	EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE	<i>Délibération</i>
	Séance publique du 25 mars 2022	N° 2022-189

Convocation du 18 mars 2022

Aujourd'hui vendredi 25 mars 2022 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Monsieur Alain ANZIANI, Président de Bordeaux Métropole.

ETAIENT PRESENTS :

M. Alain ANZIANI, M. Pierre HURMIC, Mme Christine BOST, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Stéphane DELPEYRAT, M. Patrick LABESSE, Mme Véronique FERREIRA, M. Alain GARNIER, Mme Marie-Claude NOEL, M. Jean TOUZEAU, M. Jean-François EGRON, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, Mme Brigitte TERRAZA, Mme Claudine BICHET, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, Mme Claude MELLIER, Mme Brigitte BLOCH, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Céline PAPIN, Mme Andréa KISS, M. Patrick PAPADATO, Mme Delphine JAMET, M. Stéphane PFEIFFER, M. Alexandre RUBIO, M. Baptiste MAURIN, M. Nordine GUENDEZ, Mme Josiane ZAMBON, Mme Isabelle RAMI, M. Dominique ALCALA, Mme Géraldine AMOUROUX, Mme Stephanie ANFRAY, M. Christian BAGATE, Mme Amandine BETES, M. Patrick BOBET, Mme Christine BONNEFOY, Mme Simone BONORON, Mme Fatiha BOZDAG, Mme Myriam BRET, M. Alain CAZABONNE, M. Thomas CAZENAVE, M. Gérard CHAUSSET, Mme Camille CHOPLIN, M. Max COLES, Mme Typhaine CORNACCHIARI, M. Didier CUGY, Mme Laure CURVALE, Mme Eve DEMANGE, M. Christophe DUPRAT, M. Olivier ESCOTS, Mme Anne FAHMY, M. Bruno FARENIAUX, M. Jean-Claude FEUGAS, Mme Françoise FREMY, M. Guillaume GARRIGUES, Mme Anne-Eugénie GASPARD, Mme Daphné GAUSSENS, M. Frédéric GIRO, M. Stéphane GOMOT, M. Laurent GUILLEMIN, Mme Fabienne HELBIG, Mme Sylvie JUQUIN, Mme Sylvie JUSTOME, M. Michel LABARDIN, Mme Nathalie LACUEY, M. Gwénaél LAMARQUE, Mme Fannie LE BOULANGER, Mme Harmonie LECERF, Mme Anne LEPINE, Mme Zeineb LOUNICI, M. Jacques MANGON, M. Guillaume MARI, M. Thierry MILLET, Mme Eva MILLIER, M. Fabrice MORETTI, M. Marc MORISSET, M. Jérôme PESCHINA, M. Michel POIGNONEC, M. Patrick PUJOL, M. Benoît RAUTUREAU, M. Franck RAYNAL, Mme Marie RECALDE, M. Bastien RIVIERES, Mme Karine ROUX-LABAT, Mme Nadia SAADI, Mme Béatrice SABOURET, M. Sébastien SAINT-PASTEUR, M. Emmanuel SALLABERRY, M. Kévin SUBRENAT, M. Serge TOURNERIE, M. Thierry TRIJOLET, M. Jean-Marie TROUCHE.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:

M. Bernard-Louis BLANC à M. Didier CUGY
Mme Pascale BOUSQUET-PITT à Mme Françoise FREMY
Mme Pascale BRU à Mme Amandine BETES
M. Olivier CAZAUX à Mme Camille CHOPLIN
Mme Nathalie DELATTRE à M. Christophe DUPRAT
M. Nicolas FLORIAN à Mme Béatrice SABOURET
M. Maxime GHESQUIERE à Mme Marie-Claude NOEL
M. Radouane-Cyrille JABER à Mme Harmonie LECERF
M. Stéphane MARI à Mme Anne FAHMY
M. Pierre De Gaétan N'JIKAM MOULIOM à Mme Géraldine AMOUROUX
M. Fabien ROBERT à Mme Christine BONNEFOY
Mme Agnès VERSEPUY à M. Fabrice MORETTI

EXCUSE(S) :

Monsieur Philippe POUTOU.


PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Pierre HURMIC à M. Stéphane PFEIFFER de 13h15 à 15h40 et à partir de 18h16
M. DELPEYRAT à Mme Typhaine CORNACCHIARI à partir de 16h37
Mme Véronique FERREIRA à M. Bruno FARENIAUX à partir de 17h
Mme Céline PAPIN à Brigitte BLOCH de 13h15 à 15h40
M. Patrick PAPADATO à Mme Fannie LE BOULANGER jusqu'à 11h et de 14h30 à 16h50
M. Alexandre RUBIO à Mme Josiane ZAMBON à partir de 18h
M. Baptiste MAURIN à M. Serge TOURNERIE à partir de 18h05
M. Dominique ALCALA à M. Max COLES à M. Jacques MANGON à partir de 15h30
M. Patrick BOBET à M. Gwénaél LAMARQUE à partir de 14h30
Mme Fatiha BOZDAG à Mme Daphné GAUSSENS à partir de 15h55
M. Alain CAZABONNE à M. Emmanuel SALLABERRY à partir de 12h10
M. Max COLES à M. Jean-Marie TROUCHE à partir de 17h
M. Jean-Claude FEUGAS à M. Olivier ESCOTS à partir de 18h
M. Guillaume GARRIGUES à M. Gwénaél LAMARQUE jusqu'à 10h45
Mme Anne-Eugénie GASPARD à M. Thierry TRIJOLET à partir de 13h19
M. Laurent GUILLEMIN à Mme Claudine BICHET à partir de 18h20
M. Cyrille JABER à Mme Harmonie LECERF jusqu'à 13h15 et à Mme Eve DEMANGE à partir de 13h15
Mme Sylvie JUSTOME à Mme Sylvie JUQUIN à partir de 18h09
Mme Harmonie LECERF à Mme Delphine JAMET de 13h15 à 15h30
Mme Zeineb LOUNICI à Mme Karine ROUX-LABAT à partir de 16h10
M. Guillaume MARI à Mme Anne LEPINE à partir de 18h15
Mme Eva MILLIER à M. Thierry MILLET à partir de 15h30
M. Benoît RAUTUREAU à Mme Simone BONORON à partir de 14h30
M. Frank RAYNAL à M. Michel LABARDIN à partir de 13h30
Mme Marie RECALDE à M. Alain ANZIANI à partir de 13h16
Mme Nadia SAADI à M. Guillaume MARI à partir de 13h15 à 13h38
M. Kévin SUBRENAT à M. Christian BAGATE à partir de 17h

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

Mme Géraldine AMOUROUX à partir de 17h45
Mme Simone BONORON à partir de 18h11
M. Thomas CAZENAVE de 13h22 à 13h38
M. Christophe DUPRAT à partir de 17h45
Mme Anne FAHMY de 13h22 à 13h38
Mme Fabienne HELBIG de 13h22 à 13h38

LA SEANCE EST OUVERTE

 BORDEAUX MÉTROPOLE	Conseil du 25 mars 2022	Délibération
	Direction de la multimodalité Service études, animation territoriale, marketing	N° 2022-189

RER Métropolitain - Révision de la feuille de route - Décision - Autorisation

Madame Claude MELLIER présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Depuis son lancement fin 2018 conjointement par la Région Nouvelle Aquitaine et la Métropole, le projet de RER Métropolitain de l'aire urbaine bordelaise est activement mis en œuvre et soutenu par l'ensemble des partenaires qui y sont associés. De nombreuses délibérations et décisions ont déjà été prises sur ce projet entre 2019 et 2021 sur l'ensemble de ses composantes, témoignant de son déploiement. Cela en fait un des projets pilotes en la matière au niveau national, que la Métropole place au cœur de sa stratégie pour l'amélioration des mobilités sur son territoire et au-delà.

Ce projet est mis en œuvre notamment grâce à l'existence d'un plateau commun de travail occupé par les services de la Métropole et de la Région, et également par l'Etat qui s'est associé au financement depuis 2020, par la SNCF et de ses filiales, ainsi que le Syndicat Mixte Nouvelle Aquitaine Mobilités.

En novembre 2021, et du fait de l'intérêt du projet pour les habitants du territoire girondin, le Département de la Gironde a décidé de participer activement à l'aboutissement de ce projet partenarial, en apportant une contribution financière de 170M€ (avec une affectation de crédits dédiés à la ligne du Médoc) et en proposant son appui dans les instances de pilotage. L'évolution en termes de partenariat, de gouvernance et de financement amenée par la participation du Département, a motivé la volonté des collectivités à réviser la feuille de route. C'est l'objet de la présente délibération.

Cette nouvelle feuille de route du RER Métropolitain formalise ainsi les points suivants :

- la participation du Département de la Gironde au financement, au pilotage et à la gouvernance du projet, aux côtés des autres financeurs que sont la Métropole, la Région et l'Etat, ainsi qu'aux côtés des autres partenaires, SNCF et Syndicat Mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités ;
- le plan de financement prévisionnel et la répartition des clés de financement des partenaires sur les différentes actions ;
- l'évolution du périmètre géographique du projet sur son volet ferroviaire, en incluant l'intégralité de la ligne ferroviaire du Médoc, jusqu'au Verdon/Pointe de Grave.

Le projet de RER Métropolitain réaffirmé

Les ambitions du projet de RER Métropolitain sont réaffirmées dans la nouvelle feuille de route, avec pour le volet ferroviaire la mise en place à l'horizon 2028 de trains RER omnibus, diamétralisés, cadencés à l'horizon 2028 à la demi-heure sur toute la journée sur les trois

lignes de l'étoile ferroviaire bordelaise : Libourne-Bordeaux-Arcachon, Saint Mariens-Bordeaux-Langon, et Bordeaux/Pessac-Macau. A plus long terme, il est envisagé d'aller vers une fréquence au quart d'heure en période de pointe sur les secteurs les plus fréquentés.

Dans cette nouvelle feuille de route, le périmètre du volet ferroviaire du projet est étendu à l'ensemble de la ligne du Médoc, jusqu'au Verdon/Pointe de Grave, dans la mesure où le Département et la Région souhaitent renforcer leur action sur ce territoire étendu et en manque de solutions performantes en faveur des mobilités, avec une enveloppe dédiée.

Pour le volet routier du projet, il s'agit de réaffirmer la volonté des partenaires de déployer un réseau de lignes de cars express à l'image de la ligne Bordeaux-Créon, en priorité sur les territoires qui sont dépourvus de lignes ferroviaires.

D'une manière générale les objectifs de réalisation des actions sont maintenus, la réécriture de la feuille de route permettant d'ajuster certaines échéances en tenant compte de l'avancement à date des études, des procédures réglementaires, et des contraintes de programmations apparues depuis la première feuille de route en 2018. Ainsi les principaux jalons sont :

- le lancement des études de définition des lignes de cars express dès 2022 pour les corridors de Blaye, ceinture ouest de l'agglomération et Médoc et, en 2023, pour la desserte du bassin d'Arcachon nord et Val de l'Eyre ; la mise en place des lignes se fera suite aux conclusions des études,
- l'ouverture de la nouvelle halte du Bouscat Sainte Germaine pour 2023,
- la réouverture de la halte de Talence Médoquine pour 2025,
- l'achèvement de l'aménagement des Origines/Terminus à Arcachon, Langon, Libourne et Saint-Mariens pour 2027-2028, et la mise en œuvre des dessertes à la demi-heure sur ces lignes sur l'ensemble de la journée ; d'ici cet horizon, des renforts progressifs auront été mis en place en fonction de la capacité du réseau,
- un objectif fixé à 2030 pour l'amélioration de la desserte sur la ligne du Médoc entre Bordeaux/Pessac et Macau.

Financement des actions ferroviaires et routières

En termes de financement, la Métropole renouvelle sa volonté d'intervenir d'une manière générale à parité avec les autres partenaires sur les différents éléments de la feuille de route, dans la limite de ses compétences en matière de mobilité et de territorialité.

S'appliquerait donc un principe général de répartition de la manière suivante sur le volet ferroviaire relevant strictement du projet de RER Métropolitain :

- Aménagement des infrastructures ferroviaires : 1/3 Métropole, 1/3 bloc Département + Région, 1/3 Etat,
- Matériel roulant (achat de nouvelles rames) : 1/2 Métropole, 1/2 Région,
- Coûts nets d'exploitation : 1/2 Métropole, 1/2 Région.

Ces principes resteront toutefois ajustables, dans les conventions de financement, selon les spécificités techniques de chaque opération du RER. En particulier, la Métropole concentrera son action sur le développement des infrastructures ferroviaires nécessaires au RER, et ne souhaite pas intervenir sur leur 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 de la Métropole.

D'une manière générale le financement par d'autres acteurs sera recherché : Europe, Communes, EPCI, Autorités Organisatrices de Mobilités par exemple.

Le financement de la ligne ferroviaire du Médoc au nord de Macau fait figure d'exception, avec une action portée essentiellement par le Département et la Région, le programme

intégrant une part importante de travaux de régénération de la ligne ferroviaire.

Au total, la Métropole entend participer au développement des infrastructures ferroviaires et à l'achat de matériel roulant pour le RER à une hauteur prévisionnelle de 175 millions d'euros répartis jusqu'en 2028.

Les modalités de financement des actions sur les gares et haltes du périmètre sont en cours d'élaboration et feront l'objet d'un protocole spécifique établi entre les partenaires ultérieurement.

En ce qui concerne le financement du volet routier, les actions d'aménagement seront portées en fonction des compétences territoriales : par la Métropole dans le territoire métropolitain, et le Département ou l'Etat au-delà selon la catégorie de voirie.

Les coûts nets de fonctionnement des cars express seront répartis selon le principe suivant : 25% Région, 25% Bordeaux Métropole, et 50% Nouvelle-Aquitaine Mobilités (via le versement mobilités additionnel que le syndicat doit lever).

Actions transversales et partenariales - Gouvernance

Au-delà des actions menées pour l'aménagement des infrastructures ferroviaires et routières pour mettre en place les nouvelles circulations, la feuille de route prévoit également des actions transversales et partenariales pour améliorer les facilités d'usage, inciter au report modal, et mieux informer sur le service. Il s'agit notamment de :

- la tarification du service de RER : mettre en place une tarification adaptée et encourageante au profit des trains du RER et des cars express articulée avec celle du réseau urbain TBM ;
- la billettique : converger à terme vers un support unique pour tous les modes de transport : TER, cars express, réseau TBM ; et favoriser dès à présent la communication et la perméabilité entre les outils des différents réseaux de transports pour garantir le meilleur service à l'utilisateur ;
- le marketing et la communication : faire connaître le service de RER, mettre en avant ses atouts, et rendre compte de la performance du service.

En dernier lieu la feuille de route précise les principes de la gouvernance du projet, dont le pilotage exécutif est assuré par les trois présidents de collectivités et les différents partenaires associés.

L'intégralité de la feuille de route partagée par les trois collectivités de Bordeaux Métropole, du Département de la Gironde et de la Région Nouvelle-Aquitaine, est annexée à la délibération.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU le Code général des collectivités territoriales et notamment son article L 5217-2,
VU la délibération du Conseil métropolitain n°2018-826 du 21 décembre 2018 adoptant le projet de développement d'un Réseau Express Régional métropolitain,
VU la délibération du Conseil métropolitain n° 2021-430 en date du 23 septembre 2021 adoptant le nouveau Schéma des mobilités,
VU la délibération du Conseil départemental de la Gironde n° 2021-75-CD du 22 novembre 2021 relative au fonds de concours pour le développement des lignes ferroviaires locales,

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT que l'amélioration des conditions de mobilité des habitants des zones périurbaines de l'agglomération bordelaise, qu'ils résident ou non au sein de Bordeaux Métropole, est un enjeu crucial,

CONSIDERANT le levier constitué par le projet pour modifier les comportements et à accélérer le report modal,

CONSIDERANT les actions déjà engagées au titre du projet de Réseau Express Régional (RER) métropolitain via le développement du Train Express Régional et la création d'un réseau de « cars express »,

CONSIDERANT l'accompagnement financier prévu par les autres collectivités territoriales que sont le Département de la Gironde et la Région Nouvelle Aquitaine, ainsi que la participation prévisionnelle de l'Etat,

CONSIDERANT le rôle central donné au RER Métropolitain dans le nouveau Schéma des mobilités de la Métropole,

CONSIDERANT l'intérêt pour la Métropole de poursuivre les actions engagées et sa participation au projet,

CONSIDERANT qu'au niveau du transport ferroviaire, la Région Nouvelle-Aquitaine est l'Autorité Organisatrice de Transport et que la Métropole agit en accompagnement de son action,

DECIDE

Article 1 : de renouveler l'engagement de la Métropole dans le projet de RER Métropolitain.

Article 2 : d'acter l'arrivée du Département de la Gironde au titre des financeurs du projet.

Article 3 : de valider l'intégration de l'ensemble de la ligne ferroviaire du Médoc dans le périmètre du projet du RER Métropolitain, et de participer à son développement au profit d'un renforcement des dessertes en particulier sur le tronçon Bordeaux/Pessac – Macau.

Article 4 : d'approuver les termes de la nouvelle feuille de route tels que rappelés plus haut et présentés en annexe.

Article 5 : de demander à l'Etat, et en collaboration avec la Région, de prévoir un plan de mobilisation de crédits pour le développement du RER Métropolitain.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à la majorité.

Contre : Monsieur MORISSET

Ne prend pas part au vote : Monsieur MORETTI

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 25 mars 2022

REÇU EN PRÉFECTURE LE : 31 MARS 2022	Pour expédition conforme,
PUBLIÉ LE : 31 MARS 2022	la Vice-présidente,
	Madame Claude MELLIER

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

Extension à l'échelle départementale

Révision 2022

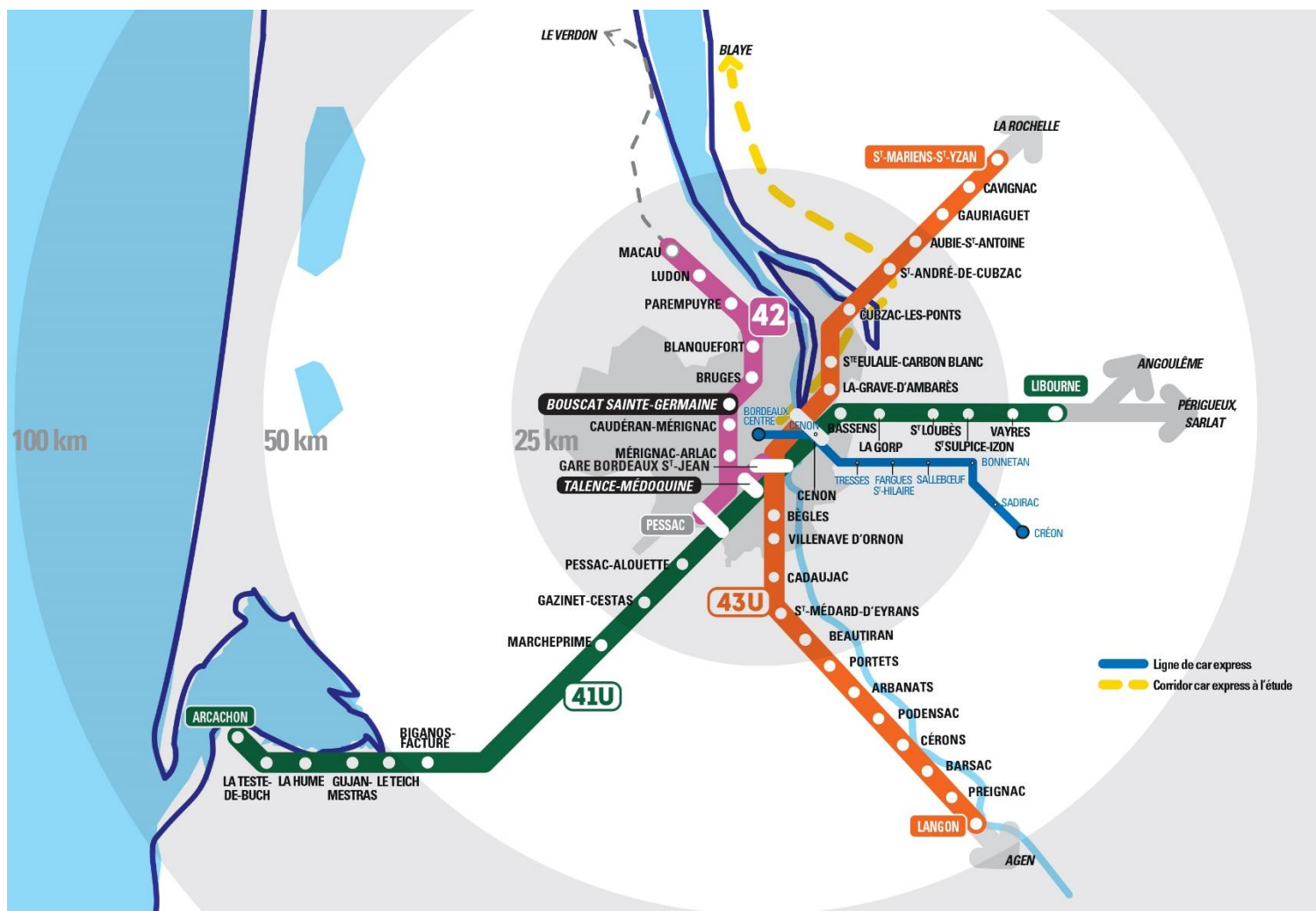


Schéma du réseau en l'état actuel des études



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 se traduit 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.

Sont également associés au déploiement 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 de ces typologies 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 et Bordeaux Métropole ont souhaité 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 deux collectivités veulent **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).

Elles 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

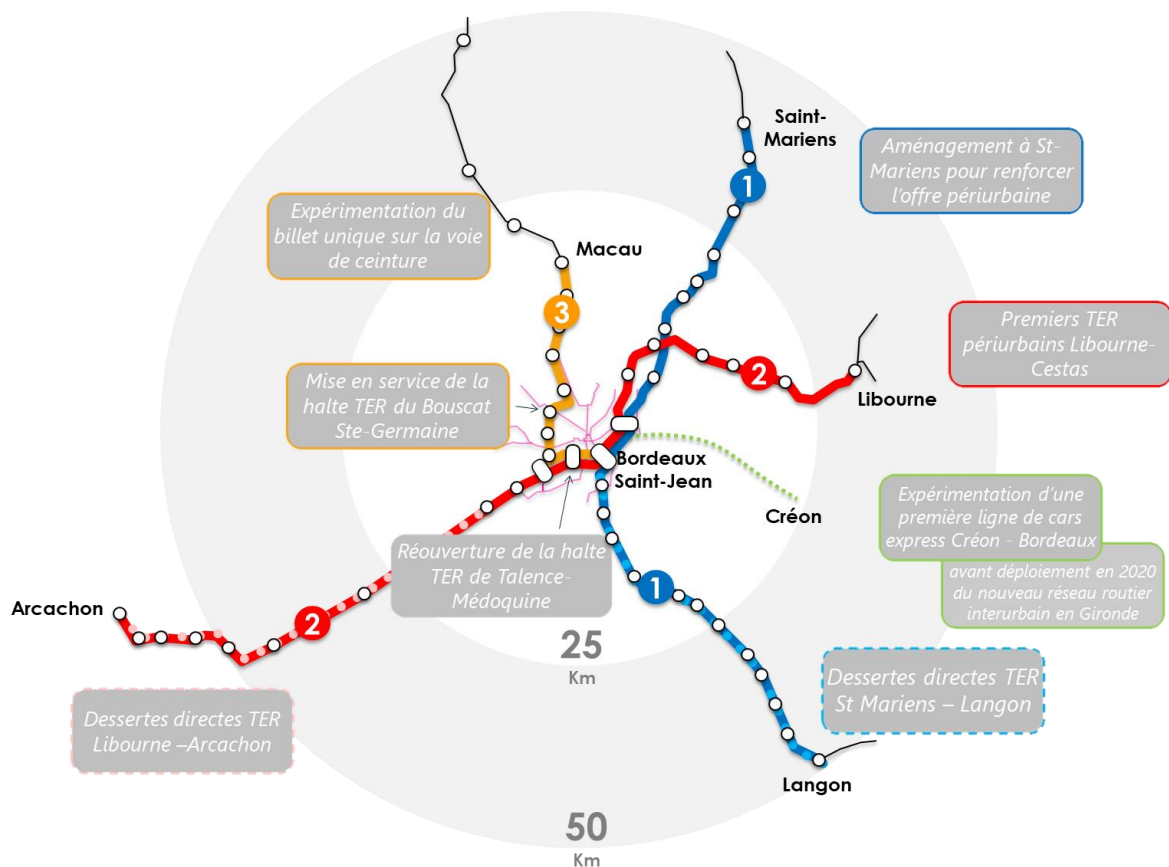


Schéma des lignes ferroviaires du RER Métropolitain - Feuille de route de 2018

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 que de tels trajets traversants présentent, ils contribueront au soulagement du réseau de tramway et de bus et encourageront 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.

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 plusieurs études d'aménagements de l'infrastructure ferroviaire nécessaires au déploiement du RER,

- ✓ Lancement des procédures réglementaires et études environnementales associées,
- ✓ Lancement fin 2021 des travaux de la halte du Bouscat Ste Germaine.

D'ici à fin 2022, l'objectif est d'avoir lancé un programme complet et élargi d'études de niveau Etude Préliminaire (EP) à Avant-Projet (AVP) pour l'ensemble des aménagements liés au RER, bon nombre étant déjà en cours à fin 2021. Une concertation sur chacun des trois projets de service d'axe est également prévue fin 2022.

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
- ✓ 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 2022

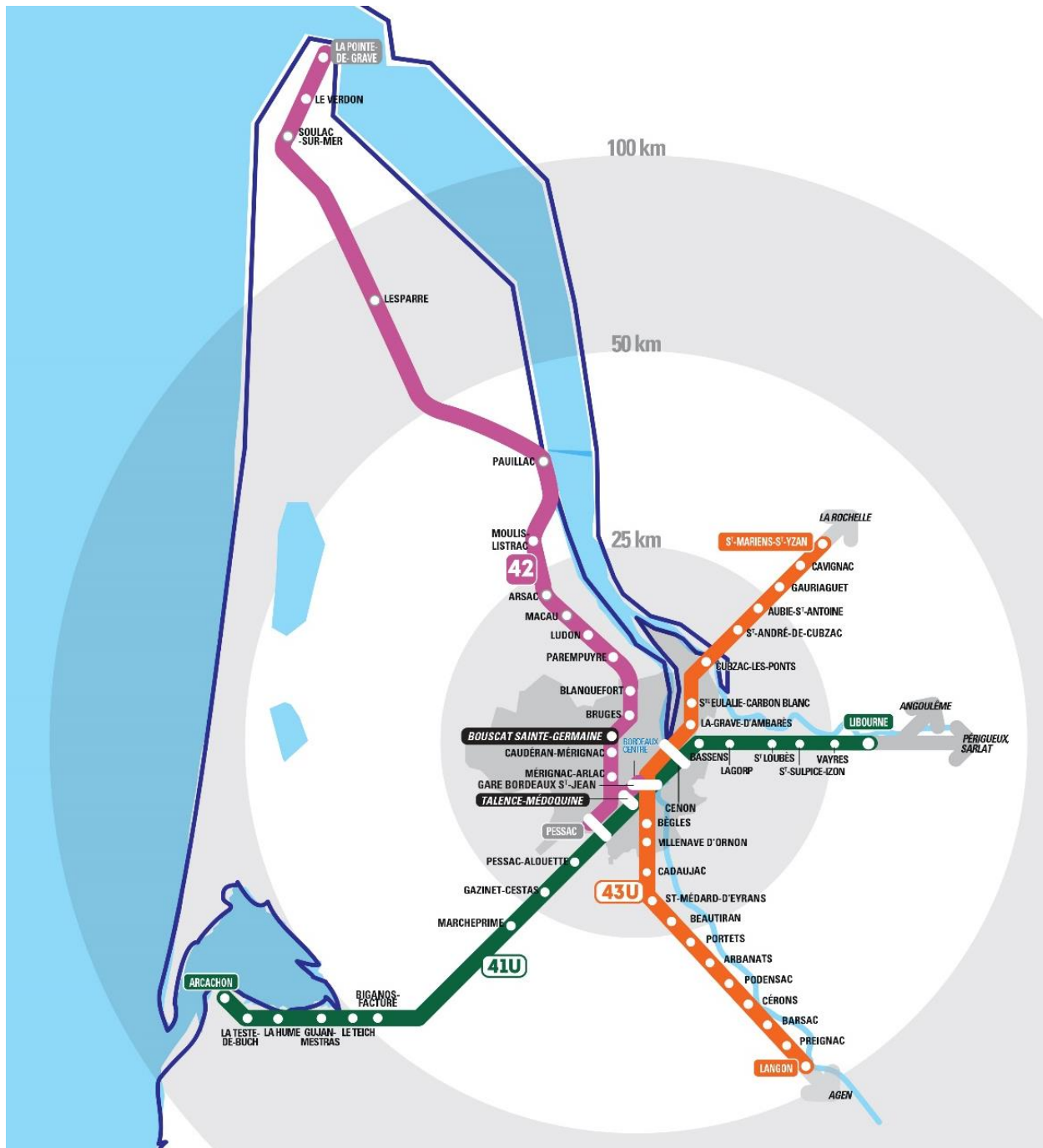
Evolution du nombre de dessertes quotidiennes par arrêt grâce au RER

	Type	2002	2018	2022				Evolution 2002/2022	Evolution 2018/2022
				RER M historique	RERM créations partenariales	REGIO	Total		
Axe Libourne-Bordeaux									
		Total	Total						
Cenon (axe Libourne)	PEM	0	91	23	12	79	114	NC	25,3%
Bassens	Halte	11	23	23	12		35	218,2%	52,2%
La Gorp	Halte	12	23	23	12		35	191,7%	52,2%
St-Loubès	Halte	13	23	23	12		35	169,2%	52,2%
St-Sulpice-Izon	Halte	13	23	23	12		35	169,2%	52,2%
Vayres	Halte	12	22	23	12		35	191,7%	59,1%
Libourne	Gare	58	90	23	12	79	114	96,6%	26,7%
Axe St-Mariens-Bordeaux									
		Total	Total						
Cenon (axe St-Mariens)	PEM	0	29	22		13	35	NC	20,7%
Ste Eulalie-Carbon Blanc	Halte	4	19	22			22	450,0%	15,8%
Lagrange d'Ambarès	Halte	4	19	22			22	450,0%	15,8%
Cubzac-les-Ponts	Halte	6	18	21			21	250,0%	16,7%
St André de Cubzac	Gare	20	30	22		13	35	75,0%	16,7%
Aubie-St-Antoine	Halte	8	18	21			21	162,5%	16,7%
Gauriaguet	Halte	13	18	21			21	61,5%	16,7%
Cavignac	Halte	14	18	21			21	50,0%	16,7%
St-Mariens	Gare	20	29	22		13	35	75,0%	20,7%
Axe Langon-Bordeaux									
		Total	Total						
Bègles	PEM	12	29	26	2	4	32	166,7%	10,3%
Villeneuve d'Ornon	Halte	12	14	16	2	1	19	58,3%	35,7%
Cadaujac	Halte	13	19	22	2	3	27	107,7%	42,1%
St-Médard d'Eyrans	Halte	14	29	26	2	4	32	128,6%	10,3%
Beautiran	Gare	23	50	26	2	30	58	152,2%	16,0%
Portets	Halte	13	29	26	2	4	32	146,2%	10,3%
Arbanats	Halte	11	18	17	2	3	22	100,0%	22,2%
Podensac	Halte	12	29	26	2	4	32	166,7%	10,3%
Cérons	Gare	21	50	26	2	30	58	176,2%	16,0%
Barsac	Halte	12	18	11	2	2	15	25,0%	-16,7%
Preignac	Halte	11	14	6	2	0	8	-27,3%	-42,9%
Langon	Gare	31	52	26	2	30	58	87,1%	11,5%
Axe Arcachon-Bordeaux									
		Total	Total						
Pessac	Gare	50	78	50	5	30	85	70,0%	9,0%
Pessac-Alouette	Halte	33	50	50	5		55	66,7%	10,0%
Cestas-Gazinet	Gare	41	50	50	5		55	34,1%	10,0%
Marchepierre	Halte	26	50	50	5		55	111,5%	10,0%
Facture-Biganos	Gare	41	78	50	5	30	85	107,3%	9,0%
Le Teich	Gare	31	50	50	5		55	77,4%	10,0%
Gujan-Mestras	Gare	35	50	50	5		55	57,1%	10,0%
La Hume	Halte	31	50	50	5		55	77,4%	10,0%
La Teste	Gare	36	50	50	5		55	52,8%	10,0%
Arcachon	Gare	36	50	50	5		55	52,8%	10,0%
Axe Pointe-de-Grave-Bordeaux									
		Total	Total						
Pessac	Halte	0	19	18		1	19	NC	0,0%
Mérignac Ariac (création)	PEM	0	42	20		24	44	NC	4,8%
Mérignac Caudéran	Gare	14	42	20		24	44	214,3%	4,8%
Bouscat	Halte							NC	NC
Bruges	Halte	4	42	20		24	44	1000,0%	4,8%
Blanquefort	PEM	14	42	20		24	44	214,3%	4,8%
Parempuyre	Halte	5	42	20		24	44	780,0%	4,8%
Macau	Halte	12	42	20		24	44	266,7%	4,8%
Ludon	Halte	9	22	20		24	44	388,9%	100,0%
Margaux	Halte	12	22			24	24	100,0%	9,1%
Moulis-Listrac	Halte	11	22			24	24	118,2%	9,1%
Pauillac	Halte	12	22			24	24	100,0%	9,1%
Lesparre	Halte	10	20			22	22	120,0%	10,0%
Soulac	Halte	2	8			10	10	400,0%	25,0%
Le Verdon	Halte	2	8			10	10	400,0%	25,0%
Multi-axes									
		Total	Total						
Cenon	Halte	0	120	45	12	92	149	NC	46,0%
Benauges (fermeture)	Halte	16	0	0	0	0	0	NC	NC
Benauges vs Cenon	Halte	16	120	0	57	92	149	831,3%	46,0%
Pessac	Gare	50	97	68	5	31	104	108,0%	7,2%
Bilan global arrêts intra Bordeaux Métropole (hors Bordeaux St-Jean) :		191	604	395	50	248	693	262,8%	14,7%

Un élargissement du périmètre sur la ligne du Médoc

A l'occasion de la définition de cette nouvelle feuille de route pour le RER Métropolitain, la Région Nouvelle Aquitaine, le Département de la Gironde et Bordeaux Métropole souhaitent étendre le périmètre géographique du RER Métropolitain à l'ensemble de la ligne ferroviaire du Médoc jusqu'à la Pointe de Grave, au-delà de Macau qui constituait la limite précédente.

Ce territoire éprouve en effet des difficultés particulières d'accès à la Métropole : des distances importantes, un défaut de modes de transports en commun dans les zones rurales, une thrombose dans la métropole et une saturation saisonnière dans les accès au littoral.



Périmètre révisé du RER Métropolitain, volet ferroviaire, au niveau de la ligne du Médoc

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 (dont les installations d'alimentation électrique).

Sur les infrastructures du RER hors ligne du Médoc, 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 nécessaires 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.

La modernisation et la régénération des infrastructures de la ligne du Médoc (dont les installations d'alimentation électrique) font l'objet de modalités de financement différentes, réparties entre la Région, le Département et l'Etat. La Métropole concentre son action de financement sur l'aménagement des deux haltes du Bouscat et de Talence, tout en restant associée aux décisions partenariales sur le développement de cette ligne fortement ancrée sur son territoire.

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 uniquement sur le périmètre du 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, avec une participation du Département.

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

Libellé	Montant total (M€)	Etat		Région		BM		CD 33	
		%	M€	%	M€	%	M€	%	M€
Infrastructures (hors Médoc)	390	33,33%	130,0	2,56%	10	33,33%	130,0	30,77%	120,0
Matériel Roulant (hors nord de Macau)	90	0,00%		50,00%	45	50,00%	45		
Infrastructures ligne du Médoc et matériel roulant ligne du Médoc (au nord de Macau)	200	30,00%	60,0	45,00%	90,0			25,00%	50
Total	680		190		145		175		170

La Région et Bordeaux Métropole 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, pourra être recherchée.

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 47 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 2022.

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 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 étudient, en coopération avec le Département de la Gironde et Nouvelle-Aquitaine Mobilités, 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 Tresses, contournement de Fargues-Saint-Hilaire, aménagement de voies réservées aux transports collectifs et au co-voiturage sur la RD936.

Depuis, la ligne est plébiscitée par les usagers, avec une fréquentation excellente de 700 voyageurs/jour dès la deuxième semaine, deux sens confondus. Véritable succès commercial, elle permet un report massif des usagers de la voiture vers l'autocar. Les partenaires ont décidé 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.

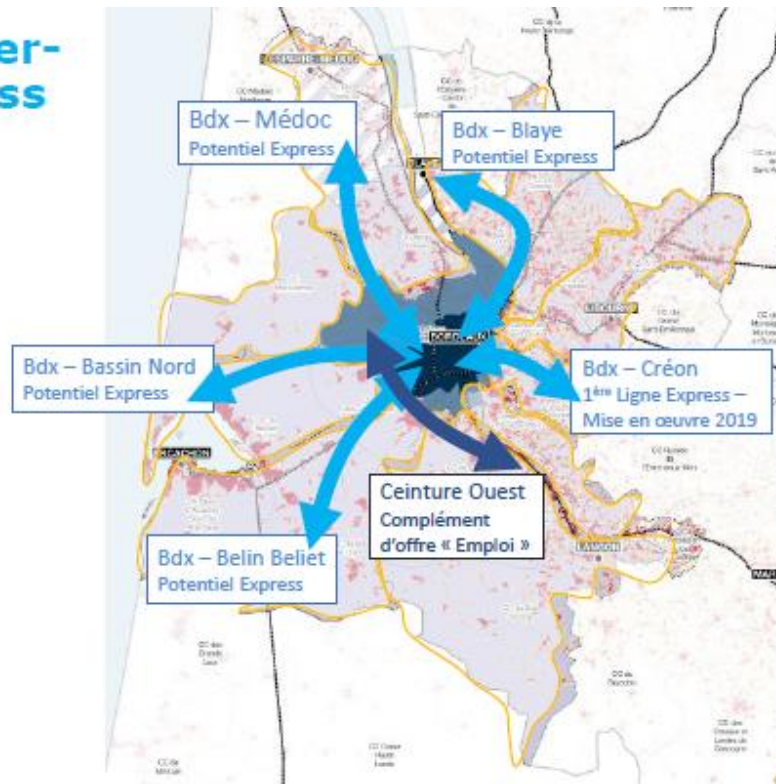
La Haute-Gironde, territoire situé dans l'aire d'influence de la métropole bordelaise, bénéficie d'un réel dynamisme démographique et économique. Néanmoins la configuration du territoire et des réseaux de transport, associée aux problématiques d'accessibilité (difficultés d'accès à la Métropole via l'A10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

Les études opérationnelles (itinéraire, offre, potentiel de fréquentation, coût, calendrier...) ont été confiées au pilotage du syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités et devraient être livrées pour juin 2022. Le Département de la Gironde accompagnera 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 sera effectuée au plus tôt, lorsque des aménagements sécurisant le temps de parcours auront pu être apportés (RD et/ou A10). Les partenaires sollicitent l'Etat au sujet de l'aménagement d'une voie réservée sur l'A10.

D'une manière générale, les partenaires prévoient la mise en place de véhicules propres sur les lignes de cars express, en application des objectifs de la feuille de route NeoTerra de la Région.

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 mi-2022.



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 la 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 2022 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 sur l'acceptation tarifaire et la tarification zonale à l'échelle du RER Métropolitain dont les conclusions sont attendues en 2022, de manière à pouvoir rapidement mettre en place de nouvelles modalités tarifaires à disposition des usagers.

Une réflexion commune Région-Bordeaux Métropole sera également menée en vue de mettre en place des tarifs solidaires à l'échelle du RER.

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 la Préfète 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 2023	Etude 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
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 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