

Le 11-09-2018

Un RER d'agglomération, c'est possible !

Courrier à destination de :

Monsieur Alain JUPPE, Président de Bordeaux-Métropole et

Monsieur Alain ROUSSET, Président de la Région Nouvelle Aquitaine.

Messieurs les Présidents,

En ma qualité de Président de la commission transport de Bordeaux- Métropole mais également comme « militant » du transport collectif, je propose de mettre en œuvre rapidement un « [RER](#) » sur l'aire urbaine de l'agglomération. Une étude approfondie est bien sûr nécessaire, mais déjà les éléments que j'ai recueillis permettent d'envisager la faisabilité d'un tel projet.

Il n'y a pas d'obstacles majeurs, ni de contraintes techniques, il faut de la volonté politique, je sais qu'elle ne vous pas défaut. Le projet que je propose est illustré par une carte très parlante.

Pourquoi ?

Récemment, le débat a resurgit autour d'un projet de métro, alimenté par un chercheur qui propose un projet à 1,6 milliard d'euros. A titre personnel [je ne suis pas favorable](#) à l'étude d'un projet de métro pour 2030. Le projet proposé est justifié principalement par « *les pannes du tramway, sa saturation et son prétendu manque de fiabilité* ». Je n'épiloguerai pas sur ces éléments, qui sont largement discutables. Nous avons un réseau de tramway qui doit évoluer et qui offre de larges possibilités de développement. J'ai déjà fait [des propositions dans ce sens](#).

Pour autant, ce débat a mis en évidence le besoin d'avoir dans un délai court un mode de transport collectif complémentaire et rapide.

L'idée d'un « RER » métropolitain n'est pas nouvelle. Elle est évoquée régulièrement au détour des débats récurrents sur la thrombose automobile de l'agglomération ou bien sur les propositions qui ont été faites pendant les « assises de la mobilité ».

Cette idée est évoquée mais rarement mise en en avant ou étudiée. On sent bien que le patrimoine ferroviaire autour de la ligne de ceinture et des gares de l'agglomération offre un potentiel réel, mais par exemple la difficulté qu'on peut avoir à rouvrir une gare comme celle de la Médoquine, avec de fortes réticences de la SNCF, n'incite pas pour autant à se projeter vers un projet ambitieux a court terme.

Un projet de RER sur l'aire métropolitaine permettrait pour autant une véritable synergie entre les réseaux existants de TBM et du TER. Il devra être accompagné par un véritable service dans une chaîne de mobilité « sans couture » avec des pôles d'échanges dans la métropole mais également en périphérie.

Ce service RER complétera l'offre structurante actuelle, procurera de la croissance au réseau TER, permettra un développement urbain maîtrisé autour de ses axes.

Le premier principe pour ne pas désorganiser la structure actuelle est de s'appuyer sur le réseau TER existant et d'injecter des rames supplémentaires si nécessaire aux heures de pointes du soir notamment.

Le second principe est de « diamétraliser » les lignes pour créer de nouvelles missions et ainsi de ne plus faire de correspondance à Saint-Jean ou de terminus systématique.

Le troisième principe est que le TER se transforme en RER dans l'agglomération et s'arrête à toutes les gares sans exception (y compris la Médoquine avec la construction d'un quai pour la ligne vers Biganos/Arcachon, aujourd'hui seuls les trains de la ligne de ceinture peuvent s'y arrêter).

Le choix est fait de prendre la période de 7h à 9h pour proposer un schéma de desserte (le nombre de trains dans l'exemple est celui de cette plage horaire). A voir en fonction du matériel ce qui peut être envisagé en période creuse.

L'enjeu d'une étude plus approfondie serait de proposer un meilleur cadencement entre 6 et 9 heures et 16 et 19 heures.

Situation actuelle

Sens "descendant"

Au nord de Bordeaux :

- Desserte systématique de la Gare de Cenon par les 16 TER
- 11 TER en provenance de Libourne (Dordogne, Charente), les gares de La Gorp et Bassens ne sont desservies que par 2 trains, celles de Saint-Loubès et d'Izon pourraient aussi être desservies systématiquement.
- 5 TER en provenance de Saintes, les gares de La Grave d'Ambarès et Ste Eulalie ne sont desservies que par 3 trains

Au Sud de Bordeaux :

- 2 TER direction Agen / Langon (desservent Bègles, Villenave d'Ornon)
- 2 TER direction le Médoc (Arlac, Caudéran, Bruges, Blanquefort, Parempuyre)
- 6 direction Arcachon ou Sud Aquitaine (Pessac desservie systématiquement, Alouette et Gazinet seulement par les TER Arcachon) plus ceux provenant du sud (Mont de Marsan et Hendaye)
- Une navette Pessac / Macau

Sens "montant"

Au Sud de Bordeaux :

- 7 TER en provenance de Langon/Agen
- 8 TER en provenance d'Arcachon et Sud Aquitaine
- 2 TER en provenance du Médoc
- 1 navette Macau / Pessac

Au Nord de Bordeaux :

- 4 TER direction Libourne, seul 1 s'arrête à Bassens et la Gorp
- 2 TER direction Saintes, seul 1 s'arrête à Ste Eulalie et La Grave

Proposition de desserte

- Desserte systématique de l'ensemble des gares sur le territoire métropolitain (aucun problème sur la grille avec la cohabitation des autres circulations).
- Prise en compte de gares nouvelles : Bouscat Sainte Germaine, Talence Médoquine.
- La gare de Bordeaux devient une gare de passage sans correspondance : les trains venant du Nord continuent vers le Sud ou le Médoc et inversement.
- Le service de "RER" doit proposer non pas un schéma de desserte unique, mais plusieurs selon les missions : de sorte qu'il sera possible d'aller à la fois de Cenon à Pessac, de Cenon à Bruges, de Mérignac à Bassens ou de Villenave d'Ornon à Ambarès.
- Le plan de voie de Bordeaux St Jean se retrouve simplifié ne devenant qu'une gare de passage (2mn d'arrêt).

Exemple proposé sur la base des sillons actuels (pas de sillon supplémentaire)

Sens Descendant :

- Sur les 5 TER descendant de la ligne de Saintes, 2 continuent vers le Médoc, 2 vers Pessac, 1 vers Langon ou 1 vers le Médoc et 3 vers Pessac où la demande est forte.
- Sur les 11 TER descendants de la ligne de Libourne, 2 vers le Médoc, 8 vers Pessac, 1 vers Langon.

Ces TER au-delà de Bordeaux reprennent donc les missions existantes (10 TER), il reste 6 trains à limiter en territoire métropolitain : la voie 4 de Gazinet en impasse est utilisable, et la gare de Macau sur la ligne du Médoc peut être utilisée en voie terminus.

L'infrastructure n'étant pas utilisée à son maximum, la grille laisse de la place à des sillons supplémentaires.

Il en résulte par exemple sur la liaison Cenon Talence Médoquine 14 trains sur 2 heures, soit un train toutes les 12 mn (le temps de parcours envisagé peut être de 11mn, à affiner).

Sens Montant :

L'ensemble des 17 TER venant du Sud et du Médoc traversent la Garonne, et reprennent une mission déjà existante (Périgueux, La Rochelle, etc).

Un terminus est à trouver au-delà de la Gare de Bassens (à voir voie de service, voie d'évitement à définir) pour les TER ne continuant pas au-delà de la métropole.

Ce principe demande bien sûr à être étudié techniquement notamment pour le retournement des trains. Sur la base des infrastructures existantes il est possible de proposer des retournements :

- côté Médoc : retournement évitement de Blanquefort ou Macau
- côté Bassin : voie 4 de Gazinet
- côté Langon : voie de service de Beautiran
- côté Libourne : Izon
- côté Nord après Saint Loubès (2 voies d'évitement côté pair et impair pour réguler le trafic puis le matériel peut être retourné à la sortie des installations de contre sens d'Izon).

Globalement, cette étude simple montre qu'il y a des possibilités techniques et des équipements de voies pour instituer un réseau cadencé en utilisant les infrastructures

existantes et pourrait facilement également utiliser et mettre à profit les gares de Beautiran, Izon, Saint Loubès, Saint-André et Saint Mariens.

Ce projet nécessiterait en investissement la construction d'un quai en gare de la Médoquine pour la ligne Biganos Arcachon et peut-être la rénovation de celui de la ligne de ceinture. Des missions comme Arcachon/Biganos-Libourne ou toutes autres possibilités permettent d'envisager rapidement un désengorgement de l'agglomération et un service démultiplié. Il convient bien sûr de mettre en place une billettique adaptée et simplifiée pour les usagers.

En conclusion les collectivités ont à leur disposition un outil sous exploité qui permettrait d'offrir aux usagers un service nouveau et complémentaire avec des temps de trajets imbattables à l'ensemble des habitants de la région.

Le futur syndicat, SMINA, pourrait commander une étude approfondie indépendante. L'ouverture à la concurrence dès 2020 pourrait être un support de ce projet.

Dans l'attente, veuillez croire Messieurs les Présidents en l'assurance de ma plus sincère considération.

Gérard CHAUSSET

Adjoint au Maire de Mérignac

Président de la commission Transports de Bordeaux Métropole