BORDEAUX MÉTROPOLE	**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE**	***Délibération***
	Séance publique du 21 décembre 2018	***N° 2018-826***

Convocation du 14 décembre 2018
Aujourd'hui vendredi 21 décembre 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, M. Alain ANZIANI, Mme Dominique IRIART, M. Christophe DUPRAT, Mme Virginie CALMELS, Mme Christine BOST, M. Michel LABARDIN, M. Patrick BOBET, M. Franck RAYNAL, M. Jacques MANGON, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Patrick PUJOL, Mme Anne-Lise JACQUET, Mme Claude MELLIER, 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, M. Michel VERNEJOUL, Mme Josiane ZAMBON, Mme Emmanuelle AJON, Mme Cécile BARRIERE, Mme Léna BEAULIEU, Mme Maribel BERNARD, M. Jean-Jacques BONNIN, Mme Isabelle BOUDINEAU, 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, Mme Emmanuelle CUNY, M. Jean-Louis DAVID, M. Yohan DAVID, Mme Michèle DELAUNAY, M. Stéphan DELAUX, M. Arnaud DELLU, Mme Laurence DESSERTINE, M. Gérard DUBOS, Mme Michèle FAORO, M. Vincent FELTESSE, M. Marik FETOUH, M. Jean-Claude FEUGAS, M. Nicolas FLORIAN, Mme Florence FORZY-RAFFARD, M. Philippe FRAILE MARTIN, Mme Magali FRONZES, M. Guillaume GARRIGUES, M. Max GUICHARD, M. Jacques GUICHOUX, M. Jean-Pierre GUYOMARC'H, M. Daniel HICKEL, M. Pierre HURMIC, Mme Martine JARDINE, M. François JAY, M. Bernard JUNCA, M. Bernard LE ROUX, Mme Anne-Marie LEMAIRE, M. Pierre LOTHAIRE, Mme Zeineb LOUNICI, M. Eric MARTIN, M. Jacques PADIE, Mme Christine PEYRE, Mme Arielle PIAZZA, M. Michel POIGNONEC, Mme Dominique POUSTYNNIKOFF, M. Benoît RAUTUREAU, Mme Marie RECALDE, M. Fabien ROBERT, Mme Karine ROUX-LABAT, M. Alain SILVESTRE, Mme Gladys THIEBAULT, Mme Anne-Marie TOURNEPICHE, M. Serge TOURNERIE, M. Thierry TRIJOULET, Mme Marie-Hélène VILLANOVE.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:

M. Jean-François EGRON à Mme Josiane ZAMBON
Mme Agnès VERSEPUY à Mme Anne-Lise JACQUET
M. Erick AOUIZERATE à M. Alain CAZABONNE
Mme Odile BLEIN à M. Max GUICHARD
M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE à Mme Brigitte TERRAZA
Mme Nathalie DELATTRE à M. Yohan DAVID
M. Franck JOANDET à M. Clément ROSSIGNOL-PUECH
Mme Conchita LACUEY à Mme Michèle FAORO
Mme Emilie MACERON-CAZENAVE à M. Eric MARTIN
M. Thierry MILLET à M. Daniel HICKEL
M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM à Mme Dominique POUSTYNNIKOFF
Mme Elisabeth TOUTON à Mme Karine ROUX-LABAT

PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

Mme Emmanuelle AJON à Michèle DELAUNAY à partir de 11h45
Mme Maribel BERNARD à M. Stéphan DELAUX jusqu'à 10h20
M. Jean-Jacques BONNIN à Mme Dominique IRIART à partir de 11h55
Mme Isabelle BOUDINEAU à M. Arnaud DELLU à partir de 10h45
Mme Marie-Christine BOUTHEAU à Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE à partir de 12h20
Mme Anne BREZILLON à Mme Gladys THIEBAULT à partir de 12h15
M. Nicolas BRUGERE à M. Benoît RAUTUREAU à partir de 11h30
Mme Virginie CALMELS à Mme Brigitte COLLET à partir de 12h15
M. Didier CAZABONNE à M. Jacques BOUTEYRE à partir de 11h45
Mme Anne-Marie CAZALET à M. Nicolas FLORIAN jusqu'à 11h00
Mme Solène CHAZAL à Mme Emmanuelle CUNY à partir de 12h20
M. Yohan DAVID à M. Jean-Louis DAVID à partir de 12h20
Mme Nathalie DELATTRE à Mme Maribel BERNARD à partir de 12h20
Mme Laurence DESSERTINE à Stéphan DELAUX à partir de 12h15
M. Michel DUCHENE à M. Dominique ALCALA à partir de 12h15
Mme Magali FRONZES à M. Philippe FRAILE MARTIN à partir de 11h30
M. Michel HERITIE à Mme Béatrice DE FRANCOIS à partir de 12h00
Mme Dominique IRIART à Mme Chantal CHABBAT de 10h00 à 11h30
Mme Martine JARDINE à M. Thierry TRIJOULET à partir de 9h30
Mme Andréa KISS à Mme Véronique FERREIRA à partir de 12h30
M. Pierre LOTHAIRE à Mme Cécile BARRIERE à partir de 11h30
Mme Zeineb LOUNICI à M. Franck RAYNAL à partir de 12h15
M. Jacques MANGON à M. Patrick BOBET à partir de 12h15
Mme Arielle PIAZZA à M. Guillaume GARRIGUES à partir de 12h15
M. Michel POIGNONEC à M. Max COLES à partir de 12h30
M. Alain SYLVESTRE à Mme Marie-Hélène VILLANOVE à partir de 11h45

M. Jean-Jacques PUYOBRAU à M. Jean TOUZEAU à partir de 12h00
M. Benoît RAUTUREAU à M. Guillaume GARRIGUES jusqu'à 10h25
Mme Anne-Marie TOURNEPICHE à M. Gérard DUBOS à partir de 12h30

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

LA SEANCE EST OUVERTE

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 21 décembre 2018**	***Délibération***
	Direction générale Mobilité **Direction de la DG Mobilité**	***N° 2018-826***

Amélioration de l'offre de mobilité à destination des habitants de l'aire urbaine bordelaise - Développement du Réseau express régional (RER) métropolitain et actions en faveur de la circulation - Décision - Autorisation

---

Madame Claude MELLIER présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Du fait du sous-dimensionnement de sa rocade et de l'important trafic de poids lourds qui l'empruntent, Bordeaux est aujourd'hui la 3ème agglomération de France la plus congestionnée.

Cette situation est particulièrement pénalisante pour les habitants des zones périurbaines de l'aire urbaine bordelaise, qu'ils vivent ou non au sein de la Métropole.

Ces populations, qui sont trop souvent prisonnières de leur voiture faute d'une offre de transport adaptée, sont particulièrement fragiles face aux variations du prix des combustibles.

Améliorer leurs conditions de déplacement est en conséquence un enjeu crucial. Il s'agit de :

- réduire les inégalités vis-à-vis de l'offre de transports en commun pour les habitants des zones péri-urbaines, en offrant des solutions de transports en commun efficaces pour le plus grand nombre de nos concitoyens et en améliorant les conditions de circulation pour les autres ;
- lutter contre la congestion routière de la Métropole ;
- baisser les émissions de gaz à effet de serre et de polluants, nuisibles au climat et à la santé des populations.

Bordeaux Métropole est particulièrement volontariste sur ce sujet et a inscrit ces dossiers en bonne place au sein de sa stratégie métropolitaine des mobilités, approuvée par notre établissement en janvier 2016.

Pour cela, notre établissement est particulièrement proactif dans deux grands domaines d'action :

- le développement d'un RER métropolitain avec ses deux composantes ferroviaire et « Cars Express ». Sur ce sujet, Bordeaux Métropole et la Région ont décidé de travailler en étroit partenariat. Il vous est donc proposé d'approuver, sous forme d'annexe à la présente délibération, un projet commun qui a été soumis dans les mêmes termes aux élus du Conseil régional et approuvé par ce dernier ;
- l'amélioration des conditions de circulation pour laquelle, grâce au plan d'urgence mobilités, des résultats significatifs ont été obtenus ces derniers mois.

Le développement d'un RER métropolitain

Ce projet est inscrit au cœur des objectifs du syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités porté par la Région et Bordeaux Métropole.

Le développement de l'offre ferroviaire sur l'étoile bordelaise

Depuis 2002, la Région a beaucoup investi dans le réseau des Trains express régionaux (TER). Si cette implication a permis une évolution positive de la situation, il est nécessaire d'aller encore plus loin.

La Région et Bordeaux Métropole se sont donc accordées sur la nécessité des deux objectifs suivants :

- à horizon 2028, grâce à la réalisation des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et à la mise en œuvre d'importants investissements complémentaires, la mise en œuvre d'un réseau ferroviaire renforcé et diamétralisé sur l'aire urbaine bordelaise ;
- sans attendre, et par étapes successives, le déploiement progressif du TER métropolitain grâce à plusieurs aménagements préfigurant le réseau cible souhaité pour 2028.

Pour la desserte de la presqu'île d'Ambès, il convient d'approfondir les études sur la possibilité d'utiliser la voie ferrée pour le transport de voyageurs.

La création d'un réseau de « Cars Express »

En complément du réseau ferroviaire, sur les nombreux secteurs où il n'existe pas de ligne ferroviaire, les « Cars Express » apparaissent comme une solution pertinente, qui a fait ses preuves tant en France (Grenoble, Lyon, Marseille, Région Parisienne) qu'à l'étranger (Madrid).

Dès la rentrée 2019, une première expérimentation sera menée entre le Créonnais et le centre de Bordeaux. Elle bénéficiera aussi à tous les habitants du sud de la communauté d'agglomération du libournais.

Cette expérimentation a vocation à être étendue dans les années suivantes.

La coordination de ces deux actions aboutirait au plan de mise en œuvre suivant :

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

Le financement par Bordeaux Métropole de ces actions

La Région ne dispose pas de ressources fiscales dédiées pour financer l'ensemble des opérations ci-dessus.

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

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

Bordeaux Métropole pourrait ainsi :

- cofinancer le fonctionnement du réseau de cars express, aux côtés de Nouvelle-Aquitaine Mobilités, chaque fois qu'il s'agira de la création de nouvelles lignes express ou de services supplémentaires express de lignes existantes répondant aux conditions d'efficacité caractérisant ces lignes. Pour 2019, sur proposition de Bordeaux Métropole, la Région et Bordeaux Métropole ont décidé de consacrer chacune 0,5M€ de budget dédié à cette action.

- participer aux investissements sur les infrastructures du réseau ferroviaire, chaque fois qu'il s'agira de projets d'amélioration de l'offre allant au-delà du maintien de l'existant et permettant par conséquent d'améliorer la desserte des gares métropolitaines par rapport à l'offre actuelle.

En outre, en fonction des évolutions législatives susceptibles de prévoir cette disposition, Bordeaux Métropole pourra envisager de cofinancer le fonctionnement des services supplémentaires de TER métropolitains mis en place par la Région.

Cet engagement de Bordeaux Métropole est bien évidemment conditionné au fait que, de son côté, la Région garantisse :

- la poursuite à un niveau élevé de son effort budgétaire consacré aux dessertes de l'aire urbaine bordelaise ;
- qu'avec l'appui de Bordeaux-métropole, le Versement transport additionnel levé par le syndicat mixte, et la tarification des services nouveaux mis en place soient utilisés au maximum de leurs possibilités avant de demander une contribution de Bordeaux Métropole.

Par ailleurs, il est indispensable que l'Etat s'engage, dans le cadre de la future loi sur les mobilités, à financer et à s'assurer de la réalisation des travaux nécessaires au développement de l'offre ferroviaire sur l'étoile bordelaise.

L'amélioration des conditions de circulation

Etat de situation

En 2016, Bordeaux Métropole était classée 3ème agglomération de France la plus congestionnée (classement Tom-Tom), avec un taux de congestion mesuré à 31%, légèrement supérieur à celui de plusieurs autres métropoles françaises (Lyon 29%, Toulouse 27%).

Notre établissement et l'ensemble des communes de la métropole ont placé l'objectif de la lutte contre la congestion au cœur de notre stratégie mobilités. De nombreuses actions ont été réalisées, en particulier dans le cadre du plan d'urgence.

L'annexe 2 à la présente délibération détaille ces actions, ainsi que les résultats obtenus à la rentrée 2018. Les analyses réalisées montrent une amélioration significative des conditions de circulation par rapport à l'année précédente.

Nos attentes vis-à-vis de l'Etat sur le réseau routier national

Si grâce à l'engagement de notre établissement des améliorations sont constatées, elles restent bien évidemment insuffisantes.

Or, l'Etat reste le gestionnaire de la rocade et des autoroutes qui permettent d'y accéder. A ce titre, il a un rôle fondamental à jouer dans la lutte contre la congestion automobile de la Métropole. Et, comme nous l'avions souligné lors des « Assises de la Mobilité », depuis de nombreuses années, l'Etat investit trop peu dans la rocade, avec seulement 10M€/an de budget en moyenne.

Certes, comme en témoignent les résultats ci-dessus, nous pouvons nous féliciter de l'accélération de la mise à 2x4 voies du pont Mitterrand, ainsi que de l'efficacité des services de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) et de la Direction interdépartementale des Routes (DIR) qui réalisent la mise à 2x3 voies de la rocade ouest et le déploiement de la régulation d'accès aux entrées de la rocade dans les délais prévus. Grâce à eux, ces opérations seront terminées en 2022.

Le compte n'y est cependant toujours pas et nous pouvons être inquiets à plusieurs titres. Le calendrier et le financement de nombreux projets pour lesquels l'Etat a la main restent toujours flous. Ainsi :

- nous n'avons toujours pas de réponse à notre demande d'adossement de la section de rocade comprise entre l'arrivée de l'autoroute de Paris (A10) et de l'échangeur 26 avec la route de Libourne ;
- le calendrier précis du lancement de la concertation de la mise à 2x3 voies de la partie finale de l'autoroute de Bayonne (A63) n'a toujours pas été annoncé ;
- nous attendons toujours un lancement des études du nouveau demi-échangeur de Hourcade ;
- l'Etat ne nous répond pas sur notre proposition de récupérer la rocade, alors que cette décision aurait sans nul doute pour conséquence d'accélérer le rythme des aménagements.

La situation est préoccupante car aujourd'hui, nous avons la certitude que, faute de s'être positionné sur les dossiers ci-dessus, l'Etat nous imposera une période blanche sans travaux après 2022 et la fin de la mise à 2x3 voies de la rocade ouest.

Il vous est donc proposé de renouveler nos demandes auprès de l'Etat.

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 la délibération n°2016-7 du 22 janvier 2016 relative à la stratégie métropolitaine pour les mobilités,

VU la délibération n°2017-7543 du 21 décembre 2017 relative aux « Assises de la Mobilité »,

VU la délibération n°2018-210 du 27 avril 2018 relative au Plan d'urgence mobilités,

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 QUE les actions menées dans le cadre de la stratégie métropolitaine pour les mobilités et du plan d'urgence ont un effet positif notable confirmant la pertinence des orientations définies par notre établissement ;

CONSIDERANT QUE la politique de développement de l'offre viaire doit s'accompagner d'une politique visant à modifier les comportements et à accélérer le report modal ;

CONSIDERANT QU'il est nécessaire de créer un Réseau express régional (RER) métropolitain via le développement du Train express régional et la création d'un réseau de « Cars Express » ;

CONSIDERANT QU'il convient que, pour cela, la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole définissent un programme d'actions commun ;

CONSIDERANT QUE la réalisation de ce programme commun nécessite une mobilisation des crédits de l'Etat ;

CONSIDERANT QU'il est nécessaire, au regard des enjeux, que Bordeaux Métropole accompagne financièrement la Région pour la mise en œuvre de ce programme d'actions commun ;

CONSIDERANT QU'il est nécessaire de poursuivre les actions sur la rocade et les voies rapides urbaines qui permettent d'y accéder ;

CONSIDERANT QUE l'Etat investit insuffisamment à l'heure actuelle sur le réseau routier national dont il a la charge sur le territoire de la Métropole ; que le calendrier et le financement de nombreux projets sur lesquels l'Etat a la main restent flous ; et que cette absence de décisions risque d'imposer à l'agglomération bordelaise une période sans travaux pourtant nécessaires après 2022 et la fin de la mise à 2x3 voies de la rocade ouest ;

DECIDE

Article 1 : de poursuivre la réalisation des actions prévues au Plan d'urgence mobilités.

Article 2 : de poursuivre, conformément à la stratégie métropolitaine des mobilités et au plan d'urgence mobilités, nos efforts visant à modifier les comportements et à accélérer le report modal.

Article 3 : d'approuver le programme d'actions commun défini avec la Région et figurant en annexe à la présente délibération.

Article 4 : de demander à l'Etat, en parfait accord avec les demandes exprimées par la Région, un plan de mobilisation de crédits pour développer les dessertes ferroviaires sur le nœud ferroviaire de Bordeaux et pour le développement du RER Métropolitain.

Article 5 : d'approuver les principes de financement suivants par Bordeaux Métropole pour la mise en œuvre de ce programme d'actions commun aux côtés de la Région et du syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités :

- cofinancement du fonctionnement du réseau de cars express, chaque fois qu'il s'agira de la création de nouvelles lignes express ou de services supplémentaires express de lignes existantes répondant aux conditions d'efficacité caractérisant ces lignes ;
- participation aux investissements sur les infrastructures du réseau ferroviaire, chaque fois qu'il s'agira de projets d'amélioration de l'offre allant au-delà du maintien de l'existant et permettant par conséquent d'améliorer la desserte des gares métropolitaines par rapport à l'offre actuelle.

Article 6 : d'approuver, en outre, en fonction des évolutions législatives susceptibles de prévoir cette disposition, le principe d'un cofinancement du fonctionnement des services supplémentaires de TER métropolitains mis en place par la Région et de conditionner cet engagement de Bordeaux Métropole au fait que, de son côté, la Région garantisse :

- la poursuite à un niveau élevé de son effort budgétaire consacré aux dessertes de l'aire urbaine bordelaise ;
- qu'avec l'appui de Bordeaux-métropole, le versement transport additionnel levé par le syndicat mixte, et la tarification des services nouveaux mis en place soient utilisés au maximum de leurs possibilités avant de demander une contribution de Bordeaux Métropole.

Article 7 : de renouveler nos demandes auprès de l'Etat concernant l'amélioration du réseau routier national :

- lancement le plus rapide possible de la concertation du projet de mise à 2x3 voies de la partie finale de l'autoroute de Bayonne (A63) ;
- lancement des études du nouveau demi-échangeur de Hourcade ;

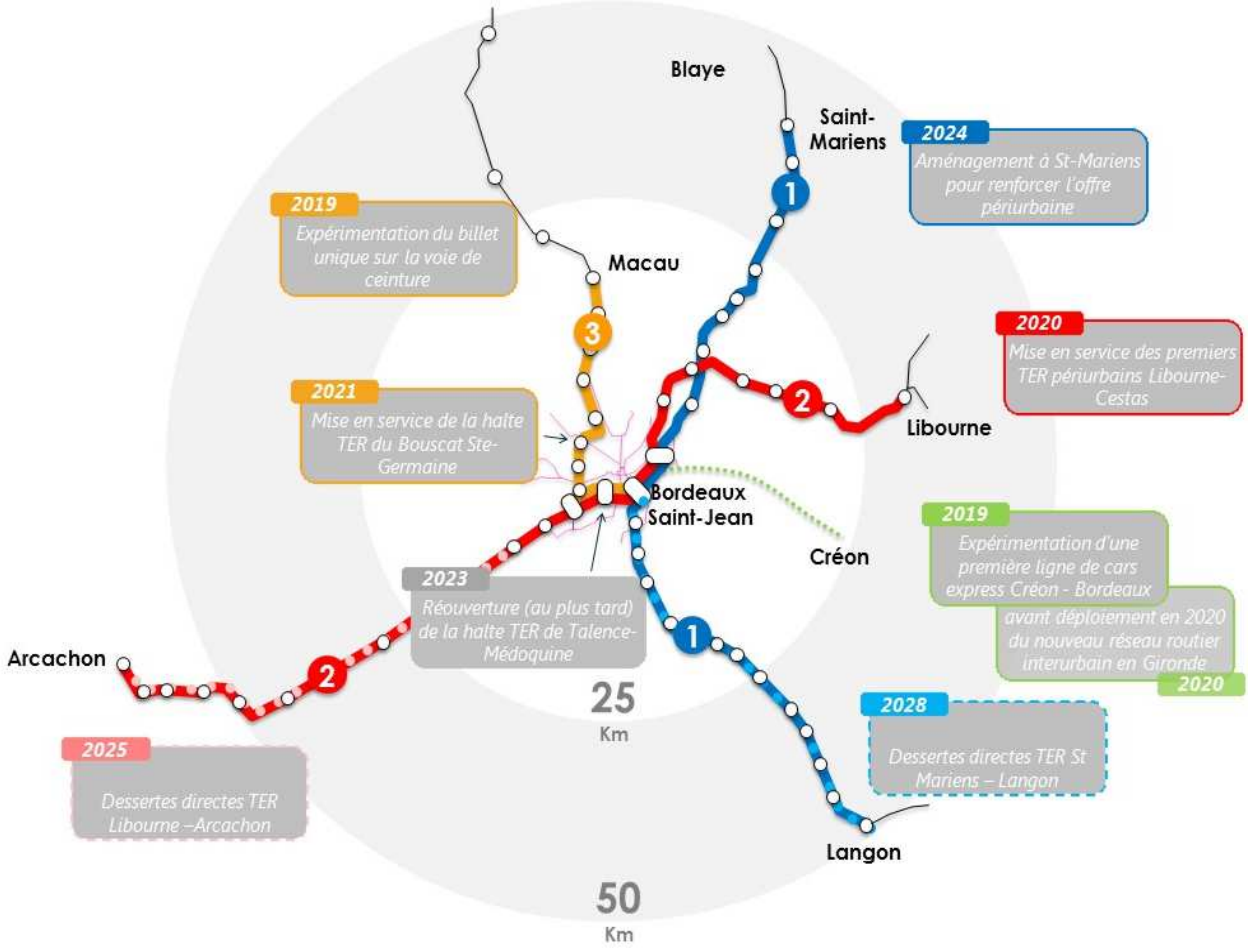
- adossement de la section de rocade comprise entre l'arrivée de l'autoroute de Paris (A10) et de l'échangeur 26 avec la route de Libourne et transfert du reste de la rocade à Bordeaux Métropole.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 21 décembre 2018

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **26 DÉCEMBRE 2018** **PUBLIÉ LE :** **26 DÉCEMBRE 2018**	Pour expédition conforme, la Vice-présidente, Madame Claude MELLIER

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



Décembre 2018

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

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

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

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

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

	2002	2018	évolution
Axe St Mariens-Bordeaux :			
Ste Eulalie Carbon-Blanc	4	19	375%
Lagrave d'Ambarès	4	19	375%
St André de Cubzac	20	30	73%
Axe Libourne-Bordeaux :			
Bassens	11	23	109%
La Gorp	12	23	92%
Libourne	58	90	55%
Axe Bordeaux-Langon :			
Bègles	12	29	142%
Villenave d'Ornon	12	14	17%
Langon	30	52	73%
Axe Facture-Bordeaux :			
Pessac-Alouette	33	50	52%
Cestas-Gazinet	41	50	22%
Facture-Biganos	41	78	90%
Axe Bordeaux - Le Verdon :			
Mérignac-Caudéran	14	42	200%
Mérignac-Arlac (création)	0	42	
Bruges	4	42	950%
Blanquefort	14	42	200%
Parempuyre	5	42	740%
Macau	12	42	250%
Haltes multi-axes :			
Cenon (création)	0	122	
Benauge (fermeture)	16	0	
Pessac	50	97	94%
Bilan global arrêts intra Bordeaux Métropole :			
	189	606	221%

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

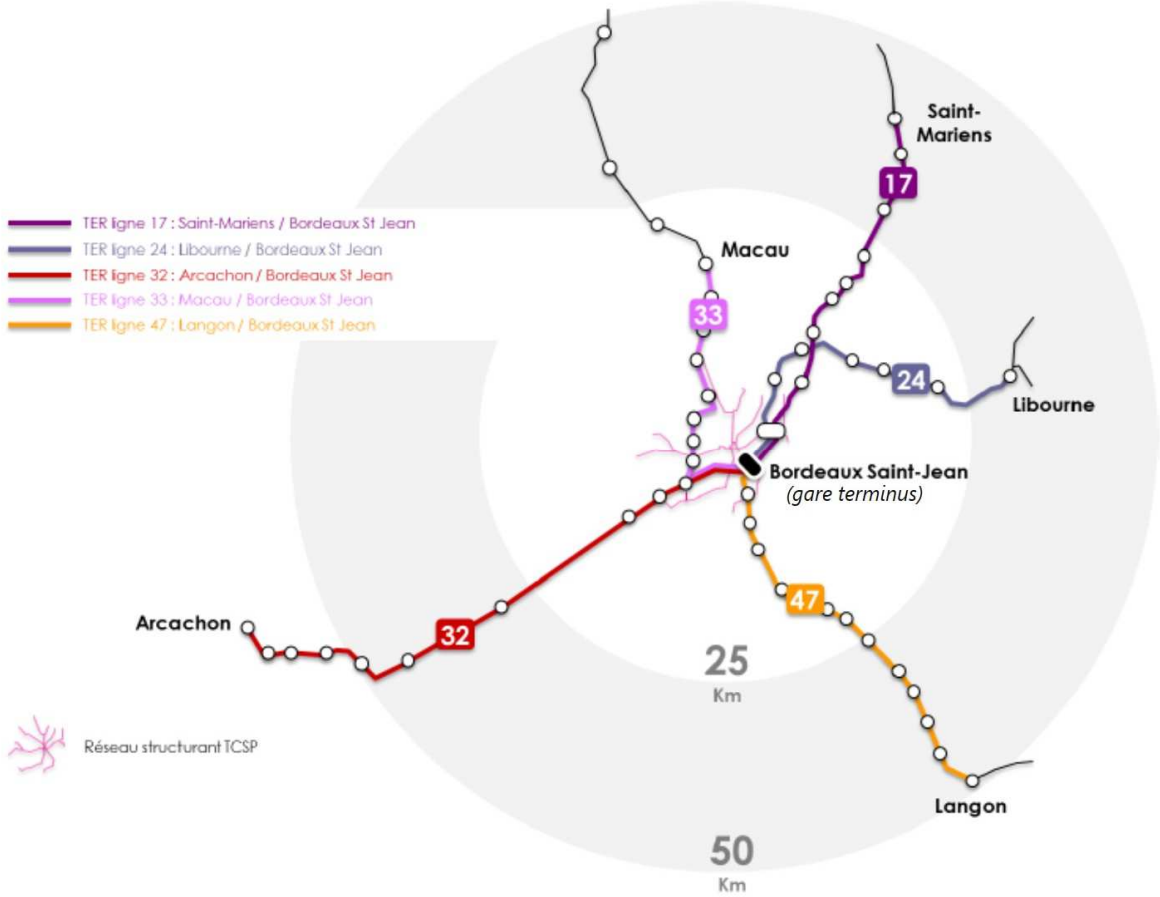
- l'Etat, qui doit, conformément aux annonces faites par le gouvernement en faveur des mobilités du quotidien, assurer l'existence d'un nombre suffisant de sillons pour les circulations ferroviaires régionales et participer aux investissements nécessaires sur le réseau ;
- la SNCF, qui doit particulièrement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

La Région et Bordeaux Métropole attendent également de l'Etat et de SNCF Réseau qu'ils sollicitent des crédits de l'Union européenne puisque le nœud ferroviaire de Bordeaux, situé sur le Corridor atlantique, représente un élément structurant du Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T).

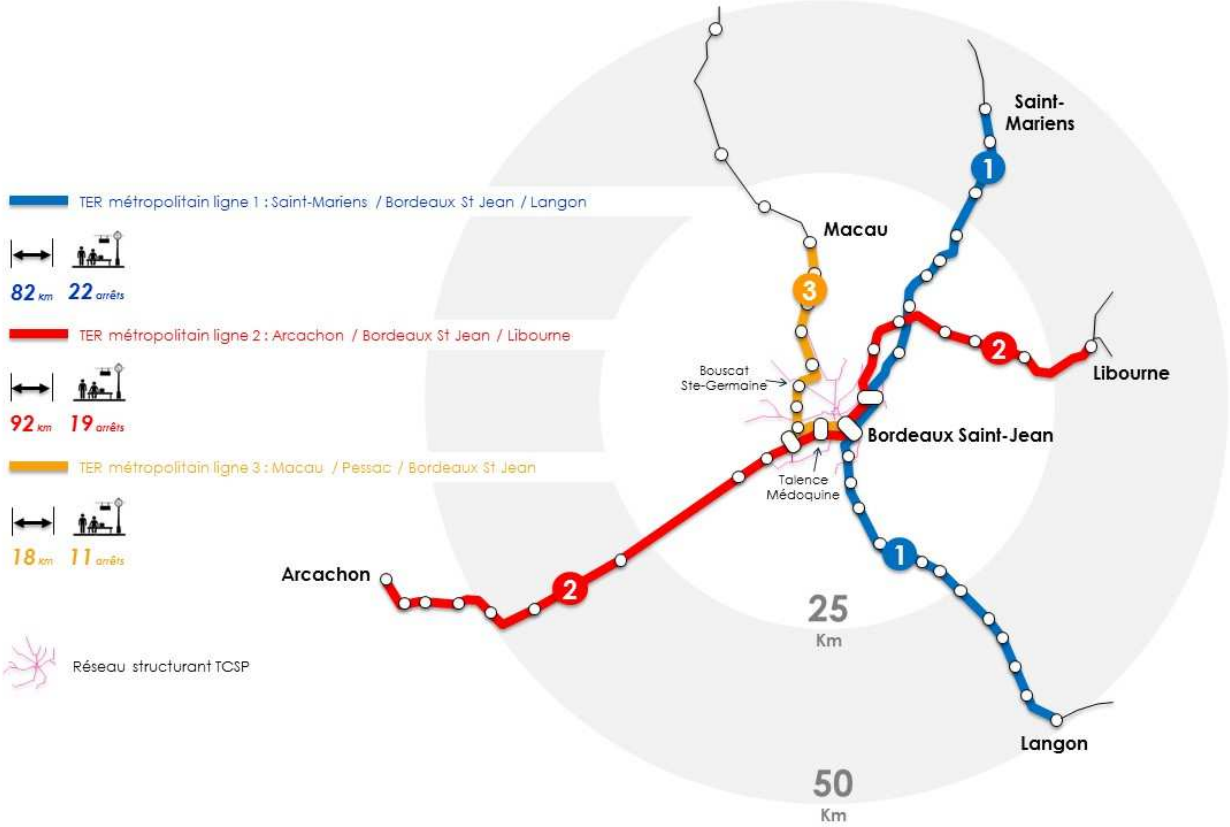
En ce qui concerne le calendrier de l'ensemble de ces aménagements, la Région et Bordeaux Métropole souhaitent qu'il soit accéléré et que SNCF Réseau dédie une équipe à ce projet, à l'instar de ce qui avait été fait pour la suppression du bouchon ferroviaire au nord de la gare de Bordeaux- St-Jean. Compte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

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

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



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le déploiement des lignes de cars express

Certains quadrants de l'aire urbaine ne disposent pas de voies ferrées et ne peuvent, de fait, être desservis pas des TER métropolitains. Pour autant, ces territoires ont besoin de disposer de transports collectifs performants pour accéder aux différentes zones d'emploi de la métropole. C'est pourquoi la Région et Bordeaux Métropole ont étudié, en coopération avec le Département de la Gironde, la mise en place de lignes de cars express régionaux.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Enfin, au-delà de l'arrivée sur le périurbain de la métropole, les portes d'entrées, les conditions de circulation, de prise en charge et de dépose des voyageurs, les itinéraires d'accès à l'hypercentre bordelais et les connexions au réseau urbain structurant constituent un enjeu essentiel de la réussite du réseau routier express. Bordeaux Métropole s'engage donc à étendre à ce réseau de cars express toutes les opérations qu'elle met en œuvre pour l'amélioration de la vitesse commerciale de son propre réseau (priorités aux feux…) et à réaliser des aménagements dédiés (terminus avec emplacements de régulation) favorisant les conditions d'exploitation de ces lignes et services express.

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

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

Financement de l'ensemble de ces actions

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

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

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

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

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

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

Annexe 2 : Amélioration des conditions de circulation sur l'agglomération bordelaise

Contexte

Selon le classement établi par Tom-Tom pour l'année 2016, Bordeaux Métropole était alors la 3ème agglomération de France la plus congestionnée. Ainsi, le taux de congestion était mesuré à 31%, ce qui signifie que les temps de parcours sur la Métropole étaient en moyenne 31% plus longs par rapport à une situation de fluidité. Ce taux de congestion était à comparer avec ceux de Marseille (40%), Paris (38%), Lyon (29%), Toulouse (27%) ou encore Nantes (25%). Comme toutes les villes françaises, Bordeaux connaissait une dégradation de la situation par rapport à l'année précédente, liée en particulier à la croissance.

Les actions

Depuis fin 2016, d'importantes actions ont été réalisées par Bordeaux Métropole afin de lutter contre cette congestion :

- dès avant la mise en place du plan d'urgence, une politique volontariste de régulation du stationnement a été menée par les communes. Ces actions de régulation du stationnement ont été très positives, puisque les diverses études menées par Bordeaux Métropole ont abouti aux résultats suivants :
    - Dans les quartiers qui passent en stationnement réglementé, la circulation baisse d'environ 10% ;
    - 8,5 % des habitants des quartiers concernés abandonnent la voiture comme mode de déplacement principal pour s'orienter vers les Transports en commun (TC) et le vélo ;
    - 20 % des automobilistes qui venaient dans ces quartiers changent de mode (dont 50% vers les TC, 20% vers la marche et 20% vers le vélo).

- Le plan d'urgence, adopté par le conseil métropolitain en avril 2018, a quant à lui identifié l'amélioration des conditions de circulation comme l'un de ses 4 axes de travail. Depuis, conformément au planning qui a été fixé, les actions réalisées ont été très nombreuses. Ainsi, notamment :
    - Sur la rocade, de nombreuses opérations ont été menées, financées à 50 % par la Métropole qui est toujours à ce jour la seule collectivité à accompagner l'Etat sur ce sujet :
        - Le pont Mitterrand a été mis à 2x4 voies en juin 2018 ;
        - La section située entre les échangeurs 9 et 10 (Mérignac/Eysines/Le Haillan) a été ouverte à 2x3 voies mi-septembre ;
        - Début juillet, le système de régulations d'accès a été progressivement mis en place sur les bretelles de la rocade est et sud, en commençant par l'échangeur 25 (Artigues), puis l'échangeur 17.
    - La bretelle désaffectée du pont Saint-Jean a été remise en service début mai, permettant à 200 véhicules supplémentaires de passer de la rive droite à la rive gauche à l'heure de pointe ;
    - D'importants aménagements ont été réalisés sur le territoire de l'Opération d'intérêt métropolitain (OIM) Bordeaux Aéroparc : mise en service de la nouvelle desserte de la zone d'activité Galaxie, amélioration des giratoires sur la déviation de Beutre et sur l'avenue Rolland Garros ;

- Les opérations de suppression/simplification des carrefours à feux ont été accélérées, avec, à fin octobre, 84 carrefours traités depuis fin 2015 ;
- La réservation du pont de pierre aux modes doux et aux transports en commun a été définitivement actée, avec des résultats impressionnants en termes de report modal.

D'ici fin 2020, et en particulier dans les prochains mois, les mesures à venir du plan d'urgence sont encore très nombreuses

Les résultats

Afin de mesurer l'impact de ces mesures, grâce à notre partenariat avec Tom-Tom, une analyse a été réalisée sur les évolutions des temps de parcours entre la période de rentrée 2017 (du début septembre aux vacances de la Toussaint) et la même période de rentrée en 2018.
Les cartes suivantes représentent les résultats de ces analyses :

- En vert, les sections où les conditions de circulation se sont améliorées entre 2017 et 2018 ;
- En rouge, les sections où les conditions de circulation se sont détériorées entre 2017 et 2018 ;
- En outre, les épaisseurs des traits sont proportionnelles à l'amplitude des évolutions : plus les traits sont épais, plus la différence est marquée entre 2017 et 2018.

Ainsi, pour l'heure de pointe du matin :

Et pour l'heure de pointe du soir :

Bien sûr, le niveau de congestion reste important, mais ces cartes font apparaître une amélioration sensible de la situation depuis un an.

Les points les plus notables sont les suivants :

- Les améliorations apportées sur la rocade, avec la mise à 2x4 voies du pont Mitterrand et la création de la 3ème voie entre les échangeurs 9 et 10. Ainsi, sur l'itinéraire complet Pessac-Saint-Vincent-de-Paul, le soir, le gain atteint environ 10 minutes, soit une amélioration des temps de parcours de l'ordre de 18% ;
- L'amélioration des voies internes de circulation de la rive droite menant au pont Saint-Jean, en particulier le matin : boulevard de l'Entre-deux-mers, boulevard Joliot Curie, quai de la Souys…
- L'amélioration globale sur les boulevards, liée notamment à la fin du chantier de la ligne D au niveau de la barrière du Médoc ;
- Une amélioration sur les cours de Bordeaux.

Concernant les secteurs où une dégradation est notée, elle est le plus souvent liée à la réalisation de chantiers.