

SNCF

Direction régionale Aquitaine Poitou Charentes

54 bis, rue Amédée St-Germain, 33077 BORDEAUX Cedex

Contribution de la SNCF à la démarche prospective : BORDEAUX METROPOLE 3.0

Pourquoi une contribution de la SNCF

Riche de ses traditions et confrontée aux défis de la mondialisation et de l'environnement, la métropole bordelaise, sous l'impulsion de la CUB, s'est engagée résolument dans les « démarches d'harmonisation des territoires » voulues par les lois SRU et le Grenelle. Ces démarches reposent sur une recherche de cohérence entre les aspirations individuelles à « bien habiter, travailler, se déplacer ... » et la nécessaire organisation de l'espace urbain autour de ses fonctions : urbanisme, transports, services publics, réseaux... Imaginer la métropole bordelaise dans un espace urbain recomposé, tel est l'objet de la démarche Bordeaux Métropole 3.0.

A la fois société des chemins de fer (le passé, l'héritage), EPIC (l'état, la culture du service public) et entreprise avec un projet d'avenir (la modernité et la compétition), la SNCF est un acteur de la mobilité dont l'offre est développée par 5 branches :

- SNCF VOYAGES intervient comme opérateur des transports nationaux de voyageurs et propose une offre de service TGV et TEOZ reliant Bordeaux aux autres métropoles nationales et internationales.
- SNCF PROXIMITES exploite le service des TER, dont le cahier des charges appartient au Conseil Régional
- SNCF GEODIS propose une offre de service globale et multimodale, ainsi que des solutions de pilotage de bout en bout.
- SNCF Gares & Connexions est en charge de l'exploitation et du développement des gares, tant Grandes Lignes que TER.
- SNCF INFRA, en appui de RFF, œuvre à la maintenance et au développement de son réseau ferré.

L'offre étant polymorphe, la contribution de la SNCF sera présentée selon une approche territoriale :
La métropole bordelaise et la problématique des transports :

- à l'échelle nationale et internationale
 - l'extension du réseau TGV
 - le transit des marchandises
- à l'échelle multirégionale
- à l'échelle régionale
 - le réseau TER et les défis de l'intermodalité
 - Les flux de céréales vers les ports et de granulats vers la métropole
- à l'échelle métropolitaine :
 - avec Bordeaux St-Jean, une gare pour l'avenir
 - la logistique urbaine

La contribution appartient au domaine de la prospective, discipline qui par nature cherche à conjuguer rigueur et imagination. Ainsi les volets de la contribution rappelleront-ils les scénarios macro-économiques actuellement admis mais aussi évoqueront, le cas échéant, des scénarios de rupture dont il conviendra de faire une lecture prudente.

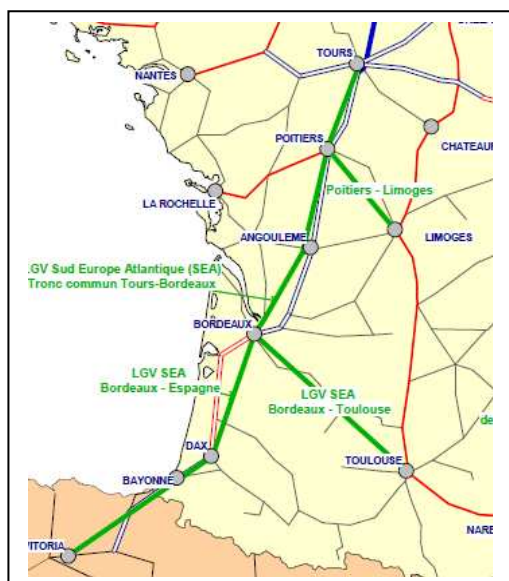
Entreprise de transport, la SNCF et ses filiales présentent une gamme d'offres et de services constituant une opportunité pour la métropole bordelaise, dans sa double ambition de métropole ancrée dans son territoire mais aussi aspirant au rayonnement international.

L'universel, c'est le local moins les murs. (Miguel Torga)

La contribution de la SNCF

➤ La métropole et les transports à l'échelle nationale et internationale

○ L'extension du réseau TGV



Développement de la grande vitesse en Aquitaine

Bordeaux à 1 heure de Toulouse, à 2 heures de Paris et Bilbao, à 3 heures de Lille, ... c'est une formidable contraction des distances mais aussi et surtout l'ancrage de la métropole bordelaise aux autres métropoles nationales et internationales. C'est un rapprochement de l'Aquitaine de cette fameuse « banane bleue » qui s'étire de Londres à Milan en passant par Frankfort. C'est un outil majeur de désenclavement, d'échange et de développement, dont la métropole peut tirer un grand bénéfice.

Soucieuse de prendre une part active à ces projets, la CUB est engagée, aux côtés des autres collectivités locales et de l'Etat pour le financement des infrastructures nouvelles que supposent ces ambitions :

- La construction de la LGV SEA depuis Tours jusqu'à Bordeaux, en prolongement de la LGV Atlantique Paris-Tours, avec une connexion sur la ligne actuelle à Lagrave Ambarès.
- Sa prolongation par les LGV GPSO, Bordeaux Toulouse et Bordeaux Espagne, avec un tronc commun en sud Gironde et une connexion sur la ligne actuelle à la hauteur de St-Médard d'Eyrans.

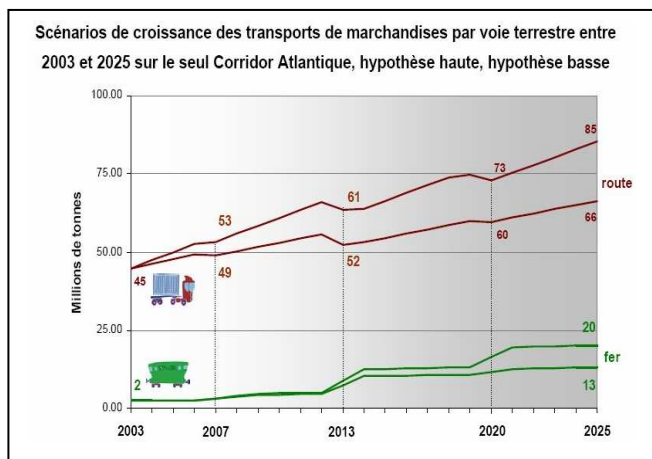
La création d'infrastructures nouvelles permettra aux opérateurs ferroviaires de doubler le nombre de circulations TGV touchant Bordeaux et dégagera des sillons sur les infrastructures actuelles, pour les TER et le fret. La gare de Bordeaux St-Jean pourrait voir passer sa fréquentation de quelques 9 millions de passagers actuels à quelques 20 millions à l'horizon 2025.

o Le transit des marchandises

Création de l'autoroute ferroviaire atlantique

Un contournement ferroviaire de l'agglomération

La constitution d'une Europe de la circulation des personnes et des biens (l'entrée notamment de l'Espagne et du Portugal dans la Communauté européenne en 1986) a favorisé un formidable essor des échanges de marchandises entre le nord et le sud de l'Europe.



Quelques 100 millions de tonnes de fret terrestre transitent chaque année par l'Aquitaine mais la répartition modale entre la route (97%) et le fer (3%) reste fortement déséquilibrée. Ainsi le point frontière de Biriadou voit « passer » chaque jour quelques 9000 PL tandis que le complexe ferroviaire de Hendaye-Irun ne traite que 2,5 millions de tonnes (300 wagons/jour).

Ce fort déséquilibre se retrouve au niveau de la métropole bordelaise dont la rocade (surtout la partie sud-est) supporte l'essentiel de ce trafic de transit, lequel contribue aux phénomènes d'engorgement et d'émission de CO2.

Dès lors Bordeaux Métropole 3.0 est intéressé au premier chef par le transit des marchandises sur l'arc atlantique et son report modal.

Les scénarios d'évolution en vigueur datent de 2003. Les deux hypothèses indiquent des progressions des flux.

La prise de conscience environnementale, associée à d'autres modèles de croissance, permet d'imaginer un troisième scénario de réduction de ces flux.

Dans les 3 hypothèses cependant, ceux-ci resteront élevés et la part de la route trop importante par rapport aux critères d'émission des gaz à effet de serre.

Aussi le transport combiné et plus particulièrement l'autoroute ferroviaire constituent-ils une réponse à la volonté de report modal.

Les hypothèses échauffées lors des Débats Publics (autour des nouvelles infrastructures ferroviaires, SEA et GPSO) tablent, à l'horizon 2025-2030, sur une trentaine de circulations d'autoroute ferroviaire par jour et par sens, sur un itinéraire « ouest » allant du Nord de la France et Ile-de-France vers le Sud-Ouest et le nord du Pays Basque espagnol. Les ambitions du Grenelle commanderont sans doute d'aller au-delà de ce volume, lequel représente la « croissance » du mode routier.

Par ailleurs ces flux sont prévus de transiter par la gare de Bordeaux St-Jean (appelée, à l'horizon 2020 à recevoir deux fois plus de voyageurs et de trains de voyageurs) où ils induisent des contraintes supplémentaires.

Aussi ces ambitions constituent-elles un argument pour un contournement ferroviaire de l'agglomération.

➤ La métropole ... à l'échelle multirégionale

Développement des Trains d'Equilibre du Territoire

Développement des TGV intersecteurs nord et sud

Les échanges de la Région Aquitaine avec ses régions voisines, nationales (Limousin, Poitou Charentes, Midi Pyrénées et, plus loin, Centre, Pays de la Loire, Languedoc Roussillon, Rhône Alpes ...) mais aussi transpyrénéennes (Navarre, Euskadi, Catalogne) sont nombreux et variés mais ne bénéficient pas toujours de relations performantes.

Bordeaux est reliée à Toulouse et Poitiers, principalement par la desserte des TGV. La liaison avec les autres métropoles (Limoges, La Rochelle, Nantes voire Lyon) relève des trains CORAIL, lesquels circuleront sous le label Trains d'équilibre des territoires, dès janvier 2011.

La réalisation des lignes nouvelles en projet, à la fois dans le Sud-Ouest (SEA et GPSO), mais aussi sur le reste du territoire (TGV-Est 2 jusqu'à Strasbourg, mais aussi Contournement Nîmes Montpellier ...) est une opportunité pour développer des liaisons transversales à grande vitesse, susceptibles de « rapprocher » Bordeaux des autres métropoles.

➤ la métropole ... à l'échelle régionale

○ le réseau TER et les défis de l'intermodalité



Cadencement des TER

Deux couronnes de parcs relais

Des pôles d'échange TER

Intermodalité, intégration tarifaire et information multimodale

Connexion avec les modes doux

Périurbanisation

Gouvernance territoriale

L'agglomération bordelaise abrite quelques 300 000 emplois salariés (dont la moitié localisée dans le grand quadrant nord-ouest) et 50 000 étudiants (principalement sur le campus de Talence). Pour près de la moitié, ces salariés et étudiants résident en dehors de l'agglomération et sont soumis à la performance des réseaux de transports collectifs (tram TBC, bus Trans'gironde, et TER), lesquels constituent un facteur d'attractivité de la métropole, ainsi que des alternatives au « tout-voiture » (et, par conséquent, autant de solutions de réduction des gaz à effet de serre).

Le cadencement consiste à structurer le graphique des circulations pour optimiser la capacité globale, répondre aux besoins macro (fret la nuit, TER en pointes matin et soir) et avec des horaires cadencés faciles à mémoriser (ex : un train pour Arcachon toutes les 20 ' en pointe du matin)

Le cadencement touche l'ensemble du graphique et tout le territoire.

La correspondance des TER cadencés est assurée par la plaque tournante de Bordeaux St-jean

La puissance publique a transféré aux **Conseils Régionaux** la compétence en matière d'organisation des transports TER sur leurs territoires. Ce transfert, allié à une volonté politique de développement des territoires, a permis un remarquable essor des TER, notamment en Aquitaine, grâce à :

- un cadre **conventionnel** prévoyant un schéma de desserte renforcé et cadencé, allié à des dispositifs tarifaires innovants et intégrés
- un programme **d'acquisition de matériels** nouveaux adaptés
- le **développement capacitaire** du réseau ferré (notamment dans le cadre du Contrat de Projet Etat Région) voire la participation à la **maintenance de ce réseau**

A ce jour 14 lignes sont en exploitation, en étoile autour de la gare de Bordeaux St-Jean. Quelques 350 TER circulent chaque jour et quelques 35000 usagers les empruntent.

Pour la moitié sud, les lignes sont actuellement **cadencées**. Elles le seront en totalité à l'achèvement des travaux du Bouchon Nord de Bordeaux.

La part de marché moyenne du TER sur les 14 lignes reste toutefois faible (de l'ordre de 5%). Le cadencement est une réponse à l'ambition de développement mais pas la seule : il importe d'augmenter l'attractivité du TER, notamment par l'**intermodalité** sous toutes ses formes, mais aussi par une **gouvernance territoriale** renforcée.

Intermodalité d'abord : une des faiblesses des TC réside dans le fait qu'ils permettent rarement d'aller de bout en bout, contrairement à la voiture. Les usagers, citoyens et éco-responsables, acceptent de laisser leur voiture au garage à condition qu'ils trouvent des TC ou des combinaisons de TC offrant une continuité d'offre et des performances du même ordre.

Quelles en sont les conditions ?

Deux couronnes de P+R : les usagers « prisonniers » de leur voiture doivent pouvoir accéder facilement aux TC disponibles par le biais de parking (P+R) aux capacités suffisantes et aux implantations judicieuses. Une première couronne de P+R se développe en périphérie de la CUB, à proximité des terminus tramway notamment. Cependant les « prisonniers de la voiture » issus de territoires plus éloignés seront tentés d'aller jusqu'au bout de leur déplacement (c'est-à-dire « entrer » sur le territoire de la CUB), sauf à disposer de parkings le plus en amont possible du trajet global. Ainsi, des P+R à Langon, Marcheprime, Biganos, Libourne, Blanquefort ... sont à même de permettre un rabattement efficace sur les gares TER et/ou tramway.

Historiquement rivale du train, la voiture, durablement incontournable dans beaucoup de cas, devient dès lors son prolongement, dans un schéma train+voiture pensé en termes de complémentarité.

Des pôles d'échanges multimodaux : la continuité dans la chaîne de transport suppose que les lieux d'échange (que sont les gares) soient accessibles (y compris aux personnes à mobilité réduite) et faciles d'usage, que en conséquence elles proposent toutes les fonctionnalités utiles au voyage, à savoir : parking relais, gare routière pour bus, connexion avec les autres modes, dépose minute, attente taxi, parking vélo, information multimodale affichée et lisible de cette information, services divers ... Le programme de transformation des gares TER en véritables pôles d'échanges porte tous ses fruits au travers d'exemples tels Cenon, Pessac ou Arlac.

Ce programme est complémentaire de la **question du stationnement** en général. En effet nous sortons d'un siècle de « concept haussmannien », faisant de la ville un grand parking souvent aléatoire que les politiques de stationnement successives ont tenté peu à peu de réguler. Rendre la ville à d'autres usages induit la mise en œuvre d'une politique de stationnement coordonnée et les pôles d'échanges multimodaux créés autour des gares en sont l'un des leviers.

Les Modes Doux (marche à pied et vélos) tiennent une place particulière dans la chaîne des transports. Leur facilitation favorise l'usage des TC, cependant chaque voyageur d'Arcachon (ou ailleurs) mettant son vélo dans le TER neutralise les places de deux autres voyageurs. Il importe donc que les vélos puissent ne pas « sortir » de leur périmètre et que des « solutions Vélo » soient mises en place en amont et en aval, c'est-à-dire sur la CUB et hors CUB.

Performance de l'offre de transport multimodale : elle dépend aussi de la combinaison et du séquençage des TC. A cet effet, l'articulation des offres des différents TC est primordiale, en termes d'horaires, de cadencement et de correspondance optimale. La conception robuste des services et de leurs articulations permet d'envisager leur « mise en qualité ».

Intégration tarifaire et titre de transport unique : l'intermodalité physique permet le passage d'un mode TC à l'autre, ce passage ne serait pas optimal sans **intégration tarifaire**. Les TC existants sont confiés à des AOT et des exploitants différents, lesquels ont développé leurs systèmes de tarification et titres de transport particuliers. Cependant l'utilisateur des TC est en demande d'un voyage « simple et facile » si possible un **titre de transport unique** (Bus, tram, train, vélo). MODALIS (TER+TBC) est une étape dans la construction de l'**interopérabilité** et son extension à tous les modes, ainsi que sur tout le territoire de déplacement, correspond à une véritable attente. L'interopérabilité permet de surcroît de créer des tarifs multimodaux attractifs pour tous les TC concernés.

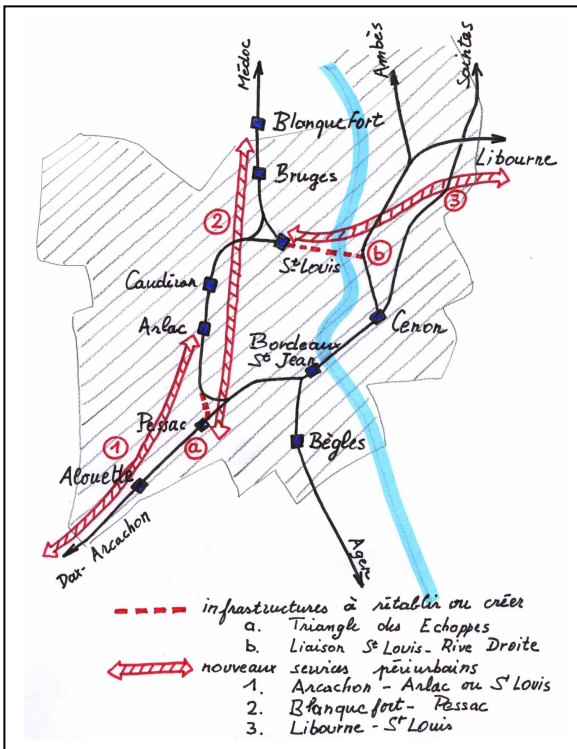
Une **Information multimodale**, à développer: si l'utilisateur des TC a besoin de connexions physiques facilitées, de modalités d'accès et de tarification simplifiées, il est aussi en demande d'une information sur toute la chaîne du déplacement, une information valant à la fois pour la préparation du voyage mais aussi pour son déroulement (situations normales ou perturbées). Cette information multimodale suppose deux conditions, notamment : une intégration (ou une connexion a minima) des systèmes d'information de chaque TC, mais aussi la « présence physique » de cette information multimodale en gare, dans les stations tram, les centres commerciaux ..., ou sa « présence virtuelle » sur internet ou les portables.

Périurbanisation des systèmes de transports : en effet, l'agglomération bordelaise se caractérise par l'excentration de la gare centrale (Bordeaux St-Jean) par rapport à la zone de concentration des salariés (quadrant nord-ouest). Il en résulte que les salariés en provenance de Langon, par exemple, ne disposent que d'une combinaison de TC à plusieurs ruptures de charge (la voiture jusqu'à la gare de Langon, puis le TER jusqu'à St-Jean, puis tram A puis tram B), peu performante en comparaison de la voiture.

La périurbanisation consistera dès lors à proposer à ces usagers un service direct en s'appuyant sur les fonctionnalités du réseau ferré (l'existence d'une voie de ceinture quasi « bouclée ») ou en rétablissant celles des fonctionnalités qui peuvent l'être de façon simple, mais aussi en s'appuyant sur l'introduction progressive et judicieuse de la technique tram-train, laquelle allie les capacités du tram à s'inscrire dans un contexte urbain dense et celles du train à relier rapidement des zones périurbaines, vastes et peu denses.

En ce qui concerne le réseau, la reconstitution du Triangle des Echoppes à Pessac, permettrait d'offrir un **service direct Blanquefort <> Pessac**, voire Arcachon <> Arlac ..., sans passage à Bordeaux St-Jean.

Une perspective plus audacieuse consisterait à parachever la voie de Ceinture, en rétablissant les tronçons St-Louis-Pont Bacalan et Pont-Bacalan-Cenon ...



Quant au tram-train, la construction de l'antenne tramway de la ligne C, de Ravezies à Blanquefort, le long de la ligne ferroviaire du Médoc, constitue une prémisse en ce que les

infrastructures seront circulables et par des trams et par des trains. La prolongation des circulations de ce qui est appelé aujourd'hui « tram-train du Médoc » vers Arlac, voire Pessac, en serait une extension naturelle, susceptible de répondre à ces besoins de transport en périphérie.

Cependant, intermodalité, multimodalité et périurbanisation ne trouveront leur pleine efficacité que dans le cadre d'une véritable **gouvernance territoriale**. Celle-ci repose sur plusieurs axes forts : la coopération des AOT, la valorisation des axes de mobilité, mais aussi une politique concertée d'aménagement du territoire.

Gouvernance des AOT : la coopération des exploitants de TC trouvera toute sa dimension dans la coopération amont des AOT. Celle-ci est en cours d'installation avec l'association MOUVABLE dont les premiers travaux ont constitué à la fois une communauté d'experts des questions de transport public ainsi qu'une culture leur permettant de dialoguer.

Gouvernance par la valorisation des axes de mobilité dans le cadre de **politiques concertées d'aménagement du territoire**: les corridors de transport induisent des phénomènes d'urbanisation rampante, tels qu'ils ont été observés sur l'axe Bordeaux-Langon notamment. Cette synergie, naturelle, entre urbanisme et transports gagne en efficacité par la mise en place de politiques d'aménagements du territoire, lesquelles apportent structuration et vision. Partout où ces dernières sont à l'œuvre (dans les ScoT et PDU), elles font aussi le constat de zones de prolifération désordonnée de l'habitat et cherchent à restructurer celui-ci autour des axes de mobilité notamment, mais aussi en organisant la multi-polarité par la constitution de pôles urbains secondaires offrant une palette de services (administration, commerces, cinéma...) qu'il n'est plus nécessaire de chercher au pôle central.

o les flux de céréales vers le port et de granulats vers la métropole

Des plates-formes granulats embranchées

Un OFP pour le GPM de Bordeaux

La métropole « consomme » quelques 300 000 tonnes de granulats et matériaux de carrière chaque année, en provenance des carrières de Thiviers notamment.

L'absence de plateformes embranchées est une des raisons du maintien sur la route d'une partie significative de ces matériaux.

Le GPM de Bordeaux, notamment exportateur de céréales et importateur d'hydrocarbures, présente un déséquilibre modal de ses transports terrestres amont (15% de 9 Millions de tonnes de Fret). La construction d'infrastructures nouvelles LGV (libérant des sillons disponibles pour les marchandises sur le réseau classique), d'une part, l'engagement des chargeurs et des acteurs locaux (dont la CUB) dans la constitution d'un Opérateur Fret de Proximité pour le GPM de Bordeaux, d'autre part, sont de nature à stabiliser l'organisation ferroviaire, à créer les conditions optimales du report modal et à dynamiser l'activité portuaire.

➤ la problématique des transports à l'échelle métropolitaine

○ Bordeaux St-Jean, une gare d'avenir

Un projet de transformation de la gare St-Jean

La gare de Bordeaux St-Jean est le « cœur » de l'« appareil ferroviaire » régional et métropolitain. Elle a vu passer, en 2009, quelques 9 millions de voyageurs dont 60% en acheminement TER. Le développement des offres TGV (grâce notamment aux infrastructures nouvelles) et TER (grâce notamment à un engagement fort de la Région) laisse penser que la fréquentation de la gare se situera à quelques 20 millions de passagers en 2020-2025.

Les installations actuelles de la gare St-Jean (tant plan de voies, voies de remisage et maintenance que équipements voyageurs, notamment passerelles, quais, souterrains, aires d'échanges ...) ne pourront répondre à cette perspective d'évolution et il importe de les agrandir et les transformer.

SNCF Gares&Connexions a engagé avec ses partenaires une démarche de concertation permettant de définir, mi 2011, le projet de transformation de la gare, en vue de l'arrivée du TGV en 2016.

Une capacité de parking de 2500 places de parking automobile est envisagée in fine.
En 2009, EFFIA, filiale de la SNCF a mis à disposition, rue d'Armagnac, un parc de 430 places.

Ce projet a pour vocation de renforcer le rôle multimodal de la gare en concentrant davantage les changements de mode (voitures, bus, TW mais aussi modes doux) en un seul lieu. Par ailleurs ce projet constitue une véritable opportunité pour le développement d'EURATLANTIQUE en tant que « portail », en tant que vitrine architecturale mais aussi en tant que centre de services.

○ La logistique urbaine

Les comportements d'achat évoluent. La part grandissante de l'e-commerce tend à rendre l'acte d'achat virtuel, cependant la marchandise continue « d'arriver physiquement », le plus souvent avec un petit porteur. Le foisonnement des actes d'achat modifie la cartographie des donneurs d'ordre de transport. Il en résulte une prolifération contreproductive de petits transports, une multiplication des actes de livraison en zone urbaine et leur concentration dans des créneaux horaires où les gens sont chez eux. L'espace public dévolu au transport est ainsi inutilement confisqué. De même l'espace privatif de stationnement pour livreurs est parfois inadéquat quand il n'est pas insuffisant.

Lorsque les problèmes surgissent il est souvent trop tard. Aussi convient-il de prendre la question de la logistique urbaine très en amont, dès la conception et le cahier des charges des nouvelles zones d'aménagement. 15 000 emplois tertiaires sont appelés à se développer dans le futur quartier EURATLANTIQUE, ces emplois « consommeront » des fournitures voire des marchandises. Leur mise à disposition suppose une chaîne logistique urbaine concertée.

La nécessaire concertation implique un maître d'ouvrage de la chaîne. Son déploiement suppose l'existence de foncier urbain de proximité. Les anciennes emprises ferroviaires urbaines en proposent des réserves dont le schéma directeur de réaffectation gagne à prendre en compte les besoins de logistique urbaine, actuels et futurs.

La logistique urbaine est un concept intégré. SNCF GEODIS rassemble les compétences nécessaires pour en étudier les mises en œuvre dans un esprit de sur-mesure.