeaux St-Jean comme c'est le cas aujourd'hui. De plus, ces trajets directs pourront également contribuer à soulager le réseau de tramway et de bus par de nouvelles correspondances avec le réseau TER.

Pour cela, la Région souhaite créer des TER directs entre St-Mariens et Langon, et entre Libourne et Arcachon, dits « TER métropolitains ». En effet, les temps de parcours sont très attractifs :

- 14 minutes pour rejoindre la gare de Bruges depuis celle de Pessac via la voie ferrée de ceinture
- environ 18 minutes entre Pessac-Alouette et Cenon avec des TER Arcachon-Libourne directs
- environ 19 minutes entre Bègles et la halte de Ste-Eulalie-Carbon-Blanc avec des TER Langon-St-Mariens directs

La mise en place de ces TER métropolitains nécessite l'acquisition de matériels roulants pour un montant de 88 M€. La Région souhaite que cela constitue une opportunité pour utiliser des matériels roulants décarbonés, soit électriques, soit plus innovants à l'hydrogène ou hybrides, ce qui permettrait de rouler sur différents types d'infrastructures et aurait des conséquences sur le besoin d'électrifier ou pas la voie ferrée jusqu'à Saint-Mariens.

En outre, il est absolument indispensable pour pouvoir développer ces TER métropolitains que le nœud ferroviaire de Bordeaux puisse accueillir ces circulations supplémentaires, sans dégrader celle des TGV, des TER de plus longue distance et des trains de marchandises. Or ce nœud n'a fait récemment l'objet d'importants travaux que dans sa partie nord, avec le doublement des voies de la gare de Bordeaux St-Jean jusqu'à la halte de Cenon. Sans aménagements complémentaires dans sa partie sud, le nœud ferroviaire de Bordeaux ne pourra pas répondre à ce besoin supplémentaire de trains du quotidien.

A cet effet, les Aménagements Ferroviaires du Sud de Bordeaux (AFSB) ont été conçus pour répondre à plusieurs objectifs, notamment :

- fluidifier le trafic ferroviaire au sud de Bordeaux vers Langon
- augmenter la capacité de la ligne pour faire circuler plus de trains
- améliorer la connexion entre le réseau ferroviaire et les réseaux de transports collectifs de l'agglomération

Pour atteindre ces différents objectifs, le projet prévoit notamment la réalisation d'une 3ème voie entre le triage d'Hourcade et Saint-Médard-d'Eyrans, la réorganisation des circulations et le réaménagement des voies à Bègles jusqu'au triage d'Hourcade.

Ainsi, avec plus de voies pour répartir les différentes circulations TER, TGV, TET, fret - qui s'effectuent à des vitesses et avec des politiques d'arrêt différentes entraînant des phénomènes de saturation – ces aménagements rendent possibles une meilleure desserte périurbaine et semi-directe, et une plus grande régularité des circulations, donc un service de meilleure qualité pour les voyageurs.

A horizon GPSO, la mise en service de la ligne nouvelle jusqu'à Dax permettra en outre de libérer de la capacité sur la ligne vers Arcachon, ainsi que sur la ligne vers Agen. Les AFSB doivent donc faire partie intégrante des opérations à réaliser dans le cadre de la désaturation du nœud de Bordeaux.

Une étude co-financée par la Région et Bordeaux Métropole, et sous réserve de l'expertise de SNCF Réseau, a montré qu'il faudrait également réaliser des aménagements complémentaires pour un montant de 145 M€. En outre, SNCF Réseau devra programmer, au-delà des investissements visant à augmenter la capacité, des opérations de régénération dont le renouvellement de la voie sur la ligne Bordeaux–Saintes.

Le schéma directeur du nœud ferroviaire de Bordeaux, qui est en cours d'élaboration, déterminera l'ensemble des investissements à réaliser, ainsi que les clés de financement à court, moyen et long terme pour augmenter la capacité et la fiabilité des circulations, et pouvoir instaurer ainsi un réseau complet de TER métropolitains, avec une montée en charge progressive. Ce schéma devra tenir compte des ruptures technologiques en matière de signalisation, qui font appel à la géolocalisation et à la connectivité 5G, et qui peuvent engendrer des gains importants de capacité.

Il appartiendra à l'Etat, qui souhaite doubler la part modale du transport ferroviaire dans les déplacements du quotidien autour des grands pôles urbains, d'assurer le financement et la programmation des travaux nécessaires à l'augmentation de capacité du nœud ferroviaire de Bordeaux, qui doivent comprendre les Aménagements ferroviaires du sud de Bordeaux, qui sont prêts à démarrer (études AVP achevées) et qui bénéficient du soutien financier de l'Union européenne. Si la Région prend ses engagements sur ce financement, elle attend de l'Etat qu'il mobilise les crédits de l'Agence Française de Financement des Infrastructures de Transports. Les ambitions pour la désaturation du nœud ferroviaire bordelais doivent être clairement inscrites dans la future loi sur les mobilités. Bordeaux Métropole soutient bien évidemment totalement cette demande.

La Région et Bordeaux Métropole s'entendent ainsi pour affirmer leur volonté commune forte vis-à-vis de leurs partenaires au premier rang desquels figurent :

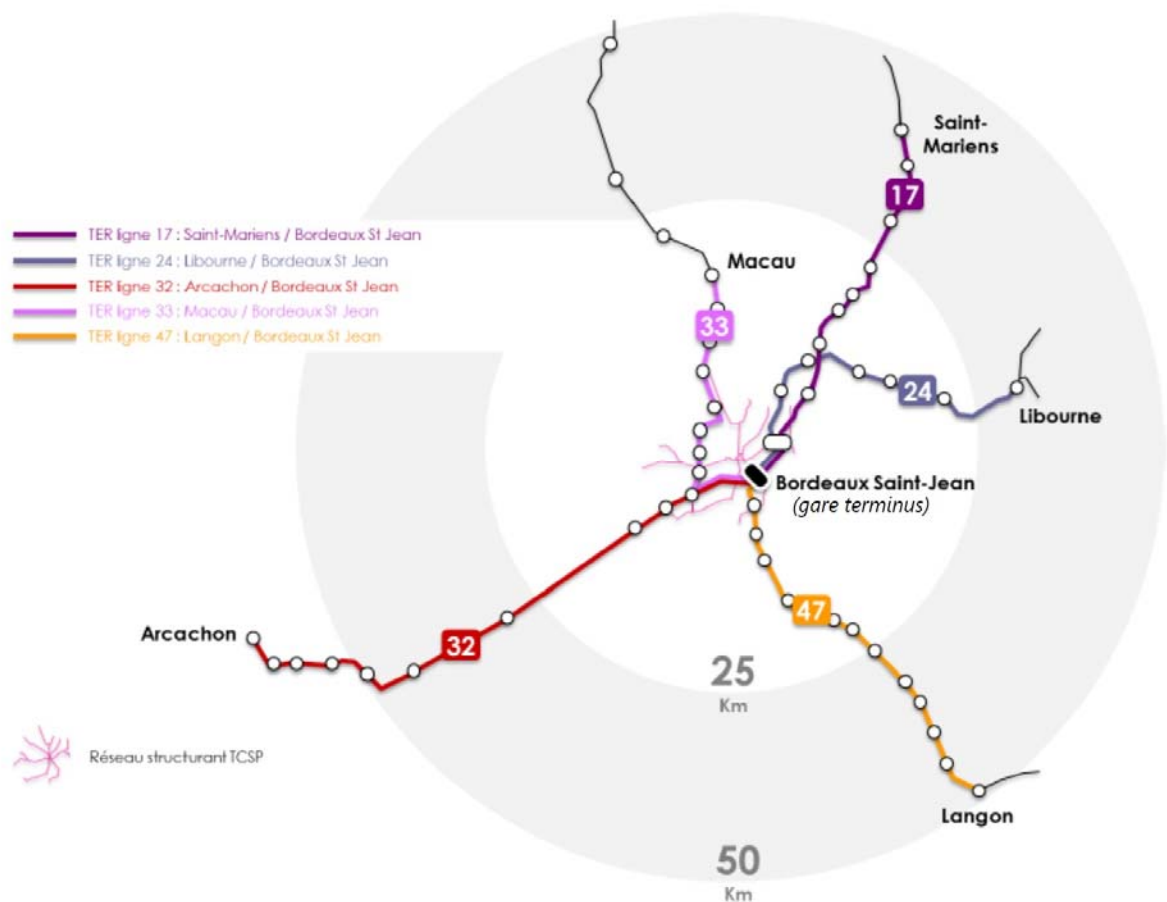
- l'Etat, qui doit, conformément aux annonces faites par le gouvernement en faveur des mobilités du quotidien, assurer l'existence d'un nombre suffisant de sillons pour les circulations ferroviaires régionales et participer aux investissements nécessaires sur le réseau ;
- la SNCF, qui doit particulièrement se mobiliser pour le développement de l'offre et l'adaptation de l'infrastructure de l'étoile ferroviaire bordelaise.

La Région et Bordeaux Métropole attendent également 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).

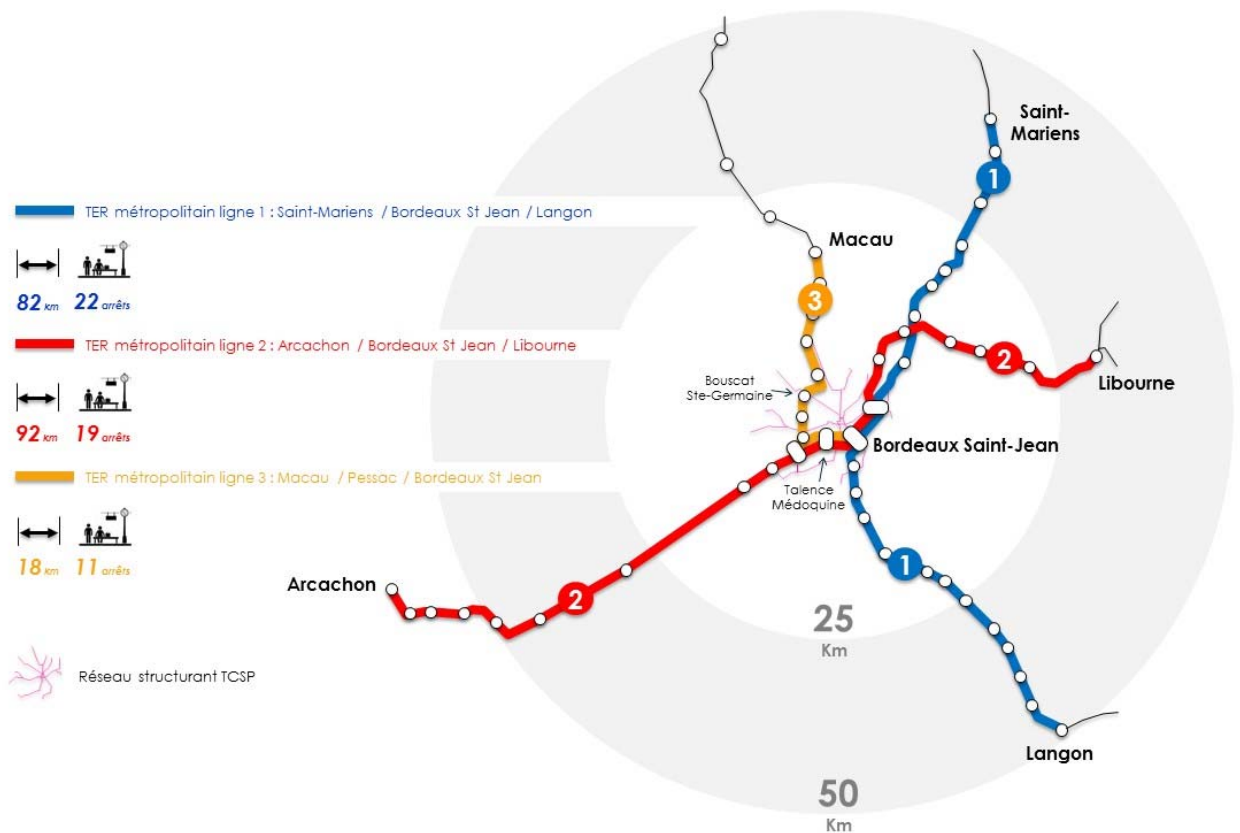
En ce qui concerne le calendrier de l'ensemble de ces aménagements, la Région et Bordeaux Métropole souhaitent qu'il soit accéléré et que SNCF Réseau dédie une équipe à ce projet, à l'instar de ce qui avait été fait pour la suppression du bouchon ferroviaire au nord de la gare de Bordeaux- St-Jean. Compte tenu de l'urgence écologique sur les transports, l'horizon visé pour cette grande opération de désaturation du nœud ferroviaire de Bordeaux doit être une mise en service au plus tard pour 2028.

Enfin, la Région et Bordeaux Métropole proposeront à l'Etat, SNCF Mobilités et SNCF Réseau de mettre en place une convention spécifique avec mise en place d'une instance de suivi multipartite, pour la mise en place de ce réseau Métropolitain portant sur le rythme de mise en œuvre, les études et préalables à lever, les modalités techniques et le plan de financement de l'ensemble de ce projet structurant.

La carte ci-dessous représente le réseau Ter actuel de dessertes périurbaines sur l'agglomération de Bordeaux :



La carte ci-dessous représente le réseau qui sera obtenu à l'horizon 2028 :



Ces nouvelles lignes diamétralisées circuleront avec une fréquence cible à la demi-heure. Les arrêts structurants seront également desservis, comme c'est le cas actuellement, par les trains effectuant des liaisons régionales longue distance.

La réalisation du Grand Projet du Sud-Ouest permettra un saut complémentaire de fréquence.

Sans attendre, une première phase progressive de déploiement des TER métropolitains

Afin d'apporter des améliorations de l'offre ferroviaire, sans attendre 2028, des étapes intermédiaires sont identifiées, permettant de déployer progressivement le futur réseau régional métropolitain.

Aussi, la Région et Bordeaux Métropole souhaitent que le calendrier de réalisation des travaux soit phasé, afin de permettre un déploiement progressif de ces dessertes, en tirant mieux parti de l'existant.

Les améliorations que la Région et Bordeaux Métropole souhaitent voir réalisées dans les années à venir sont les suivantes :

- dès l'automne 2019, l'expérimentation de l'acceptation des titres TBM à bord des trains circulant sur la voie ferrée de ceinture. Les usagers de TBM pourraient effectuer des trajets Parempuyre– Pessac, en Ter, avec leur ticket

urbain ou leur abonnement TBM. Cette expérimentation, qui nécessite la mise en service de la nouvelle billettique TBM, sera ainsi une première étape avant la mise en œuvre d'un billet intermodal unique sur l'agglomération.

- pour 2020, la Région et la Métropole demandent à la SNCF de mettre en œuvre, selon les possibilités techniques (capacité de l'infrastructure), des premières circulations de trains diamétralisés (soit des trains qui n'auront plus comme origine-destination Bordeaux Saint-Jean), afin de créer des dessertes directes entre des points d'arrêts situés au nord et au sud de la gare Saint-Jean. Des liaisons directes entre Libourne et Cestas-Gazinet pourraient ainsi être les premières à être instaurées.
- en 2020, il s'agirait en outre d'augmenter la fréquence des TER métropolitains sur les points d'arrêts disposant d'un fort potentiel de report modal et d'une connexion avec une ligne structurante du réseau TBM, tramway ou Bus à haut niveau de service (BHNS). Ces points d'arrêts seront des pôles d'échanges multimodaux structurants de la métropole. Est visée en particulier la halte de Pessac-Alouette, qui dispose d'ores et déjà d'une connexion à la ligne B du tramway et bénéficiera pour fin 2021 d'une desserte en BHNS vers l'aéroport et toute la zone de l'Aéroparc. La Région et la Métropole travailleront de concert pour définir ces points d'arrêts structurants. Le renforcement des dessertes TER se fera sur les heures de pointe, mais aussi sur la journée, venant combler des « creux de desserte ».
- en 2021, la halte du Bouscat-Ste Germaine sera mise en service, permettant d'interconnecter le TER avec la nouvelle ligne D du tramway, qui sera quant à elle mise en service progressivement entre fin 2019 et mi-2020.
- quant à la halte de Talence-Médoquine, qui est fermée depuis 1949, sa réouverture fait actuellement l'objet d'une étude d'exploitation qui permettra de déterminer les conditions et le calendrier de sa remise en service. Le calendrier annoncé par SNCF Réseau est aujourd'hui 2023 : la Région et Bordeaux Métropole maintiendront la pression sur SNCF Réseau afin que ce calendrier soit maintenu voire accéléré.

Par la suite, les TER métropolitains seront déployés à la faveur des aménagements de capacité qui auront pu être réalisés par SNCF Réseau sur le nœud ferroviaire de Bordeaux, sachant que les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux offriront un saut de capacité très important. Ce déploiement nécessitera également l'achat de nouveaux trains pour répondre au renforcement des fréquences.

L'augmentation des TER métropolitains induira inévitablement une hausse de la fréquentation sur l'ensemble des points d'arrêts sur la métropole bordelaise et en particulier en gare de Bordeaux-Saint-Jean. Bordeaux Métropole s'engage ainsi à adapter les conditions d'intermodalité pour absorber l'ensemble des flux qui se reporteront vers le réseau TBM, en poursuivant les projets qui sont aujourd'hui inscrits à son Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains et qui doivent desservir la gare Saint-Jean :

- création de la liaison BHNS Bordeaux-Saint-Aubin-de-Médoc ;
- mise en œuvre de la liaison Bassens-Campus.

Le déploiement des lignes de cars express

Certains quadrants de l'aire urbaine ne disposent pas de voies ferrées et ne peuvent, de fait, être desservis par 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 ont étudié, en coopération avec le Département de la Gironde, la mise en place de lignes de cars express régionaux.

Ce concept s'inspire des exemples déjà existants en France, comme entre Aix-en-Provence et Marseille, à Grenoble ou entre Dourdan et Massy TGV.

Les principes de ces lignes de cars express sont les suivants :

- une vitesse commerciale performante et une grande régularité grâce à un nombre limité d'arrêts et l'existence de voies réservées permettant de doubler les voitures dans les zones de congestion ;
- la création de parc-relais capacitaires et évolutifs afin de permettre un rabattement et une intermodalité qualitatifs sur la ligne ;
- des fréquences performantes assurant l'attractivité du report modal attendu ;
- une desserte directe du cœur de l'agglomération ainsi qu'une connexion optimale au réseau de transport urbain structurant.

La Région et Bordeaux Métropole ont décidé de lancer une première expérimentation de ligne de cars express en septembre 2019. Il s'agira de tester une ligne de car entre Bordeaux et Créon, qui, passant par Salleboeuf où, à terme, un parc-relais capacitair sera créé, offrira une desserte efficace pour les habitants du Créonnais mais également une desserte complémentaire au TER pour les habitants de la Communauté d'agglomération du Libournais, et en particulier ceux des communes du sud de cette dernière. Le terminus de cette ligne de cars express sera situé Place de la République à Bordeaux, ce qui permettra une desserte directe du cœur de la Métropole et des connexions avec, dès aujourd'hui, la ligne A et la ligne C de tramway à Porte de Bourgogne, et bientôt le BHNS Bordeaux-Saint-Aubin-de Médoc. La fréquence de lancement sera de 15 minutes en heure de pointe.

Cette ligne bénéficiera progressivement d'un important linéaire de couloirs bus. On peut en particulier citer les aménagements sur le boulevard Joliot Curie attendus en 2021 et la déviation de Fargues Saint-Hilaire, qui vient d'être lancée par le Département. Bordeaux Métropole s'engage en outre à étudier l'installation de couloirs bus partout où ces derniers permettraient de donner un avantage significatif en termes de temps de parcours et de régularité à cette ligne, et bien évidemment à les réaliser partout où ces études en auront démontré la faisabilité.

Cette expérimentation, d'une durée d'un an, sera coordonnée par le syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités, qui en financera une partie via le prélèvement du Versement Transport additionnel (VTa) sur l'aire urbaine bordelaise.

Cette expérimentation permettra de déterminer les meilleures conditions pour déployer, sur d'autres quadrants de l'agglomération, soit des lignes spécifiques de cars express, soit des services express au sein des lignes routières interurbaines

existantes les plus structurantes, dans le cadre du renouvellement à venir de la concession de transport routier interurbain en Gironde.

La Région et Bordeaux Métropole ont ainsi identifié une autre origine-destination à potentiel entre Blaye/Saint-André de Cubzac et la Métropole. Pour permettre un déploiement ultérieur de cette ligne dans les meilleures conditions possibles, la Région et Bordeaux Métropole demandent conjointement à l'Etat d'étudier la possibilité de réaliser rapidement sur l'autoroute A10 en amont de la rocade, des aménagements favorables à la circulation des transports en commun et au covoiturage. Pour permettre à moyen terme une réelle ambition en la matière, la Région et Bordeaux Métropole demandent aussi conjointement à l'Etat l'adossement au réseau des Autoroutes du Sud de la France (ASF) de la section de rocade comprise entre l'arrivée de l'autoroute A10 et l'échangeur 26 connectant la N89, qui doit permettre de réaliser, sans argent public, les aménagements de capacité indispensables sur ce tronçon.

Enfin, 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. Bordeaux Métropole s'engage donc à étendre à ce réseau de cars express toutes les opérations qu'elle met en œuvre pour l'amélioration de la vitesse commerciale de son propre réseau (priorités aux feux...) et à réaliser des aménagements dédiés (terminus avec emplacements de régulation) favorisant les conditions d'exploitation de ces lignes et services express.

En synthèse, l'ambition de la Région et de Bordeaux Métropole pour les transports de l'aire urbaine bordelaise se traduit par le calendrier suivant :

Automne 2019	Expérimentation de l'acceptation tarifaire sur la voie ferrée de ceinture (1^{ère} étape vers le billet intermodal unique sur le territoire métropolitain) Expérimentation d'une première ligne de cars express Créon - Bordeaux
2020	Mise en service des premiers TER périurbains Libourne-Cestas Augmentation de la fréquence des Ter métropolitains Déploiement des lignes et services routiers express dans le cadre du renouvellement de la concession du transport routier interurbain en Gironde
2021	Mise en service de la halte TER du Bouscat Ste-Germaine
2023	Réouverture de la halte TER de Talence-Médoquine
2024	Aménagement d'un origine/terminus à St-Mariens permettant de renforcer l'offre périurbaine
2025	Dessertes directes TER Libourne –Arcachon
2028	Dessertes directes TER St Mariens – Langon (après achèvement AFSB)

Financement de l'ensemble de ces actions

La Région ne dispose pas de ressources fiscales dédiées pour financer l'ensemble des opérations ci-dessus. Elle ne peut en conséquent compter que sur son enveloppe globale de dotation et sur les recettes tarifaires rapportées par les services de transport qu'elle organise. Néanmoins, au surplus de son engagement pour contribuer au financement des charges d'exploitation supplémentaires, la Région poursuivra ses efforts pour financer les matériels roulants et les infrastructures, hors compétence, comme elle le fait depuis 2002.

Grâce à la mise en place du syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités une nouvelle ressource fiscale sera désormais disponible par le biais du Versement Transport additionnel (VTA). Les sommes qui pourraient ainsi être dégagées seront de l'ordre de quelques millions d'euros chaque année.

Bien consciente des enjeux, Bordeaux Métropole souhaite, en sus des importants budgets qu'elle consacre, au-delà de ses compétences, à l'amélioration des conditions de circulations sur la rocade (100M€ sur la période 2012-2022), faire un effort supplémentaire afin d'aider la Région et le syndicat mixte à accélérer le développement des services évoqués ci-dessus.

Aussi, la Région et Bordeaux Métropole s'engagent à :

- co-financer le fonctionnement du réseau de cars express, aux côtés de Nouvelle-Aquitaine Mobilités, chaque fois qu'il s'agira de la création de nouvelles lignes express ou de services supplémentaires express de lignes existantes répondant aux conditions d'efficacité caractérisant ces lignes (faible nombre d'arrêts, existence de parc-relais capacitaires en dehors de la Métropole, capacité à utiliser immédiatement ou à court terme des voies réservées). Pour 2019, la Région et Bordeaux Métropole s'engagent à apporter chacune au syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités un budget de 500 K€ dédié à l'expérimentation décrite ci-dessus. Bordeaux Métropole poursuivra et étendra cette participation les années qui suivront aux côtés de Nouvelle-Aquitaine Mobilités et de la Région qui en est l'autorité organisatrice ;
- participer aux investissements sur les infrastructures du réseau ferroviaire, chaque fois qu'il s'agira de projets d'amélioration de l'offre allant au-delà du maintien de l'existant et permettant par conséquent d'améliorer la desserte des gares métropolitaines par rapport à l'offre actuelle ;
- En fonction des évolutions législatives susceptibles de prévoir cette disposition, Bordeaux Métropole pourra envisager de co-financer le fonctionnement des services supplémentaires de Ter métropolitains mis en place par la Région

Enfin, la Région et Bordeaux Métropole demanderont à l'Etat un plan de mobilisation de crédits pour développer les dessertes ferroviaires sur le nœud ferroviaire de Bordeaux et pour le développement du RER métropolitain.