

Métropole | Ceinture ferroviaire bordelaise : la métropole veut accélérer



Ce vendredi, les élus de la métropole ont tenu leur traditionnelle plénière mensuelle. Parmi les dossiers à l'ordre du jour, il en est un dont les enjeux pourrait peser lourd sur les habitants de l'agglomération : la réouverture souhaitée de la gare de la Médoquine. Cette dernière, pour l'instant prévue pour 2023, pourrait être le ticket d'entrée vers une exploitation nouvelle de l'ensemble des gares de la métropole, dont beaucoup sont très sous-exploitées. Il demeure encore des obstacles face à ce nouveau pas de deux, mais une étape importante a été saluée ce vendredi : le financement d'une étude (la dernière ?) pour réouvrir la halte de Talence.

Nouvelle arlésienne ?

C'est un dossier en attente depuis plusieurs années qui a été discuté ce vendredi en conseil de métropole. Ce dossier, c'est celui de l'attractivité ferroviaire métropolitaine, et plus particulièrement de la potentielle réouverture, souhaitée par les institutions publiques (région en tête) de la halte de la Médoquine. Le fait que ce dossier revienne sur le tapis n'a rien d'un hasard : il s'agit là de tenir l'un des engagements importants pris lors de la création du Syndicat Mixte Intermodal de Nouvelle-Aquitaine (SMINA) auquel la métropole a adhéré en avril dernier : la création d'un réseau express régional métropolitain, qui passerait à la fois par un nouveau réseau de lignes de cars express et une amélioration globale de l'offre ferroviaire sur le secteur. La gare de Talence est un vieux loup de mer : voilà 27 ans qu'elle a fermé ses portes. Mais à l'heure où l'attractivité de la métropole bordelaise va grandissante, une exploitation renouvelée des nombreuses gares sous-exploitées (voire fermées) de l'agglomération redevient un enjeu de taille.

D'autant que la Médoquine est loin d'être la seule concernée. "Bassens-Gare Saint-Jean, c'est dix minutes.... sauf qu'il n'y a qu'un train toutes les demi-heures. Il faut améliorer la régularité des trains mais là aussi, il faut dire qu'on est en conflit avec l'extra-métropole. Si on multiplie les arrêts de quelques minutes sur les gares de la métropole, ça gueule à Mont-de-Marsan parce que le train se transforme un peu en omnibus. Il y a cela dit un minimum de solidarité à avoir, ce n'est pas parce qu'on s'arrête deux minutes de plus que ça ruine l'attractivité de la ligne", a ainsi souligné le maire de Bordeaux, Alain Juppé, rejoint dans le débat par de nombreux maires de la métropole (dont [Emmanuel Sallaberry](#), maire de Talence) pour lesquels un réseau ferroviaire renouvelé est devenu une

priorité. Les voies existent, certes, mais le trafic métropolitain des TER fait aujourd'hui bien pâle figure face, par exemple, à la fréquence du réseau de transports en commun TBM : 32 000 voyageurs par jour sur l'ensemble des lignes à destination de Bordeaux Métropole sur l'étoile ferroviaire face à 410000 voyageurs par jour pour TBM, soit plus de 143 millions de voyageurs en 2017 sur les lignes régulières contre 132 millions en 2016 selon les données fournies par le délégataire du réseau, Keolis.

Une étude pour le printemps

La "réanimation ferroviaire", un bon moyen de résoudre les problèmes de mobilité ? Même s'il reste encore des obstacles à franchir, elle apparaît en tout cas comme une réponse saluée par la métropole selon Christophe Duprat, vice-président en charge des transports. Pour aller chercher les gens qui sont sur le périurbain, c'est une solution idéale. On verra les choix qui seront faits mais certains temps de trajets sont imbattables. Les emprises ferroviaires sont là, ça demande des rénovations parce que l'étoile ferroviaire de Bordeaux a été laissée à l'abandon à cause des politiques concentrées sur le TGV mais c'est faisable". La métropole, pourtant, n'a pas vraiment la main : c'est à la région et à la SNCF de coordonner leurs violons sur la politique des TER. Ce qui n'empêche pas les 28 de vouloir appuyer sur l'accélérateur : ce vendredi, ils ont acté la réalisation d'une nouvelle étude d'exploitation (120 000 euros dont la métropole financera la moitié).

Cette dernière devrait permettre de "vérifier la faisabilité et les modalités de création de la halte en fonction des répercussions sur l'ensemble de l'offre ferroviaire". On sait déjà que son potentiel de fréquentation à l'horizon 2030 avait été estimé à 1000 montées et descentes par jour sur le Verdon et 2500 pour une ouverture vers Le Verdon et Arcachon. La balle est désormais lancée vers ce fameux "métropolitain" qu'Alain Juppé a déjà appelé de nombreuses fois de ses vœux. Une audience a été demandé au patron de la SNCF, Guillaume Pépy, et le président de la région Nouvelle-Aquitaine, aux yeux souvent tournés vers le projet GPSO, devrait suivre. Les résultats de l'étude attendue en mars pourraient bien aider.



Romain Béteille

Crédit Photo : aqui.fr

Publié sur aqui.fr le 10/11/2018

[Url de cet article](#)