

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur :
033-200053759-20220321-lmc100001671476-DE

Envoi Préfecture : 29/03/2022 Retour Préfecture : 29/03/2022

**CONSEIL RÉGIONAL
DE
NOUVELLE-AQUITAINE**

Séance Plénière du lundi 21 mars 2022

**Feuille de route révisée pour le développement d'un Réseau
Express Régional Métropolitain - Extension à l'échelle
départementale**

Synthèse

Votée concomitamment par la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole en décembre 2018, la feuille de route pour le développement d'un RER Métropolitain dans l'aire bordelaise entend répondre à trois objectifs majeurs : offrir des solutions de transport en commun efficaces aux habitants des zones péri-urbaines, lutter contre la congestion routière de la Métropole et réduire les émissions de gaz à effets de serre et polluants. Ces ambitions, réaffirmées dans la nouvelle feuille de route, sont basées sur l'utilisation maximale du mode ferroviaire en secteur péri-urbain, avec des liaisons fréquentes, pénétrantes vers la Métropole, traversantes de périphérie à périphérie, mais aussi le développement du car express et la mise en place d'une tarification adaptée. Le Département de la Gironde a manifesté sa volonté fin 2021 de participer financièrement au projet de RER Métropolitain à hauteur de 170 M€. L'annonce de cette participation est l'occasion d'agrandir le partenariat constitué autour de ce projet.

Pour le volet ferroviaire est projetée la mise en place de trains RER omnibus, diamétralisés, cadencés à l'horizon 2028-2030 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 sera étudié une fréquence au quart d'heure en période de pointe sur les secteurs les plus fréquentés, ce qui exigera des investissements très

importants et l'achèvement des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux.

Dans cette feuille de route révisée, le périmètre du volet ferroviaire du projet est étendu à l'ensemble de la ligne du Médoc, jusqu'à la Pointe-de-Grave.

Le Département et la Région souhaitent renforcer leur action sur ce territoire étendu et mal desservi par la route, avec une enveloppe dédiée.

L'ensemble des fonctionnalités prévues dans la feuille de route initiale du RER Métropolitain sont bien sûr maintenues.

Pour les transports routiers, les partenaires réaffirment leur volonté 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.

Pour rendre l'offre du RER encore plus attractive, une tarification adaptée et encourageant l'usage des trains du RER et des cars express articulée avec celle du réseau urbain TBM sera étudiée et mise en place afin de converger, à terme, vers un support unique pour tous les modes de transport : TER, cars express, réseau TBM.

Cette feuille de route révisée est adoptée de manière conjointe par la Région, le Département de la Gironde et Bordeaux Métropole.

Incidence Financière Régionale

La réalisation du RER Métropolitain étendu à l'aire départementale, par intégration de la ligne du Médoc jusqu'à la Pointe de Grave, entrainera une hausse significative des budgets pour le ferroviaire, tant en investissement (acquisition de matériel roulant, travaux sur les infrastructures ferroviaires) qu'en fonctionnement (augmentation de la contribution d'équilibre et des péages). Sur un montant de projet estimé à 680 M€, le niveau d'engagement de la Région est estimé à 145 M€ pour les investissements ferroviaires et le matériel roulant.

Le principe général de co-financement sur le volet ferroviaire du RER Métropolitain est le suivant :

- Aménagement des infrastructures ferroviaires : 1/3 Etat, 1/3 bloc Département + Région, 1/3 Métropole,
- Matériel roulant sur Saint-Mariens Langon, Libourne-Arcachon et au sud de Macau (achat de nouvelles rames) : 1/2 Métropole, 1/2 Région,
- Matériel roulant au nord de Macau (achat de nouvelles rames) : co-financement par la Région et le département de la Gironde
- 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.

Les lignes de car express, dont cinq corridors sont à l'étude en complément de la ligne déjà en service Bordeaux-Créon, seront financées à 25% par la Région,

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur

033-200053759-20220321-lmc100001671476-DE

Acte Certifié exécutoire

Envoi Préfecture : 29/03/2022
Retour Préfecture : 29/03/2022

25% par Bordeaux Métropole, et 50% par 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.

La Métropole financera les investissements nécessaires à la mise en service des lignes de cars express sur les voiries relevant de sa compétence. Le partenariat avec le Département de la Gironde et l'Etat sera indispensable pour aboutir à l'aménagement de voies réservées sur le domaine des voiries départementales, nationales et autoroutes.

Autres Partenaires mobilisés

L'Etat a rejoint la Région et Bordeaux Métropole au financement du projet en 2020 dans le cadre 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 Département de la Gironde, qui vient de rejoindre le partenariat financier du projet dans sa dimension ferroviaire, continuera son action en faveur du co-voiturage, de l'aménagement des voies réservées aux transports collectifs sur les routes départementales, à la desserte de pôles d'échanges locaux notamment par les modes actifs.

Le Syndicat Mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités est partenaire du projet au titre de la démarche d'études sur les itinéraires de cars express et permettra la réduction des dépenses des collectivités par la levée du Versement Mobilités additionnel. Il apporte également son partenariat en matière de tarification.

Le groupe SNCF (SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, Gares & Connexions) est étroitement associé et pleinement acteur de la démarche.

DÉLIBÉRATION DU CONSEIL REGIONAL DE NOUVELLE-AQUITAINE

SEANCE PLENIERE DU LUNDI 21 MARS 2022

N° délibération : 2022.406.SP

N° Ordre : **09**

Réf. Interne : 1555686

D - TRANSITION ENERGETIQUE ET ECOLOGIQUE

D05 - MOBILITE DURABLE ET INTELLIGENTE

405C - Développer l'intermodalité en matière de transports

OBJET : Feuille de route révisée pour le développement d'un Réseau Express Régional Métropolitain - Extension à l'échelle départementale

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 la délibération n°2018.2425.SP du 17 décembre 2018 du Conseil régional de Nouvelle Aquitaine, relative au Réseau express régional métropolitain,

Vu la délibération n°2022.1.SP du 7 février 2022 du Conseil régional de Nouvelle Aquitaine, relative à la sécurisation du plan de financement du GPSO moyennant une avance temporaire de la Région Nouvelle-Aquitaine,

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.

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, qui s'est d'ores et déjà matérialisé de manière concrète :

- 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 d'offrir sur l'Axe Arcachon-Bordeaux-Libourne une fréquence à la 1/2h en heures de pointe et à l'heure en journée, et 32 circulations diamétralisées par jour (soit une par heure dans chaque sens),
- Une expérimentation tarifaire sur la ligne du Médoc jusqu'à Macau, permettant aux abonnés TBM d'emprunter sans surcoût les TER dans la limite du territoire de la Métropole (Parempuyre-Pessac/Bordeaux),
- Le lancement fin 2021 des travaux de la halte du Bouscat,
- La réalisation en 2021 des premiers travaux en gare de Saint-Mariens, permettant des circulations quotidiennes supplémentaires.

Ces avancées ont pu se concrétiser grâce à 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 nécessaires au RER, ainsi que dans le lancement des nombreuses études techniques nécessaires à l'aboutissement de ces opérations.

Un partenariat élargi et un périmètre étendu à la ligne du Médoc

L'Etat a rejoint les deux collectivités au financement du projet en 2020, dans le cadre 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.

A fin 2021, le projet est ainsi totalement engagé et les objectifs initiaux sont respectés.

Le Département de la Gironde a manifesté sa volonté fin 2021 de participer financièrement au projet de RER Métropolitain à hauteur de 170 M€.

L'annonce de cette participation est donc l'occasion d'agrandir le partenariat constitué autour de ce projet.

A l'occasion de la définition de la feuille de route révisée pour le RER Métropolitain, la Région, le Département de la Gironde et Bordeaux Métropole souhaitent étendre le périmètre géographique du RER à l'ensemble de la ligne ferroviaire du Médoc jusqu'à la Pointe de Grave, au-delà de Macau qui constituait la limite précédente. En effet, le Département et la Région souhaitent renforcer leur action sur ce territoire étendu et mal desservi par la route, avec une enveloppe dédiée.

Pour le volet ferroviaire est projetée la mise en place de trains RER omnibus, diamétralisés, cadencés à l'horizon 2028-2030 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 sera étudié une fréquence au quart d'heure en période de pointe sur les secteurs les plus fréquentés, ce qui exigera des investissements très

importants et l'achèvement des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux.

Les objectifs d'amélioration de l'offre de service de la ligne du Médoc, partagés par les partenaires, sont basés sur un renforcement progressif des fréquences à l'horizon 2030.

L'aménagement des gares et des haltes existantes, points d'entrée essentiels au réseau, fera l'objet d'un programme d'actions spécifiques afin de renforcer leur facilité d'accès, la gestion des flux et l'accueil de voyageurs, le niveau d'offre de services qu'elles abriteront.

Les principaux jalons à venir sont :

- le lancement des études de définition des lignes de cars express dès 2022, en commençant par le corridor Bordeaux- Blaye
- L'étude sur la tarification et le billet unique en 2022,
- 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,
- superstructures : électrification de la section Ambarès- Saint Mariens,
- un objectif fixé à 2030 pour l'amélioration de la desserte sur la ligne du Médoc.

La diamétralisation des deux axes Libourne-Arcachon et Saint Mariens-Langon va faciliter les trajets des voyageurs avec la suppression des correspondances à Bordeaux St Jean pour passer Rive Droite / Rive Gauche et aura en conséquence des effets significatifs sur les temps de parcours, permettant le trajet Cenon-Pessac en 14 minutes (contre 53 minutes en transports collectifs urbains) ou le trajet Saint-Eulalie—Villenave d'Ornon en 24 minutes (contre 48 minutes en transports collectifs urbains).

Le financement des actions ferroviaires et routières

Le principe général de co-financement sur le volet ferroviaire du RER Métropolitain est le suivant :

- Aménagement des infrastructures ferroviaires : 1/3 Etat, 1/3 bloc Département + Région, 1/3 Métropole,
- Matériel roulant sur Saint-Mariens Langon, Libourne-Arcachon et au sud de Macau (achat de nouvelles rames) : 1/2 Métropole, 1/2 Région,
- Matériel roulant au nord de Macau (achat de nouvelles rames) : co-financement par la Région et le département de la Gironde
- 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.

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 la Région à 45%, l'Etat à

30% et le Département à 25%, le programme intégrant une part importante de travaux de régénération de la ligne ferroviaire.

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 des infrastructures 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 devra rechercher).

Actions transversales

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 encourageant l'usage 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.

La feuille de route révisée, annexée à la présente délibération, est proposée à l'adoption conjointe de la Région, du Département de la Gironde et de Bordeaux Métropole.

Après en avoir délibéré,

Le CONSEIL REGIONAL décide :

- D'APPROUVER la mise en œuvre de la feuille de route révisée du RER Métropolitain étendu à l'échelle départementale.

Décision de l'assemblée plénière :

Adopté à la majorité

Le Président du Conseil Régional,



ALAIN ROUSSET

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur

033-200053759-20220321-lmc100001671476-DE

Acte Certifié exécutoire

Envoi Préfecture : 29/03/2022
Retour Préfecture : 29/03/2022