

	EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE	<i>Délibération</i>
	Séance publique du 30 novembre 2018	N° 2018-656

Convocation du 23 novembre 2018

Aujourd'hui vendredi 30 novembre 2018 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Monsieur Alain JUPPE, Président de Bordeaux Métropole.

ETAIENT PRESENTS :

M. Alain JUPPE, Mme Dominique IRIART, M. Christophe DUPRAT, Mme Christine BOST, M. Michel LABARDIN, M. Patrick BOBET, M. Jean-François EGRON, M. Franck RAYNAL, M. Jacques MANGON, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Patrick PUJOL, Mme Anne-Lise JACQUET, Mme Claude MELLIER, Mme Agnès VERSEPUY, M. Michel DUCHENE, Mme Brigitte TERRAZA, M. Jean TOUZEAU, Mme Anne WALRYCK, M. Dominique ALCALA, M. Max COLES, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Véronique FERREIRA, M. Michel HERITIE, Mme Andréa KISS, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, M. Kévin SUBRENAT, M. Alain TURBY, M. Jean-Pierre TURON, Mme Josiane ZAMBON, Mme Emmanuelle AJON, M. Erick AOUIZERATE, Mme Cécile BARRIERE, Mme Léna BEAULIEU, Mme Odile BLEIN, M. Jean-Jacques BONNIN, Mme Isabelle BOUDINEAU, M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE, M. Jacques BOUTEYRE, Mme Marie-Christine BOUTHEAU, Mme Anne BREZILLON, M. Nicolas BRUGERE, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, M. Alain CAZABONNE, M. Didier CAZABONNE, Mme Anne-Marie CAZALET, Mme Chantal CHABBAT, M. Gérard CHAUSSET, Mme Solène CHAZAL-COUCAUD, Mme Brigitte COLLET, M. Jean-Louis DAVID, M. Yohan DAVID, Mme Michèle DELAUNAY, M. Stéphan DELAUX, M. Arnaud DELLU, Mme Laurence DESSERTINE, M. Gérard DUBOS, M. Vincent FELTESSE, M. Marik FETOUH, M. Jean-Claude FEUGAS, M. Nicolas FLORIAN, Mme Florence FORZY-RAFFARD, M. Philippe FRAILE MARTIN, M. Guillaume GARRIGUES, M. Max GUICHARD, M. Jacques GUICHOUX, M. Daniel HICKEL, M. Pierre HURMIC, Mme Martine JARDINE, M. François JAY, M. Bernard JUNCA, Mme Anne-Marie LEMAIRE, M. Pierre LOTHAIRE, Mme Zeineb LOUNICI, Mme Emilie MACERON-CAZENAVE, M. Eric MARTIN, M. Thierry MILLET, M. Jacques PADIE, Mme Christine PEYRE, Mme Arielle PIAZZA, Mme Dominique POUSTYNNIKOFF, M. Benoît RAUTUREAU, Mme Marie RECALDE, Mme Karine ROUX-LABAT, Mme Gladys THIEBAULT, Mme Anne-Marie TOURNEPICHE, M. Serge TOURNERIE, Mme Elisabeth TOUTON, M. Thierry TRIJOLET, Mme Marie-Hélène VILLANOVE.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:

M. Alain ANZIANI à M. Thierry TRIJOLET
Mme Virginie CALMELS à M. Nicolas BRUGERE
M. Michel VERNEJOU à Mme Béatrice DE FRANÇOIS
Mme Maribel BERNARD à M. Stéphan DELAUX
Mme Emmanuelle CUNY à Mme Brigitte COLLET
Mme Nathalie DELATTRE à M. Yohan DAVID
Mme Michèle FAORO à Mme Josiane ZAMBON
Mme Magali FRONZES à Mme Gladys THIEBAULT
M. Jean-Pierre GUYOMARC'H à Mme Cécile BARRIERE
M. Franck JOANDET à M. Clément ROSSIGNOL-PUECH
Mme Conchita LACUEY à M. Jean-Jacques PUYOBRAU
M. Bernard LE ROUX à Mme Marie RECALDE
M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM à Mme Zeineb LOUNICI
M. Michel POIGNONEC à Mme Arielle PIAZZA
M. Fabien ROBERT à M. Jacques MANGON
M. Alain SILVESTRE à Mme Marie-Hélène VILLANOVE

PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Michel LABARDIN à M. Patrick BOBET jusqu'à 10h00
M. Franck RAYNAL à M. Eric MARTIN jusqu'à 11h13
M. Jean TOUZEAU à M. Jean-Pierre TURON à partir 11h15
M. André KISS à Mme Christine BOST à partir 11h30
M. Jean-Jacques BONNIN à Mme Dominique IRIART à 11h00
Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE à M. Pierre HURMIC jusqu'à 11h30
M. Alain CAZABONNE à M. Didier CAZABONNE jusqu'à 10h45
Mme Solène CHAZAL à Mme Anne BREZILLON à partir de 11h45
M. Jean-Louis DAVID à M. Benoit RAUTUREAU à partir de 10h30
Mme Florence FORZY-RAFFARD à Mme Chantal CHABBAT à partir de 11h00
M. Philippe FRAILE-MARTIN à M. Daniel HICKEL jusqu'à 11h20
M. Guillaume GARRIGUES à M. Jean-Jacques BONNIN à partir 11h20
Mme Christine PEYRE à M. Thierry MILLET à partir de 11h50
Mme Karine ROUX-LABAT à M. Daniel HICKEL partir de 11h35
Mme Anne-Marie TOURNEPICHE à M. Gérard DUBOS à partir de 11h30
Mme Elisabeth TOUTON à Mme Dominique POUSTYNNIKOFF à partir de 12h00

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

LA SEANCE EST OUVERTE

	Conseil du 30 novembre 2018	<i>Délibération</i>
	Direction générale Mobilité Direction de la multimodalité	<i>N° 2018-656</i>

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

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 2018 57 000 voyageurs/jour. Cette augmentation est à souligner puisque en 2016 la moyenne était de 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). Néanmoins, 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 1000 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. Au regard de la trajectoire nationale baissière, la Région nous informe que le trafic a augmenté de 9.8% en 2017 et le nombre d'abonnés de +36% cette rentrée 2018 par rapport à la rentrée 2017.

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€. 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
Villenave 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 Villenave 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 Mariens / Libourne	Cenon	10 min	7,5 min
	Sainte-Eulalie – Carbon-Blanc	60 min	20 min
	La Grave d'Ambarès		
	Bassens		
	La Gorp		
Langon	Bègles	30 min	15 min
	Villenave 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		
	Bouscat – 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 d'ici 2030, les investissements indispensables pour maintenir l'offre actuelle sur le réseau de l'étoile ferroviaire bordelaise.

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 l'offre ferroviaire métropolitaine à court terme. 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 obtenue, son coût et surtout l'échéance de sa mise en œuvre.

Bordeaux Métropole souhaite que la Région n'exclue a priori aucune des pistes suivantes :

- mettre en place des arrêts supplémentaires sur les trains semi-directs dans les gares existantes. Pour cela, comme suggéré par SNCF réseau, la Région pourrait étudier la compensation de ces nouveaux arrêts par l'éventuelle suppression d'arrêts peu desservis hors métropole avec mise en place de rabattement ;
- mettre en œuvre, à horizon 2021, des premières diamétralisations. La proposition de la Région concernant la diamétralisation Libourne/Cestas-Gazinet est pertinente : d'autres solutions de ce type devraient être étudiées, avec les mêmes objectifs temporels ;
- comme le propose aujourd'hui la Région, ajouter des circulations sur les missions péri-urbaines. Bordeaux Métropole note toutefois que cette proposition ne s'appuie pas à ce jour sur des éléments techniques permettant d'en mesurer la pertinence.

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 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

	<p>Pour expédition conforme,</p> <p>la Vice-présidente,</p> <p>Madame Claude MELLIER</p>
--	------------------------------------------------------------------------------------------

