

RER métropolitain et bouclage circulaire, priorité des priorités.

Le tramway a permis le renouvellement urbain de Bordeaux et la solidarité avec les quartiers Politique de la Ville. La LGV a permis d'accéder au statut de métropole européenne. Le RER métropolitain permettra le rééquilibrage entre Bordeaux, sa métropole et le hors métropole.

Qu'attendre de ce RER ?

- C'est une valorisation du seul réseau en site propre intégral existant (celui du train) qui seul peut apporter une régularité insensible aux embouteillages et un temps de traversée de l'agglomération de moins d'une 1/2h particulièrement attractive.
- Mais le RER est aussi un réseau urbain qui facilite les transports en multipliant les correspondances avec les différentes lignes de tram, en réduisant les temps de transport, et en dessaturant le tram dans l'hyper centre. Par exemple, le RER fera gagner 1/4h à la liaison Libourne-Campus en permettant une seule correspondance à Pessac au lieu de la double correspondance actuelle.
- Quelle ambition pour le RER dans 10 ans (le réseau Tram a mis 20 ans pour se déployer) ? Bien sûr et d'abord un billet unique et une fréquence urbaine des rames (10 minutes dans la métropole aux heures de pointe).
- Des lignes de train dont le terminus est reporté au-delà de la gare St-Jean pour permettre des correspondances Tram à Cenon, Pessac, Bègles,...(diamétralisation)
- La ligne de ceinture de La Médoquine à Cenon qui devient une vraie ligne de TC permettant de desservir tous les secteurs d'emploi du Nord et Ouest.
- Des cars express (avec voies dédiées) pour desservir les secteurs non desservis par le train (cf la ligne test Créon-Bordeaux)

Mes propositions

- ***Le G5+SNCF pour déployer en 5 ans 80% du projet***
- ***La ligne de ceinture jusqu'à Cenon pour une vraie nouvelle ligne urbaine, permettant un projet urbain pour les boulevards. Soit Tram-train, soit une ligne TER et une ligne Tram pour exploiter la ligne de ceinture.***
- ***Des pôles multimodaux et des projets urbains autour des gares***

- **Une implication forte de la métropole (budget équivalent à une ligne de tram soit 300 à 400 M€) pour une fréquence à 10 min**
- **Une nouvelle ligne de TC pour la RD de Cenon à Ambares.**
- **En complément, le boucle de la ligne B et C vers la Jallère et la liaison tramway entre Victoire et Gare Saint-Jean.**

En bref :

- Le tram c'est 350 voyageurs par rame, une fréquence en moyenne de 6min, une vitesse de 20km/h, une station tous les 400 m. Une ligne de tram peut transporter 3500 voyageurs à l'heure (10 rames) et il faut 1h pour traverser l'agglomération entre rocade.
- Le TER c'est jusqu'à 1200 voyageurs par train, une fréquence de 30min, une vitesse de 35km/h, une gare tous les 3km. Une ligne de RER peut transporter jusqu'à 7000 voyageurs à l'heure (6 trains dans l'heure) et traverse l'agglomération en 1/2h.

Comment fonctionne la diamétralisation ?

En repoussant le terminus des TER au-delà de Bordeaux St-Jean et en limite de l'agglomération, on crée un parcours urbain en correspondance avec plusieurs lignes de tram. Le report du terminus en limite de la métropole permet de densifier le nombre de trains en section urbaine où le trafic est le plus important, sans pour autant avoir besoin de multiplier les parcours extérieurs moins fréquentés ;

- Exemple : Libourne -Arcachon. En offrant des correspondances à Cenon -Tram A-vers Meriadeck et L'Hopital Pellegrin, à la gare de Bx -tramC- vers le centre-ville, à Pessac -tram B- vers le campus et à L'alouette -BHNS- vers l'aéroport et l'hôpital du Haut Levêque, on permet des gains de temps de parcours entre 15min et ½ h pour atteindre ces grands pôles.

En exploitant la ligne avec des terminus partiels à Cestas et Ambarès, on peut avoir avec des fréquences à la 1/2h (fréquence actuelle), sur la section urbaine un train tous les ¼ h par 2AR Arcachon -Ambarès et 2 AR Cestas-Libourne. Soit l'équivalent d'une ligne de tram. Avec 3 fréquences à l'heure (1train toutes les 20min) on peut aussi proposer 1 train entre Arcachon et Libourne+ 4 trains avec terminus à Cestas ou Ambarès ce qui revient en section urbaine à une rame toutes les 12 minutes et une capacité de plus de 5000 voyageurs

Le RER métropolitain revient ainsi à doter la métropole de **4 nouvelles lignes de « tram+ »** en complément de sa fonction de liaison avec les villes extérieures.

- Ligne Cestas-Ambares sur la liaison Libourne Arcachon. Gares desservies Alouette (BHNS)-pessac (tram B) -St jean (Tram C)- Cenon(Tram A)- Bassens-La Gorp
- Villeneuve -Cubzac sur la liaison Langon -St Mariens. Gares desservies : Villeneuve-Begles (tram C)-St Jean(tramC)- Cenon (tram A)- Ste Eulalie- Ambares la grave.
- Macau- Pessac/Bordeaux par dédoublement de la ligne du verdon avec desserte des gares St Jean (tramC)- La Medoquine (BHNS)- Arlac (Tram A)- Cauderan- Le Bouscat (tram D)- Bruges- Blanquefort (tram C)- Parempuyre.
- La ligne de ceinture, en complément de la ligne Bordeaux -Le Verdon avec les gares Pessac (tram B)- Arlac(tram A)- cauderan – le Bouscat (tram D)- Cracovie (tram C)- Cité du vin (tramB) Cenon (tram A et RER)