

	<b>Présentation du rapport au Conseil de Bordeaux Métropole du 30 novembre 2018</b>	<i>Rapport</i>
	Direction générale Mobilité  <b>Direction de la multimodalité</b>	<b>N° 34050</b>

**Commission(s) :**  
**Infrastructures routières et ferroviaires du 15 novembre 2018**  
**Transports et déplacements du 19 novembre 2018**

**Création d'un réseau express régional métropolitain - Volet TER (Train express régional) -  
 Décision - Autorisation**

**Résumé:** Conformément à la stratégie métropolitaine des mobilités, au Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains ainsi qu'au programme d'actions accompagnant la création du syndicat mixte régional des transports, Bordeaux Métropole et la Région ont lancé deux études conjointes d'amélioration de l'offre ferroviaire métropolitaine.  
 Suite aux enseignements des études et à l'envoi ultérieur d'une note d'analyse par SNCF réseau, la délibération vise à présenter un point d'avancement des réflexions et des actions envisageables pour le développement du ferroviaire sur le territoire métropolitain et à proposer un positionnement sur les options que notre établissement devra défendre à l'avenir dans ce dossier.

---

Documents annexes :

---

Madame Claude MELLIER présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Par délibération du 27 avril 2018, le Conseil métropolitain a validé l'adhésion de notre établissement au Syndicat mixte intermodal de Nouvelle-Aquitaine (SMINA), dont Bordeaux Métropole avait demandé la création dès 2014.

Cette adhésion a été approuvée sur la base d'un programme d'actions ambitieux, prévoyant la création d'un réseau express régional métropolitain tous modes, avec deux volets principaux : la création d'un réseau de lignes de cars express, et l'amélioration de l'offre ferroviaire dans l'objectif de mettre en place un RER (Réseau express régional) métropolitain.

Sur ce deuxième volet, ce programme est conforme aux ambitions du Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM) et à la stratégie métropolitaine pour les mobilités, approuvés en janvier 2016 et qui avaient validé la réalisation de deux études conjointes avec la Région sur le volet ferroviaire : une première étude sur la ligne de ceinture ferroviaire, une seconde étude plus globale sur l'ensemble de l'étoile ferroviaire.

L'ensemble de ces études est désormais bien avancé et a donné lieu, le 24 septembre dernier, à un Comité de pilotage : la présente délibération a pour objet de présenter un point de situation sur ce dossier.

### **La situation actuelle : un réseau TER (Train express régional) à la performance dégradée**

En premier lieu, un état de situation du réseau TER sur l'étoile ferroviaire bordelaise a été dressé. Le constat n'est pas bon : la performance du réseau est dégradée et n'est pas à la hauteur des enjeux de déplacement de l'agglomération.

Ainsi, les principaux chiffres suivants sont à retenir :

- le réseau TER de la Nouvelle-Aquitaine a accueilli en 2016 en moyenne 53 000 voyageurs/jour, dont 32 500 sur les 5 branches de l'étoile ferroviaire bordelaise (comprenant l'ensemble des lignes à destination de Bordeaux Métropole). Cette fréquentation est fort disparate, puisque deux axes seulement dépassent les 10 000 voyageurs/jour : Libourne/Bordeaux et Arcachon/Bordeaux. A contrario, 5 des 14 lignes de l'ancienne Aquitaine présentent moins de 1 000 voyageurs/jour ;
- la ponctualité est faible puisqu'en 2017, le taux de régularité en Nouvelle-Aquitaine n'était que de 89,8% ;
- en 2016, sur la voie de ceinture, 23% des trains ont été supprimés (trains programmés et non programmés), et 10% des trains restant ont circulé avec retard ;
- le coût par personne transportée augmente. Ainsi, entre 2011 et 2015, sur le périmètre de l'ancienne Région Aquitaine, les dépenses de fonctionnement de la Région ont augmenté de 10,5% mais les recettes de seulement 2,6%. En 2017, le budget de la Région Nouvelle-Aquitaine pour le ferroviaire est de 332M€ en fonctionnement et de 74M€ en investissement. En 2018, il diminue pour représenter 323M€ en fonctionnement et 21M€ en investissement.

Ces mauvais indicateurs s'inscrivent dans un contexte national difficile pour le transport ferroviaire du quotidien, lié à un état dégradé de l'infrastructure ferroviaire. Ainsi, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) indiquait dans le premier bilan du transport ferroviaire de voyageurs en France (document publié en novembre 2017) que les recettes commerciales de l'activité TER ont baissé de 5% au niveau national en 2016.

Il en résulte un fort besoin en investissement, ne serait-ce que pour maintenir le niveau d'offre actuel. En ce qui concerne la Région Nouvelle-Aquitaine, le montant global à dépenser d'ici 2030 pour garantir l'offre TER actuelle est de 1,2Md€, dont la Région a d'ores et déjà demandé à l'Etat de prendre en charge 50%. Une part importante de cette somme concerne les liaisons partant de la gare de Bordeaux et desservant notre agglomération : ainsi, selon un audit du réseau réalisé par SNCF pour la Région Nouvelle-Aquitaine en 2017, 119M€ sont nécessaires pour la ligne Bordeaux-Le Verdon, 90M€ pour Bordeaux-La Rochelle, 42M€ pour Bordeaux-Arcachon.

Si ces investissements sont bien effectués, en 2030, 51 500 voyages seront réalisés par jour sur les 5 branches de l'étoile ferroviaire, soit une augmentation de presque 60% par rapport à 2016.

### **La réouverture de la halte de Talence-Médoquine : la priorité de la Métropole**

La pertinence de la réouverture de la halte a été démontrée par les études, qui confirment le potentiel de fréquentation de la halte à l'horizon 2030 :

- 1 000 montées et descentes par jour pour une ouverture sur la ligne du Verdon ;
- 2 500 montées et descentes par jour pour une ouverture sur les lignes du Verdon et d'Arcachon.

A cet horizon, ces potentiels placent la halte parmi les principaux arrêts ferroviaires de la Métropole, juste derrière les pôles de Cenon et de Pessac centre. A titre de comparaison, la fréquentation actuelle de la halte de Cenon est de 2 300 montées et descentes par jour, et celle de la gare de Pessac centre de 2 800 montées et descentes par jour, d'après les comptages TER d'octobre 2017.

En outre, suite à une analyse complémentaire de faisabilité demandée par la Métropole et la Région, SNCF réseau a indiqué que l'ouverture de la halte de La Médoquine ne semblait pas nécessiter au préalable la réalisation du Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO).

Suite à un courrier commun envoyé le 31 juillet dernier par le Président de Bordeaux Métropole et celui de la Région à SNCF réseau, ce dernier doit désormais approfondir l'analyse précédente et procéder à une étude d'exploitation, sur la base d'un cahier des charges qui lui a été transmis le 28 septembre 2018. Cette étude doit examiner les modalités de création de la halte sur les deux lignes du Verdon et d'Arcachon (grille horaire, capacité d'insertion de sillons supplémentaires, robustesse de l'offre). Cette étude sera cofinancée à parité par la Métropole et la Région (60 k€ chacune), suivant les termes de la convention qui a été adoptée au Conseil métropolitain lors de sa séance du 9 novembre 2018.

Le calendrier prévisionnel de réouverture de la halte annoncé par SNCF réseau serait alors le suivant :

- 1er trimestre 2019 : rendu de l'étude d'exploitation ;
- fin 1er trimestre 2019 : Comité de pilotage décidant des suites à donner ;
- courant 2019 : études préliminaires d'aménagement de la halte ;
- 1er trimestre 2020 : rendu des études préliminaires ;
- concertation publique, études opérationnelles et travaux ;
- objectif prévisionnel de mise en service : 2023.

Il appartiendra à la Métropole d'accompagner ce projet par des études et travaux sur les espaces publics autour de la halte en vue d'aménager un véritable pôle d'échanges multimodal.

Pour mémoire, la réouverture de la halte du Bouscat a quant-à-elle déjà été validée et est prévue à l'horizon 2021, une fois la ligne D de tramway mise en service et réalisés par SNCF réseau les travaux nécessaires sur le pont ferroviaire de Sainte-Germaine.

### **Mise en œuvre d'arrêts supplémentaires sur des trains existants semi-directs**

Selon l'étude d'amélioration de l'étoile ferroviaire, il serait possible d'agir, à très court terme, pour améliorer la desserte ferroviaire de notre agglomération en arrêtant des trains existants semi-directs dans des gares de la Métropole.

Les propositions issues des études sont résumées dans le tableau suivant :

Gare concernée	Montées-descentes journalières à horizon 2020			Offre possible en période de pointe
	Références	Apportées par la mise en œuvre d'arrêts supplémentaires	Totales si mise en œuvre d'arrêts supplémentaires	
Sainte-Eulalie/Carbon-Blanc	170	140	310 (soit +82%)	Un train toutes les 45 minutes au lieu de toutes les heures
Bègles	140	100	240 (soit +71%)	Un train toutes les 20 minutes au lieu de toutes les 30 minutes
Villeneuve d'Ornon	100	130	230 (soit +130%)	20 minutes au lieu de 30 minutes le matin 30 minutes au lieu de 60 minutes le soir
Pessac Alouette	1070	480	1550 (soit +45%)	Un train toutes les 20 minutes au lieu d'un train toutes les 30 minutes

Ces arrêts supplémentaires ne supposeraient pas d'aménagements d'infrastructures, à l'exception de la halte de Sainte-Eulalie/Carbon-Blanc, qui nécessiterait un allongement de quais (coût estimé à 650k€ selon SNCF Réseau). Compte-tenu des contraintes de capacité ferroviaire sur l'axe de Langon, l'étude estime qu'un seul arrêt supplémentaire est possible dans la Métropole alors que deux points d'arrêts existent, Bègles et Villeneuve d'Ornon.

Suite au comité de pilotage du 24 septembre, une note de SNCF réseau a été remise à la Région et à la Métropole. Il y est stipulé que l'ajout d'arrêts supplémentaires consomme de la capacité et la faisabilité pour le service ferroviaire 2020 ne peut donc être garantie a priori. Cependant, pour dégager de la capacité, SNCF réseau propose de travailler en parallèle à la suppression de haltes peu desservies, avec un système de rabattement sur le pôle d'échanges multimodal le plus proche.

Aussi, le Président de Bordeaux Métropole a demandé, par courrier du 11 octobre dernier, au Président de la Région une totale transparence sur ce sujet en lui demandant d'explicitier très clairement quelles sont les possibilités du réseau et quels sont les choix politiques de la Région.

Par réponse en date du 24 octobre, Alain Rousset, Président de la Région :

- se prononce favorablement sur le principe de la définition de points d'entrée métropolitains, là où le potentiel de report modal vers le train et l'intermodalité avec le réseau TBM (Transports Bordeaux Métropole) sont les plus forts ;
- estime possible la densification de l'offre ferroviaire sur le territoire métropolitain mais déclare qu'il ne peut valider le principe d'arrêt systématique des trains régionaux sur l'ensemble des haltes métropolitaines. Aussi, il propose pour cela d'étudier la faisabilité technique d'ajout de circulations sur des missions périurbaines et non plus, comme le proposait l'étude, sur les trains semi-directs qui correspondent à une desserte longue distance.

Cependant, le courrier de la Région ne précise aucun délai de mise en œuvre de cette nouvelle proposition (études, décisions, réalisation), ni ne fait de propositions concrètes qui auraient déjà été examinées par les services régionaux et qui permettraient de mesurer l'intérêt d'une telle proposition.

Il est donc nécessaire que, dans des délais les plus rapides possibles, cette proposition se matérialise par des projets concrets, dont le potentiel, le coût et le délai de réalisation seront clairement identifiés.

### La validation d'un schéma de renforcement de l'étoile ferroviaire à horizon 2030

Au-delà des éléments ci-dessus, l'objectif principal de l'étude menée avec la Région sur l'ensemble de l'étoile ferroviaire bordelaise était de proposer un schéma de renforcement de l'ensemble des liaisons à horizon 2030, notamment via des renforts de fréquence et la mise en place de diamétralisations (i.e Train express régional traversant la gare Saint-Jean au lieu d'y être en terminus).

L'étude a identifié plusieurs scénarios possibles.

Le scénario le plus pertinent prévoit les diamétralisations Arcachon-Libourne et Saint-Mariens - Langon, avec une amélioration des fréquences sur les branches Saint-Mariens et Libourne. Selon le bureau d'étude, il permettrait, pour un montant d'investissement de 233M€ (145M€ d'infrastructures et 88M€ de matériel roulant) et une hausse des coûts de fonctionnement de 5M€/an, d'apporter 9 250 voyages par jour supplémentaires à horizon 2030 sur le réseau de l'étoile ferroviaire bordelaise élargie par rapport au scénario fil de l'eau, soit +18%. Le total du nombre de voyages réalisé par jour serait alors de 60 950.

L'offre qui serait ainsi obtenue est résumée dans le tableau suivant :

Branche	Gare	Fréquence moyenne actuelle	Fréquence moyenne à moyen terme (scénario B)
	Bordeaux Saint-Jean	5 min	5 min
Saint Marien / Libourne	Cenon	10 min	7,5 min
	Sainte-Eulalie – Carbon-Blanc	60 min	20 min
	La Grave d'Ambarès		
	Bassens		30 min
	Le Gorp		
Langon	Bègles	30 min	15 min
	Villeneuve d'Ornon	30 min le matin 60 min le soir	30 min
Arcachon	Talence Médoquine	-	15 min
	Pessac	15 min	15 min
	Pessac Alouette	30 min	20 min
Macau	Talence Médoquine	-	60 min
	Pessac	60 min	60 min
	Mérignac Arlac	30 min	30 min
	Caudéran Mérignac		
	Boussac – Ste Germaine	-	
	Bruges	30 min	
	Blanquefort		
Parempuyre			

Dans la note déjà évoquée précédemment, SNCF réseau a affirmé partager ce scénario de desserte, pour autant qu'au préalable, les investissements indispensables pour maintenir l'offre actuelle et assurer la robustesse du réseau soient bien réalisés. SNCF réseau propose en outre de réfléchir à une mise en service progressive de ce scénario de diamétralisation. Elle estime aussi que les coûts annoncés ci-dessus, réalisés sur la base de ratios, ont valeur informative mais ne peuvent pas être considérés comme validés tant que des études préliminaires en bonne et due forme n'auront pas été réalisées par ses soins.

Dans son courrier du 24 octobre, Alain Rousset confirme son intérêt pour ce scénario à horizon 2030. Il formule en outre les propositions supplémentaires suivantes :

- la mise en place d'une première diamétralisation dès 2021 sur une liaison Libourne / Cestas-Gazinet ;
- une amélioration de la signalisation ferroviaire qui serait selon lui capable de dégager de nouveaux sillons.

Ces propositions supplémentaires sont bien évidemment intéressantes : toutefois, le courrier en question ne précise pas plus que sur le sujet précédent le contenu réel de cette proposition, que ce soit en termes de potentiel attendu, de coût et de délai de réalisation.

Dans ce cadre, un travail technique entre les services de la Métropole et de la Région est en cours pour préciser les différentes options afin d'améliorer la desserte ferroviaire de l'agglomération à court terme et à l'horizon 2030.

Le Président de la Région se propose de solliciter la Ministre des transports afin d'obtenir son appui, tant financier que technique, pour le développement du réseau express bordelais. Il s'agit notamment de préserver les sillons nécessaires au développement de l'offre TER.

En outre, Alain Rousset propose d'étudier de nouveaux scénarios pour renforcer significativement l'offre sur la voie ferroviaire de ceinture, sur la base de solutions de tram-trains. Cette proposition semble ne pas devoir être retenue, l'étude ayant souligné que la création d'un tram-train sur la branche de Macau apporterait moins d'un millier de voyages supplémentaires par jour pour un coût variant, suivant les scénarios, entre 240 et 445M€.

Il est aussi à noter que l'étude a identifié comme peu réaliste, au regard du potentiel de voyageurs et des investissements nécessaires, l'hypothèse de l'ouverture de la ligne de la presqu'île d'Ambès au trafic voyageur, qui n'apporterait que quelques centaines de voyageurs par jour pour un coût compris entre 50 et 80M€ (estimation au ratio et au regard des aménagements à réaliser à ce stade d'étude). Il faut en effet rappeler que cette ligne a été conçue uniquement pour du trafic fret et qu'elle ne peut supporter en l'état un trafic voyageurs (aménagements nécessaires : plateformes et voies ferrées, signalisation, ouvrages d'art, passages à niveau, voie d'évitement...).

**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 5217-2,

**VU** le Code des transports et notamment ses articles 1231-1, L1231-10,

**VU** la délibération du Conseil métropolitain n°2016-7 du 22 janvier 2016 adoptant la stratégie métropolitaine pour les mobilités,

**VU** la délibération du Conseil métropolitain n°2016-777 du 16 décembre 2016 approuvant la première révision du Plan local d'urbanisme de Bordeaux Métropole valant Plan local habitat et Plan de déplacements urbains,

**VU** la délibération du Conseil métropolitain n°2018-194 du 27 avril 2018 validant l'adhésion au Syndicat mixte intermodal de Nouvelle-Aquitaine,

**VU** la délibération du Conseil métropolitain n°2018-210 du 27 avril 2018 adoptant le Plan urgence des mobilités,

**ENTENDU** le rapport de présentation,

**CONSIDERANT QUE** la création d'un réseau express régional métropolitain et notamment le développement du Train express régional est nécessaire pour répondre aux enjeux du territoire métropolitain,

**DECIDE**

**Article 1** : d'affirmer l'absolue nécessité de voir réalisés par la Région et l'Etat, d'ici 2030, les investissements indispensables pour maintenir l'offre actuelle sur le réseau de l'étoile ferroviaire bordelaise. Il est notamment impératif que l'Etat apporte son soutien financier à la Région sur cette question.

**Article 2** : de confirmer la priorité donnée par Bordeaux Métropole à la réouverture de la halte de La Médoquine, tant sur les lignes du Verdon que d'Arcachon. Bordeaux Métropole demande à la SNCF de mettre en œuvre tous les moyens nécessaires pour que cette mise en service, annoncée aujourd'hui seulement pour fin 2023, ait lieu le plus tôt possible. Bordeaux Métropole souhaite une poursuite de l'engagement de la Région à ses côtés sur ce sujet.

**Article 3** : de demander un engagement de la Région d'améliorer rapidement l'offre ferroviaire métropolitaine via la mise en place d'arrêts supplémentaires, dans les gares existantes. Il revient à la Région de décider quel type de circulation permet le mieux de répondre à cette demande en cohérence avec la structuration de l'offre ferroviaire régionale. Cependant, il est impératif que la Région apporte dans les meilleurs délais des précisions sur le contenu de l'offre ferroviaire qui serait ainsi obtenue, son coût et surtout l'échéance de sa mise en œuvre. Comme suggéré par SNCF réseau, Bordeaux Métropole demande à la Région d'étudier la compensation de ces nouveaux arrêts par l'éventuelle suppression d'arrêts peu desservis hors métropole avec mise en place de rabattements.

**Article 4** : de valider le choix du scénario de diamétralisation Saint-Mariens - Langon et Libourne-Arcachon, pour renforcer le réseau ferroviaire à l'horizon 2030. Bordeaux Métropole valide aussi les nouvelles propositions de la Région d'étudier une mise en œuvre rapide, à horizon 2021, d'une première étape de diamétralisation entre Libourne et Cestas-Gazinet, ainsi que la possibilité d'améliorer la signalisation ferroviaire pour dégager des sillons. La Région doit demander, dans les meilleurs délais, la réalisation d'études préliminaires à SNCF réseau afin de préciser les coûts et les conditions de réalisation de l'ensemble de ces projets.

**Article 5** : d'affirmer son soutien total à la Région dans sa demande à la Ministre des transports d'un appui de sa part, tant financier que technique, au développement du réseau express bordelais.

**Article 6** : d'autoriser Monsieur le Président à signer tout acte ou à accomplir toutes les formalités nécessaires à la mise en œuvre de la présente délibération.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 30 novembre 2018,

Pour expédition conforme,  
par délégation,  
la Vice-présidente,

Madame Claude MELLIER