
Programme de développement du
Ter en Aquitaine :

*Bilan à mi-parcours et
nouvelles orientations*

Adopté par l'Assemblée Plénière du
Conseil Régional

16 octobre 2006

R E G I O N



AQUITAINE

L'ENGAGEMENT EN FAVEUR DU RAIL	3
LE PROGRAMME DE DEVELOPPEMENT DU TER EN AQUITAINE	3
POUR UN BILAN A MI-PARCOURS.....	4

LE PLAN DE DEVELOPPEMENT DES DESSERTES FERROVIAIRES TER AQUITAINE 5

UN RAPPEL : CONTEXTE ET ELEMENTS DE CHOIX DE LA PROGRAMMATION ANNUELLE	5
LES CREATIONS DE DESSERTES REALISEES DEPUIS DECEMBRE 2002 : LE RESPECT DES ENGAGEMENTS.....	6
LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN : RECAPITULATIF PAR AXE.....	10
LES AJUSTEMENTS OPERES ENTRE PROGRAMMATION ET REALISATION	11
LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE DEVELOPPEMENT DES DESSERTES EN 2003, 2004 ET 2005 : CHIFFRES CLES.....	11
UN SUCCES MANIFESTE	12
LA POURSUITE DU PLAN DE DEVELOPPEMENT DES DESSERTES : UNE NOUVELLE AMBITION.....	14
VERS LE CADENCEMENT DES DESSERTES TER AQUITAINE.....	14
CONTRAINTES FORTES ET EVOLUTION DES BESOINS	16
NOUVELLE PROGRAMMATION ANNUELLE	18
LES NOUVEAUX OBJECTIFS EN 2010 : RECAPITULATIF PAR AXE	21
LES NOUVEAUX OBJECTIFS EN 2010 : COMPARAISON AVEC OBJECTIF CIBLE.....	22
MATERIEL ROULANT : OBJECTIF 100% DU PARC TER AQUITAINE MODERNISE D'ICI 2010	23
UN PARC DE MATERIEL SOUS TENSION QUI NECESSITE DES ACQUISITIONS SUPPLEMENTAIRES.	25
INFRASTRUCTURES : DES ACTIONS MAJEURES REALISEES ET EN COURS.....	25

LE PLAN QUINQUENNAL DE MODERNISATION DES GARES TER AQUITAINE..... 27

UNE DYNAMIQUE DIFFICILE A METTRE EN MARCHÉ.....	27
DES RESULTATS CONCRETS GRACE A LA FORTE IMPLICATION DE LA REGION.....	28
DES LIVRAISONS PROGRESSIVES DES 2005	30
LA REAFFIRMATION DES ENGAGEMENTS FINANCIERS DE LA REGION POUR 2006 ET 2007	32
LA POURSUITE DE L'EFFORT REGIONAL SUR LA PERIODE 2008 – 2010.....	35

LES NOUVELLES ORIENTATIONS POUR 2010 : UN EFFORT MAJEUR DE LA REGION EN FAVEUR DU DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT FERROVIAIRE REGIONAL..... 36

Depuis le 1^{er} janvier 2002, la Région est devenue autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux : elle décide du contenu du service public ferroviaire de transport régional, notamment en termes de dessertes, de tarification, de qualité de service et d'information des voyageurs.

Cette prise de compétence a été officialisée le 12 mars 2002 par la signature entre la Région et la SNCF d'une convention, d'une durée de 7 ans, pour l'exploitation du service public ferroviaire régional de transport de voyageurs, qui intègre également des lignes routières de substitution Ter. C'est dans ce cadre que la SNCF assure l'exécution du service public en tant qu'exploitant ferroviaire.

L'engagement en faveur du rail

L'ambition de la Région Aquitaine au travers de l'ensemble des actions de développement engagées vise à promouvoir le Ter Aquitaine pour :

- offrir une alternative crédible aux transports individuels
- favoriser le transfert de la route vers le rail et augmenter ainsi la part de marché du transport collectif, notamment sur les déplacements intercités et dans les zones périurbaines
- proposer un mode de transport sûr, rapide et plus favorable à l'environnement
- faire du Ter Aquitaine un outil structurant d'aménagement du territoire et de développement durable renforçant la cohésion régionale, le lien entre les territoires et leur désenclavement.

Le Programme de Développement du Ter en Aquitaine

Cette démarche volontariste en faveur du service ferroviaire offert aux aquitains trouve sa pleine traduction dans le Programme de Développement du Ter en Aquitaine, adopté par l'assemblée régionale le 16 décembre 2002, et qui se décline autour de deux aspects fondamentaux :

- le Plan de développement des dessertes, qui vise à accroître l'offre de + 20% en 5 ans, soit la création d'environ 75 nouvelles circulations, représentant une contribution régionale annuelle supplémentaire de 13 M€ par an au terme du Plan
- le Plan quinquennal de modernisation des gares, dont l'objectif est de moderniser 1/3 des gares Ter Aquitaine sur la période, avec une participation Régionale de 9 M€ sur un plan évalué à 18 M€.

Cette démarche de développement en faveur du transport ferroviaire s'appuie sur deux axes d'intervention prioritaires, initiés sans attendre la prise de compétence de la Région sur le service public ferroviaire régional, et pour lesquels la Région a consenti des efforts considérables :

- le renouvellement du parc de matériel roulant affecté au Ter Aquitaine, qui vise à avoir modernisé 2/3 des places entre 2002 et 2007
- la modernisation des infrastructures ferroviaires, avec une multiplication par quatre des crédits ferroviaires dans le Contrat de Plan Etat/Région 2000-2006.

Elle s'accompagne d'actions prioritaires qui concourent à renforcer l'attractivité du service de transport régional :

- l'intermodalité, avec les pôles d'échanges
- la politique tarifaire, avec notamment Modalis et Sésame
- l'Information

L'ensemble des actions et leur réalisation fait l'objet d'une concertation permanente, qui permet notamment la meilleure prise en compte possible des besoins et de leur évolution.

Pour un bilan à mi-parcours

Soucieuse de l'efficacité de ses politiques publiques, la Région a souhaité faire un bilan des actions entreprises depuis 2002 en faveur du transport régional de voyageurs dans le cadre du Programme de Développement du Ter en Aquitaine.

Par ailleurs, et afin de répondre au mieux aux attentes de déplacements des aquitains dans un environnement ferroviaire contraint, des évolutions et réorientations du programme initial apparaissent nécessaires à ce jour.

Enfin, la Région Aquitaine doit rationaliser sa gestion, tant sur le plan juridique que technique, des lignes routières régionales, complémentaires des lignes ferroviaires régional de transport de voyageurs. Un audit a été conduit dans cette perspective qui permet d'envisager aussi pour ce mode de transport une véritable démarche de progrès.

Le Plan de développement des dessertes ferroviaires Ter Aquitaine

Un rappel : contexte et éléments de choix de la programmation annuelle

Le Plan de développement des dessertes Ter Aquitaine adopté en décembre 2002 par l'assemblée régionale était guidé par des éléments de choix suivants :

- la prise en compte de la demande des aquitains
- le développement équilibré des territoires
- la modernisation des infrastructures
- la meilleure adaptation du matériel roulant

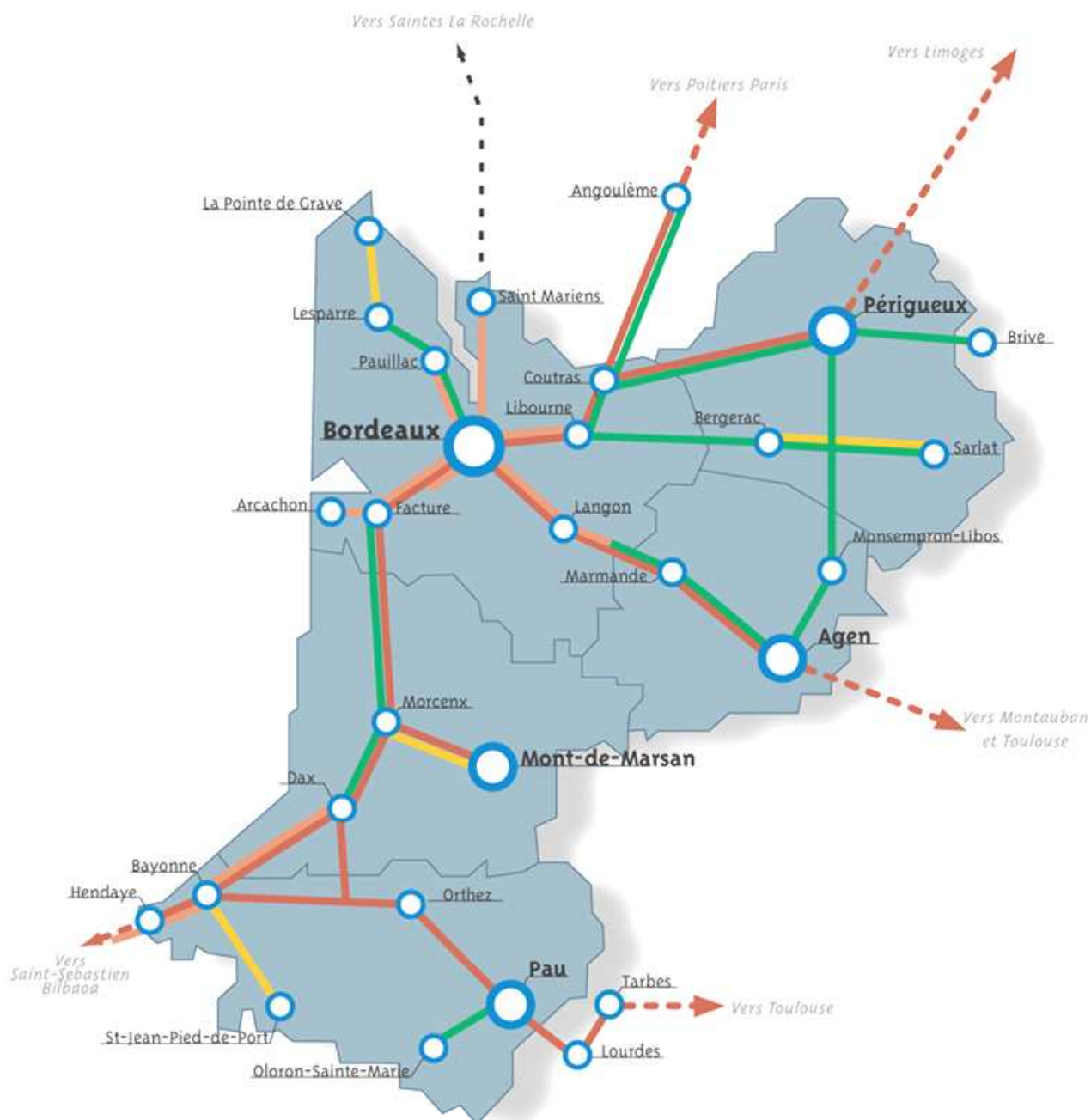
En corollaire, des contraintes ont été intégrées :

- la capacité des infrastructures et le délai de réalisation des travaux
- la disponibilité et les délais de livraison du matériel neuf
- les contraintes budgétaires de la région

La programmation annuelle des créations de services telle qu'inscrite au Plan de développement des dessertes s'appuyait sur l'ensemble des éléments de choix et intégrait la levée progressive des contraintes.

Ce développement de l'offre s'appuyait par ailleurs sur la segmentation des dessertes, véritable guide pour la mise en œuvre, et qui définit quatre grands types de liaisons dans la Région Aquitaine.

	<i>Territoires concernés</i>	<i>Missions</i>	<i>Fréquence optimale</i>
Liaisons intercités	Régional et interrégional	Liaisons régulières entre la capitale régionale et les grands pôles urbains	Toutes les heures, soit environ de 24 à 34 trains par jour
Liaisons de maillage régional	Espaces urbains multipolaires et pôles secondaires	Échanges entre agglomérations moyennes et vers les principaux pôles régionaux	Toutes les 2 heures, soit environ de 16 à 24 trains par jour
Liaisons périurbaines	Couronne périurbaine	Assurer des liaisons très fréquentes entre bassins de vie et d'emplois des grandes agglomérations	De 15 minutes en pointes à une heure, soit de 50 à 68 trains par jour
Liaisons de développement local	Territoires ruraux	Relier les communes isolées aux pôles urbains de proximité secondaires	5 à 6 allers retours quotidiens

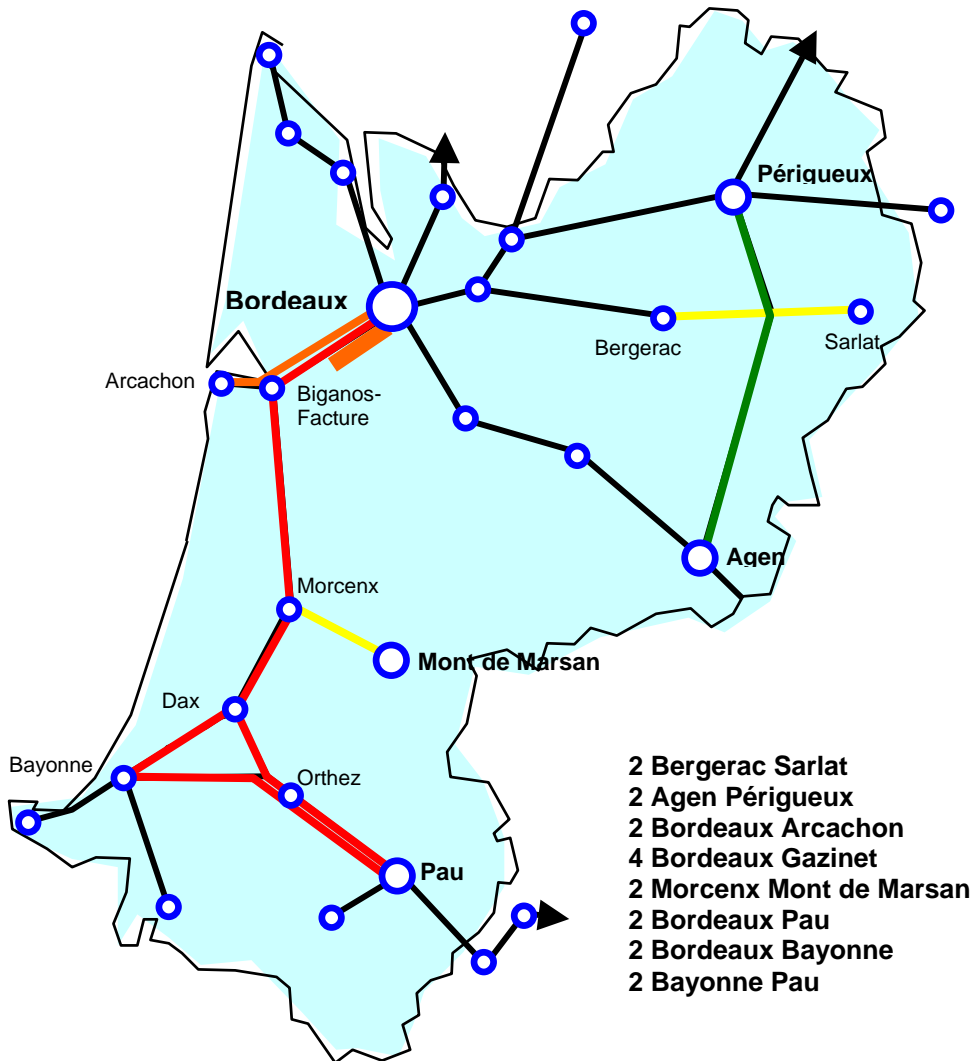


Les créations de dessertes réalisées depuis décembre 2002 : le respect des engagements

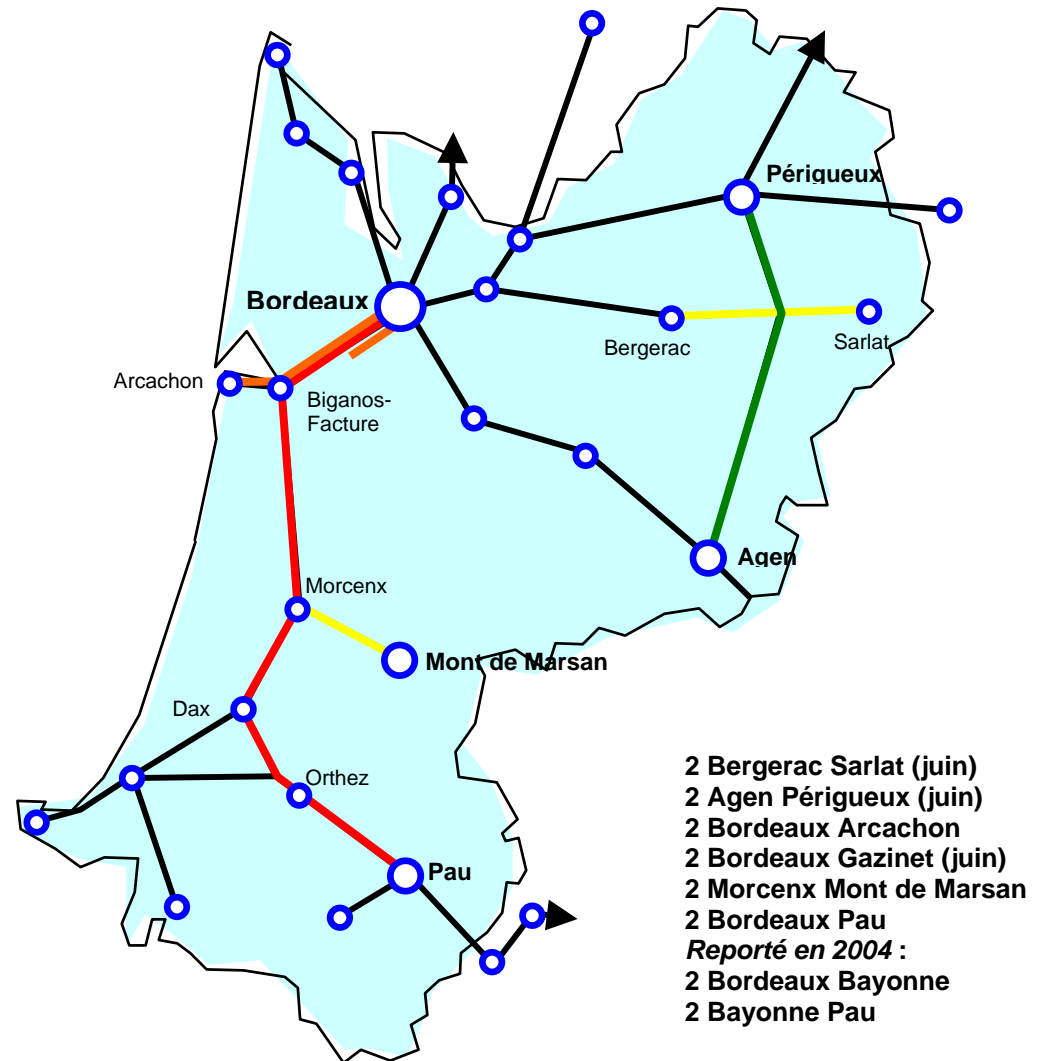
La SNCF a instauré, depuis 2003, un service annuel unique qui est modifié au début de chaque mois de décembre. Les modifications et créations de dessertes ferroviaires Ter Aquitaine interviennent donc chaque année une fois par an lors de ce changement de service, les demandes de sillons devant quant à elles être finalisées avant le mois de mars.

Juin et décembre 2003

Programmé au Plan

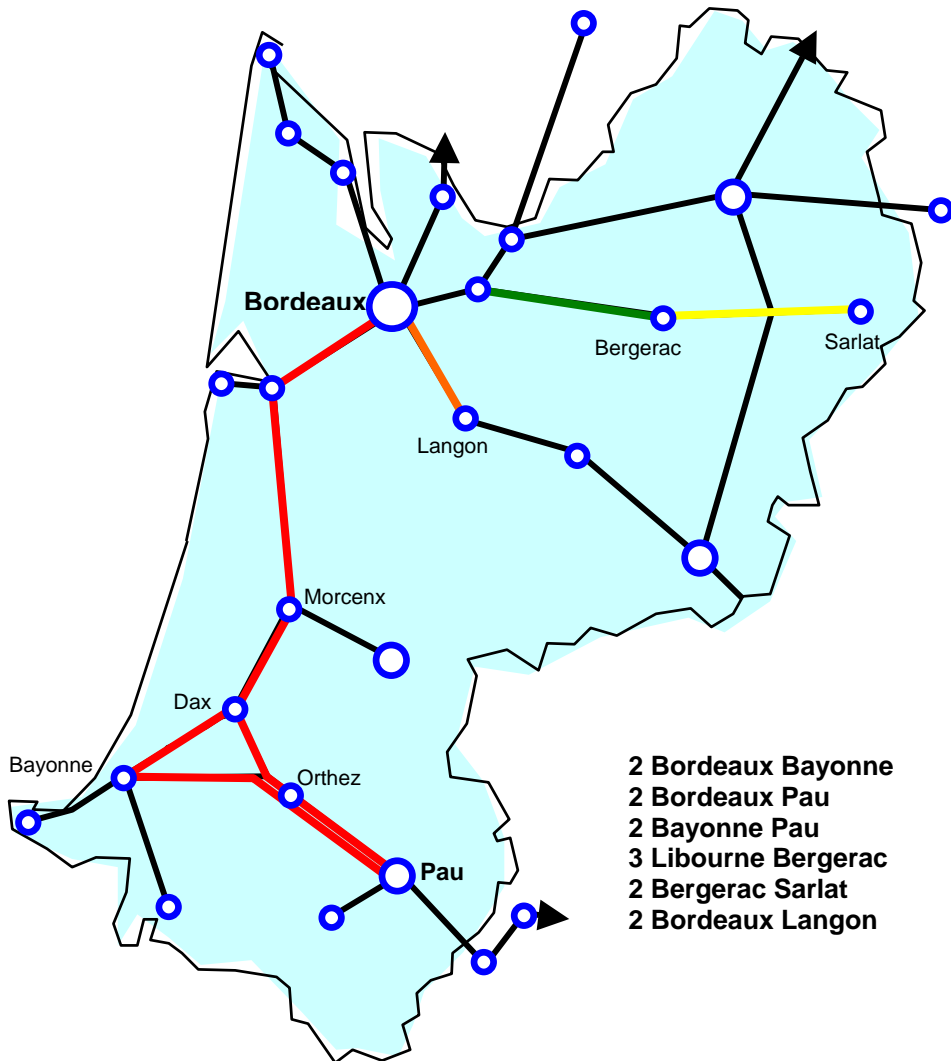


Réalisé

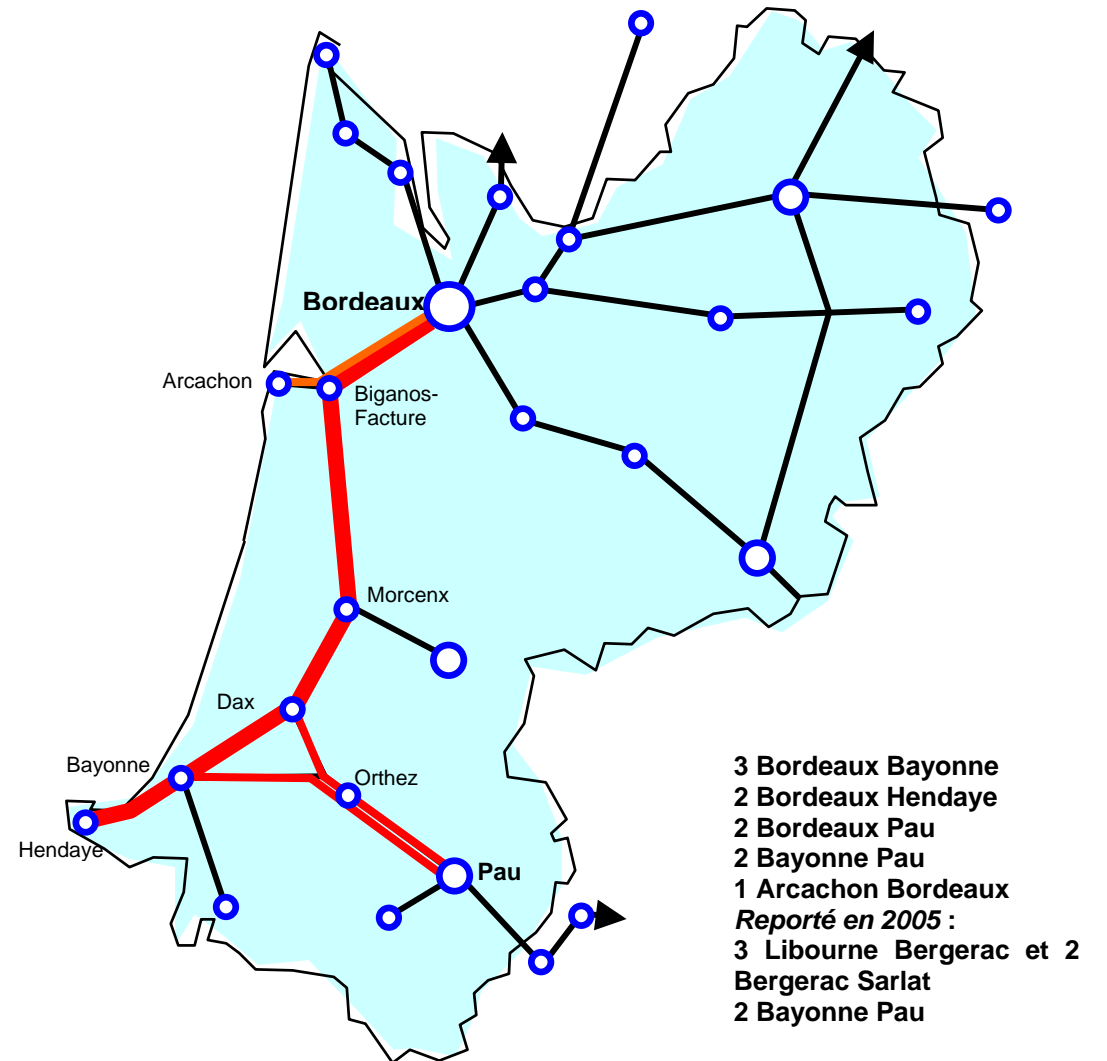


Décembre 2004

Programmé au Plan

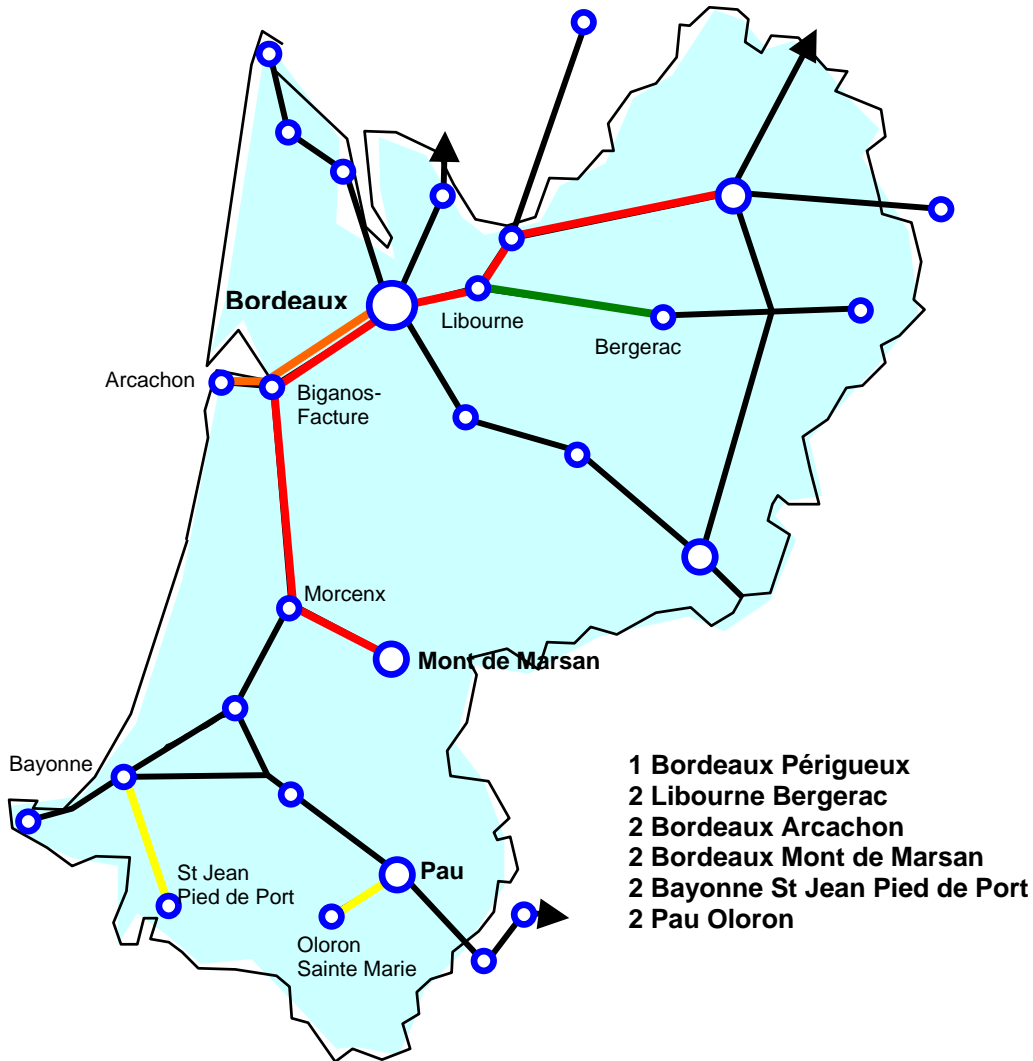


Réalisé



Décembre 2005

Programmé au Plan



Réalisé



La mise en œuvre du Plan : récapitulatif par axe

	Liaisons	Créations Ter 2003/2005		Créations à mettre en œuvre en 2006 et 2007			Total plan 2003/2007
		prévues	réalisées	report de 2003/2005	prévues 2006/2007	Sous total	
I N T E R C I T E S	Bordeaux Périgueux	1	0	1	2	3	3
	Bordeaux Angoulême	0	0	0	2	2	2
	Bordeaux Agen	0	0	0	0	0	0
	Bordeaux Mont de Marsan	2	3	0	3	3	6
	Bordeaux Bayonne Hendaye	4	5	0	0	0	5
	Bayonne Pau	4	3	1	0	1	4
	Bordeaux Pau	4	4	0	0	0	4
M A I L L A G E	Libourne Bergerac	5	4	1	0	1	5
	Périgueux Brive	0	0	0	2	2	2
	Agen Périgueux	2	2	0	2	2	4
	Marmande-Agen	0	0	0	0	0	0
	Pauillac Lesparre	0	0	0	2	2	2
	Pau Oloron	2	2	0	0	0	2
P E R I U R B A I N	Bordeaux Libourne	0	4	0	0	0	4
	Bordeaux Coutras	0	0	0	2	2	2
	Bordeaux St Mariens	0	0	0	4	4	4
	Bordeaux Langon	2	0	2	2	4	4
	Bordeaux Pauillac	0	0	0	2	2	2
	Bordeaux Arcachon	4	5	0	0	0	5
	Bordeaux Gazinet	4	2	2	0	2	4
	Dax Bayonne	0	0	0	0	0	0
	Bayonne Hendaye	0	0	0	0	0	0
D. L O C A L	Bergerac Sarlat	4	4	0	0	0	4
	Lesparre Le Verdon	0	0	0	2	2	2
	Morcenx Mont de Marsan	2	2	0	0	0	2
	Bayonne StJPP	2	2	0	0	0	2
	TOTAL	42	42	7	25	32	74

Les ajustements opérés entre programmation et réalisation

Les différentes contraintes (livraison du matériel roulant, mise en service des nouvelles infrastructures) ont conduit à des décalages de certaines créations :

- la création de 2 dessertes Bordeaux Bayonne et de 2 dessertes Bayonne Pau initialement prévues en 2003 a été reportée d'une année en raison des retards de livraison des matériels Z Ter
- la création de 3 dessertes entre Libourne et Bergerac et de 2 entre Bergerac et Sarlat prévue en 2004 a été reportée en 2005, en raison de la livraison des travaux de modernisation de l'infrastructure entre Libourne et Bergerac, prévue en 2004 et qui n'a été effective qu'en septembre 2005. La refonte complète de l'offre Ter Aquitaine de cet axe a ainsi pu être mise en service à compter du 11 décembre 2005, intégrant 4 nouvelles circulations Bordeaux Libourne prévues en 2007 et dont la création a été anticipée.

En parallèle, et au vu des besoins exprimés et des possibilités techniques, 1 desserte supplémentaire sur chacun des axes Bordeaux Arcachon et Bordeaux Hendaye a été créée en décembre 2004.

Enfin, deux circulations entre Bordeaux et Langon d'une part, Bordeaux et Gazinet d'autre part, ainsi qu'une circulation entre Bordeaux et Périgueux et une entre Bayonne et Pau n'ont pu être mises en œuvre en raison à la fois de l'absence de sillons et de matériel roulant disponibles en heures de pointe.

La mise en œuvre du Plan de développement des dessertes en 2003, 2004 et 2005 : chiffres clés

42 nouvelles dessertes ont été créées depuis 2002, en conformité totale avec le volume programmé.

Elles se répartissent comme suit :

- 5 entre Bordeaux, Bayonne et Hendaye
- 5 entre Bordeaux et Arcachon
- 4 entre Bordeaux et Pau
- 4 entre Bordeaux et Libourne
- 4 entre Libourne et Bergerac
- 4 entre Bergerac et Sarlat
- 3 entre Bordeaux et Mont de Marsan
- 3 entre Bayonne et Pau
- 2 entre Agen et Périgueux
- 2 entre Pau et Oloron
- 2 entre Bayonne et St Jean Pied de Port
- 2 entre Bordeaux et Gazinet
- 2 entre Morcenx et Mont de Marsan

Ces créations de services à l'initiative de la Région représentent une offre Ter Aquitaine supplémentaire de **870 000 km trains**, soit une **augmentation de l'offre de 13%** par rapport à 2002.

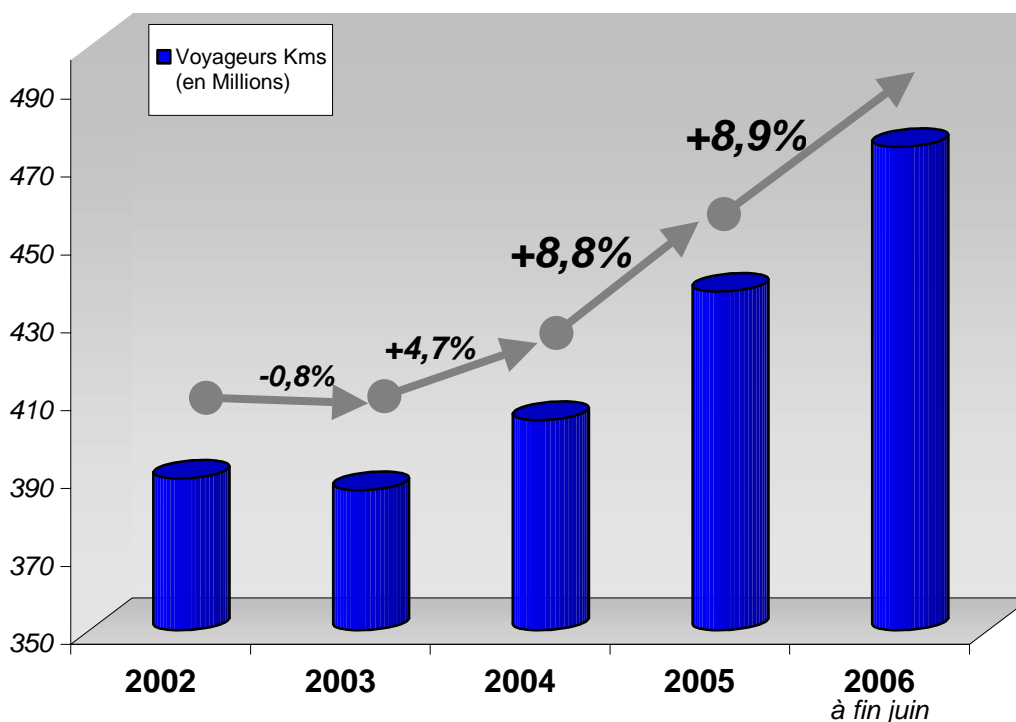
Le taux de réalisation des créations de dessertes par rapport aux objectifs initiaux s'établit donc à 98% sur la période 2003/2005.

L'ensemble des créations de services réalisées depuis 2003 dans le cadre du Plan de développement des dessertes représentent pour 2006 une **contribution régionale annuelle supplémentaire de 6 M€.**

Un succès manifeste

De 2003 à 2006 (sur la base des résultats à fin juin), la fréquentation globale sur le réseau aura **progressé de 22%**, à comparer à une **augmentation de l'offre de 13%** sur la même période.

La montée en puissance des créations de services, et l'impact des actions volontaristes de la Région, notamment en matière de matériel roulant, se traduisent par une augmentation de la fréquentation du Ter Aquitaine qui s'intensifie.



La légère baisse de fréquentation en 2003 s'explique essentiellement par les grèves qui ont affecté le Ter Aquitaine au printemps 2003.

Des progressions contrastées selon les axes

- Les créations sur **Bordeaux-Bayonne-Hendaye** à compter de décembre 2004 ont fait progresser la fréquentation de façon remarquable dès la première année : **+36%** de trafic en 2005 pour une offre augmentée de 18%, la meilleure "élasticité" sur le réseau (fréquentation nouvelle engendrée par l'offre créée).

- La liaison **Bordeaux-Pau**, a connu une progression de sa fréquentation de près de 50% depuis 2003 profitant de l'arrivée simultanée des Z-Ter à l'instar de l'axe Bordeaux Hendaye.
La réponse de qualité apportée par le Ter Aquitaine aux difficultés de circulation routière entre le sud de la région et Bordeaux explique les reports de trafic sur ces deux liaisons, qui transportent ensemble plus de **1 Million de voyageurs par an**.
- Même constat de progrès en 2005 sur l'axe **Bayonne-Pau** où la création d'un aller-retour en heure de pointe du matin en décembre 2004 (+34% d'offre) a déclenché une augmentation du nombre de voyageurs de 29% tout aussi remarquable, même si elle porte sur des volumes moindres. La création d'une nouvelle desserte Bayonne Pau en décembre 2005 a encore accru la fréquentation de cet axe, qui a ainsi progressé de 70% depuis 2002.
- **Bordeaux-Arcachon**, premier axe du réseau Ter Aquitaine, a vu sa fréquentation progresser (avec un rythme annuel régulier et continu) de 12% entre 2002 et 2006, et a dépassé les 3 Millions de voyageurs annuels.
- Les résultats sur **Agen-Périgueux (+9%)** ne traduisent pas cette même montée en puissance de la fréquentation : l'axe voit sa progression stagner (+6% en 2004 et +4% en 2005) malgré les créations de services (+14% d'offre) et la desserte exclusive par les nouveaux matériels A-Ter. La fréquentation semble cependant connaître un nouvel élan depuis le début de l'année 2006.
- Enfin, la dégradation globale de l'offre, liée aux nombreuses périodes de travaux en 2004 et 2005 sur l'axe Bordeaux - Sarlat pour la mise en place de la Commande Centralisée de Voie unique, s'est traduite par une baisse de la fréquentation sur la liaison **Bergerac-Sarlat**, malgré les créations de l'été 2003.
L'introduction en décembre 2003 d'un ralentissement à 60 km/h au lieu de 90 km/h sur les 20 kilomètres séparant Bergerac et Lalinde, et qui augmente le temps de parcours de 10 minutes entre Bergerac et Sarlat, a fortement détérioré l'attractivité de cette liaison.
La refonte de l'offre intervenue en décembre 2005 sur cette liaison porte ses fruits, puisque la fréquentation sur les six premiers mois de 2006 progresse de près de 8% par rapport à l'année précédente.

Des exemples éclairants

Sur Bordeaux - Arcachon,

- Nouvelle desserte Bordeaux 13h26 Arcachon 14h14 créée en décembre 2003 : près de 100 voyageurs quotidiens en moyenne
- Nouvelle desserte Arcachon 7h31 Bordeaux 8h21 créée en décembre 2004 :
 - 180 voyageurs quotidiens en moyenne dès sa création en décembre 2004
 - 270 en octobre 2005

Sur Bordeaux - Hendaye, pendant l'été 2005 :

- Nouvelle desserte Bordeaux 12h21 Bayonne 14h05 Hendaye 14h35 créée en décembre 2004 : 230 voyageurs quotidiens en moyenne
- Nouvelle desserte Hendaye 11h25 Bayonne 12h01 Bordeaux 13h39 créée en décembre 2004 : 245 voyageurs en moyenne

La poursuite du Plan de développement des dessertes : une nouvelle ambition

Le Plan de développement des dessertes portait sur une augmentation de 20% de l'offre Ter Aquitaine entre 2003 et 2007.

La Région entend renforcer cet effort en faveur du transport ferroviaire régional et vise à augmenter de 30 % le nombre de dessertes Ter Aquitaine entre 2003 et 2010, soit un objectif de 10% d'offre supplémentaire.

Vers le cadencement des dessertes Ter Aquitaine

En vigueur dans de nombreux pays européens, le cadencement constitue une organisation de l'offre de transport permettant d'améliorer les conditions de déplacements des voyageurs tout en optimisant les moyens mis en œuvre, tant au niveau des infrastructures que du matériel roulant.

La Région Aquitaine entend mettre en oeuvre le cadencement de l'ensemble des dessertes Ter Aquitaine sur son territoire d'ici 2010.

Le cadencement, c'est :

- une organisation stricte des circulations qui se répètent à intervalle régulier, avec des missions de trains (politique d'arrêts) identiques : les trains d'une même mission partent et arrivent toujours à la même minute dans une gare donnée.
- la création de nœuds de correspondances identifiés et systématiques, offrant des possibilités de déplacements plus nombreuses : la répétitivité et la systématisation des horaires sur plusieurs lignes permet d'organiser des rendez-vous entre les trains dans certaines gares (« nœuds »). On parle d'horaires « cadencés coordonnés ».

Les « faux amis » :

- cadencement et volume d'offres : le cadencement ne nécessite pas forcément de créations de nouvelles dessertes : il peut par exemple se faire sur la base d'une fréquence de 2h ou de 4h, et donc s'appliquer à offre constante.
- cadencement et rigidité du système : même dans un horaire cadencé, il est toujours possible d'injecter des trains en plus hors cadencement, avec des politiques d'arrêts différentes, pour répondre à des besoins spécifiques (renforts).
- horaire cadencé et rythmé : dans un horaire cadencé, c'est la régularité des horaires et des intervalles de passage des trains qui priment. Dans un horaire

rythmé, les trains passent « à peu près » toutes les X minutes, mais sans aucune lisibilité.

Cadencement et Ter Aquitaine : simplicité et lisibilité pour le voyageur

- **un horaire très lisible pour le voyageur :**

Avec des dessertes cadencées, le train passe toujours à la même minute, arrive toujours à la même minute et a toujours les mêmes arrêts. Exemple : 7h13, 7h43, 8h13, 8h43, 9h13 etc...

La consultation des fiches horaires ne devient plus obligatoire.

- **une augmentation des possibilités de transport :**

A nombre de trains constant, la création de noeuds de correspondances systématiques permet d'augmenter les possibilités de déplacements.

- **une optimisation de l'utilisation des moyens** (matériels, humains) :

Pour l'exploitant, il est par exemple plus facile de dédier un type de matériel à un axe.

- **une meilleure gestion des situations perturbées :**

La répétitivité des horaires permet l'élaboration de procédures systématisées qui répondent aux incidents de manière clairement identifiée.

- **une optimisation à terme des investissements réalisés sur l'infrastructure :**

Les horaires étant systématisés et répétitifs, en voie unique par exemple, les trains, lorsqu'ils sont cadencés doivent toujours se croiser au même endroit. Si un aménagement des infrastructures est nécessaire, le choix apparaît donc « évident », et réduit le risque de fausse manœuvre.

Une première étape fin 2007

Dans cette perspective, la Région a dès 2005 lancé une étude visant à examiner le cadencement des horaires Ter Aquitaine sur l'axe Bordeaux Arcachon.

Ce travail de fond, qui se poursuit, a montré que le cadencement pouvait être envisagé avec quelques adaptations dès le service de décembre 2007, sans aucun investissement sur les infrastructures, non seulement sur Bordeaux Arcachon, mais aussi sur l'ensemble des axes du sud ouest de l'Aquitaine :

- Bordeaux - Arcachon
- Bordeaux - Macau - Lesparre le Verdon, permettant de proposer une offre Ter Aquitaine d'un train toutes les demi-heures en heures de pointe entre Macau et Bordeaux St Louis, en connexion directe avec la ligne C du tramway de Bordeaux
- Bordeaux - Pau et Bordeaux - Hendaye, avec une complémentarité avec l'offre TGV
- Bordeaux - Mont de Marsan
- Bayonne - Pau

La perspective d'une généralisation en 2010

La libération du bouchon de Bordeaux en 2010, outre les capacités nouvelles qu'elle offrira, doit permettre la mise en place d'horaires cadencés sur les autres axes de l'Aquitaine, en parallèle avec la structuration des offres TGV et Grandes Lignes de la SNCF.

Contraintes fortes et évolution des besoins

L'intégration des contraintes

Le double objectif d'augmentation de l'offre et de mise en place du cadencement doit toutefois intégrer les contraintes.

Délais de réalisation des travaux et disponibilité des sillons

La programmation élaborée en 2002 intégrait de nombreuses contraintes, notamment celles liées :

- à la capacité des infrastructures et aux délais de réalisation des travaux
- aux délais de livraison des matériels neufs commandés par la Région

La perspective de la fin des travaux du bouchon ferroviaire initialement prévue en 2007 aurait libéré de nouvelles capacités propices à la création de nouvelles dessertes sur les axes au Nord de Bordeaux : 4 sur Bordeaux - St Mariens, 2 sur Bordeaux - Coutras et 2 sur Bordeaux - Angoulême.

La mise en service de la première phase de suppression du Bouchon de Bordeaux, constituée principalement par la mise à 4 voies du franchissement de la Garonne et le remaniement complet du plan de voie au nord de la gare St Jean, est maintenant prévue pour 2010.

Au-delà de l'absence de capacités nouvelles que ce report induit, les créations prévues en 2007 au nord de Bordeaux ne pourront être mises en œuvre avant cette échéance, au vu de l'importance des travaux à mener d'ici là qui réduisent la capacité et impactent l'ensemble des circulations ferroviaires au nord de Bordeaux (TGV, Ter Aquitaine...).

Par ailleurs, les lourds travaux à venir en gare St Jean, qui vont réduire ses possibilités d'accueil des différents trains, doivent être intégrés dans les objectifs de développement des dessertes.

Parc de matériel disponible dans un contexte de croissance du trafic

Si la livraison des nouveaux AGC débute dès cette année (avec 4 engins disponibles en décembre et 3 supplémentaires début 2007), les 7 rames suivantes n'arriveront qu'à mi 2008. Les créations de nouvelles dessertes, notamment sur Bordeaux - Périgueux et Bordeaux - Langon, doivent intégrer cette contrainte.

Etat des infrastructures ferroviaires et ralentissements.

L'audit sur l'état du réseau ferré national commandé en septembre 2004 par RFF et la SNCF, sous l'égide de l'Etat et réalisé par l'Ecole polytechnique de Lausanne, a démontré l'état désastreux du réseau, expliqué par un budget de maintenance insuffisant et à une mauvaise gestion ayant conduit à privilégier l'entretien courant au renouvellement, et ceci depuis plus de 20 ans.

Cet audit a conduit l'Etat à définir, sur proposition de RFF et de la SNCF, un Plan de renouvellement du réseau ferré national, qui reste très insuffisant pour les lignes

secondaires, et qui conduit à maintenir un grand nombre de ralentissements sur plusieurs lignes : Bayonne St Jean Pied de Port, Bergerac Sarlat, Agen Périgueux...

Ces ralentissements, qui se traduisent pas des allongements de temps de parcours, impactent directement l'exploitation de ces lignes à voie unique, rendant très difficile l'insertion de nouvelles dessertes Ter Aquitaine.

La Région a demandé à l'Etat, RFF et la SNCF, dans le cadre de la réalisation du Plan de renouvellement du réseau ferré national, de tout mettre en œuvre pour remettre à niveau les infrastructures ferroviaires d'Aquitaine. En complément, elle proposera l'inscription au Contrat de Projet 2007/2013 d'opérations visant à améliorer et moderniser les lignes secondaires.

L'évolution des besoins

L'augmentation forte et continue de la demande de transport et les évolutions de la fréquentation de certains axes conduisent à proposer de nouvelles orientations sur les créations de services.

Ainsi, la progression de trafic sur la ligne Bordeaux - Le Verdon (+ 21% depuis 2003), en l'absence de créations de service sur cet axe, et malgré les problèmes de qualité de l'offre sur cette liaison, nécessitent d'anticiper dès décembre 2006 les créations initialement prévues en 2007, et d'accroître leur nombre.

De plus, la perspective de l'arrivée du tramway à Bordeaux St Louis en décembre 2007 nécessite la création à cette échéance d'une offre attractive de navettes entre Macau et Bordeaux St Louis que la mise en place du cadencement sur cet axe rend possible.

Les besoins sur l'axe Bordeaux - Langon - Marmande – Agen liés à l'évolution continue du trafic induisent des problèmes de surcharge sur certains Ter.

Certains seront résolus dès décembre 2006 grâce au doublement du nombre de places offertes sur certaines circulations.

Cependant, le contexte de saturation de cet axe, qui cumule circulations TGV (Bordeaux-Toulouse, Lille-Toulouse), trains Teoz Bordeaux-Marseille, trains de fret, et Ter Aquitaine, a empêché la Région de mettre en œuvre les créations de services prévues dans le Plan de développement Ter Aquitaine.

Face à cette situation, la Région s'est engagée à une remise à plat de la desserte de cet axe, qui sera nécessaire pour pouvoir créer des circulations supplémentaires.

Enfin, la Région proposera l'inscription au Contrat de Projet Etat Région 2007-2013 de travaux d'amélioration de l'infrastructure de la ligne, qui consistent à la construction de voies d'évitement entre Bordeaux et Langon, pour permettre d'augmenter le débit de la ligne et d'atteindre à terme le niveau cible de desserte Ter entre Langon et Bordeaux.

Sur les axes Bordeaux - Arcachon et Bordeaux - Hendaye, ainsi que sur l'axe Bayonne - Pau, les résultats très positifs des créations de dessertes déjà opérées et l'augmentation globale de la fréquentation des ces axes appellent la mise en œuvre de dessertes supplémentaires dès 2007.

Par ailleurs, les résultats mitigés sur l'axe Agen - Périgueux, malgré les efforts de la Région (affectation des A Ter à l'ensemble de la desserte, création d'un aller retour supplémentaire

portant leur nombre de 4 à 5), conduisent à proposer un report des créations initialement prévues en 2006.

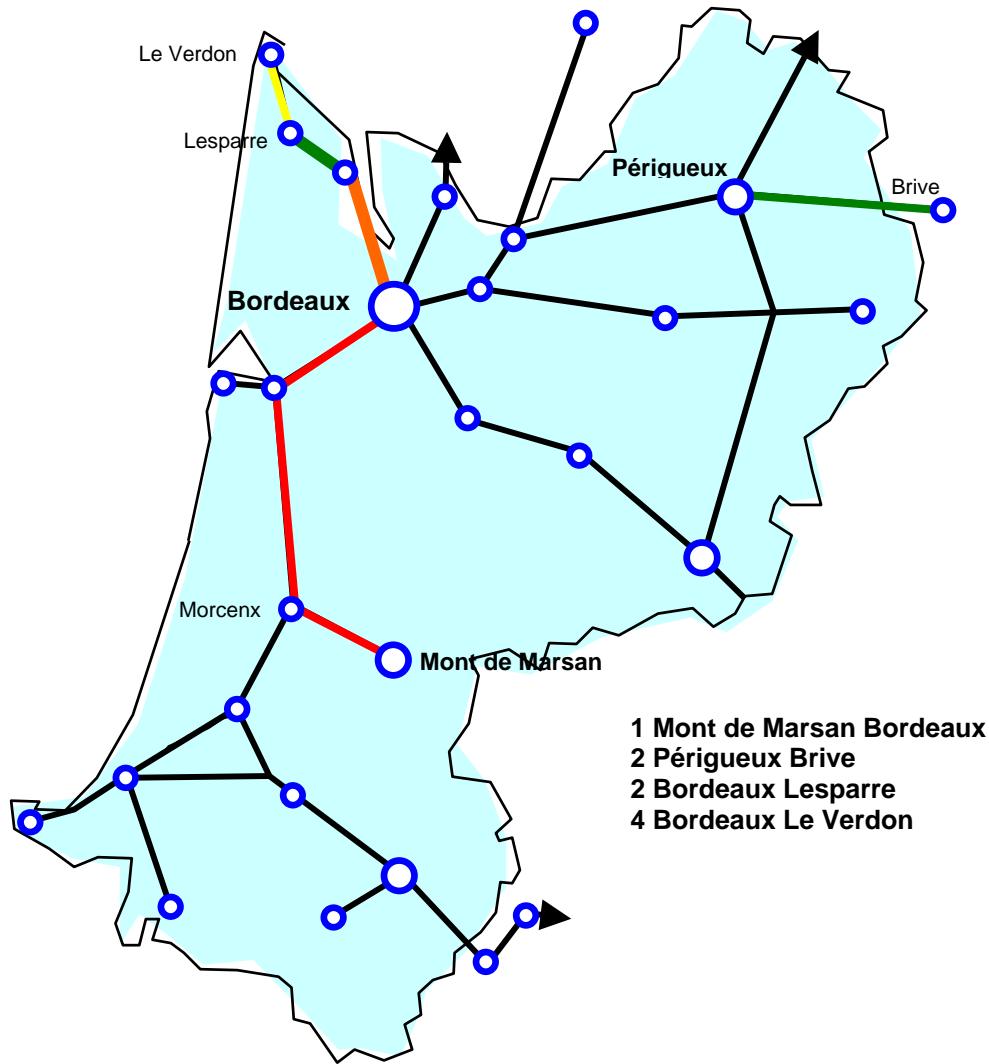
Enfin, l'amélioration de l'offre Ter Aquitaine les week-ends sera recherchée dans le cadre de la mise en œuvre du programme des nouvelles dessertes.

Nouvelle programmation annuelle

La programmation annuelle intègre le nouvel objectif d'augmentation de l'offre Ter Aquitaine de + 30% sur la période 2003 - 2010, avec la création au total d'environ 100 nouvelles dessertes représentant une contribution régionale annuelle de l'ordre de 17 millions d'euros par an au terme du Plan.

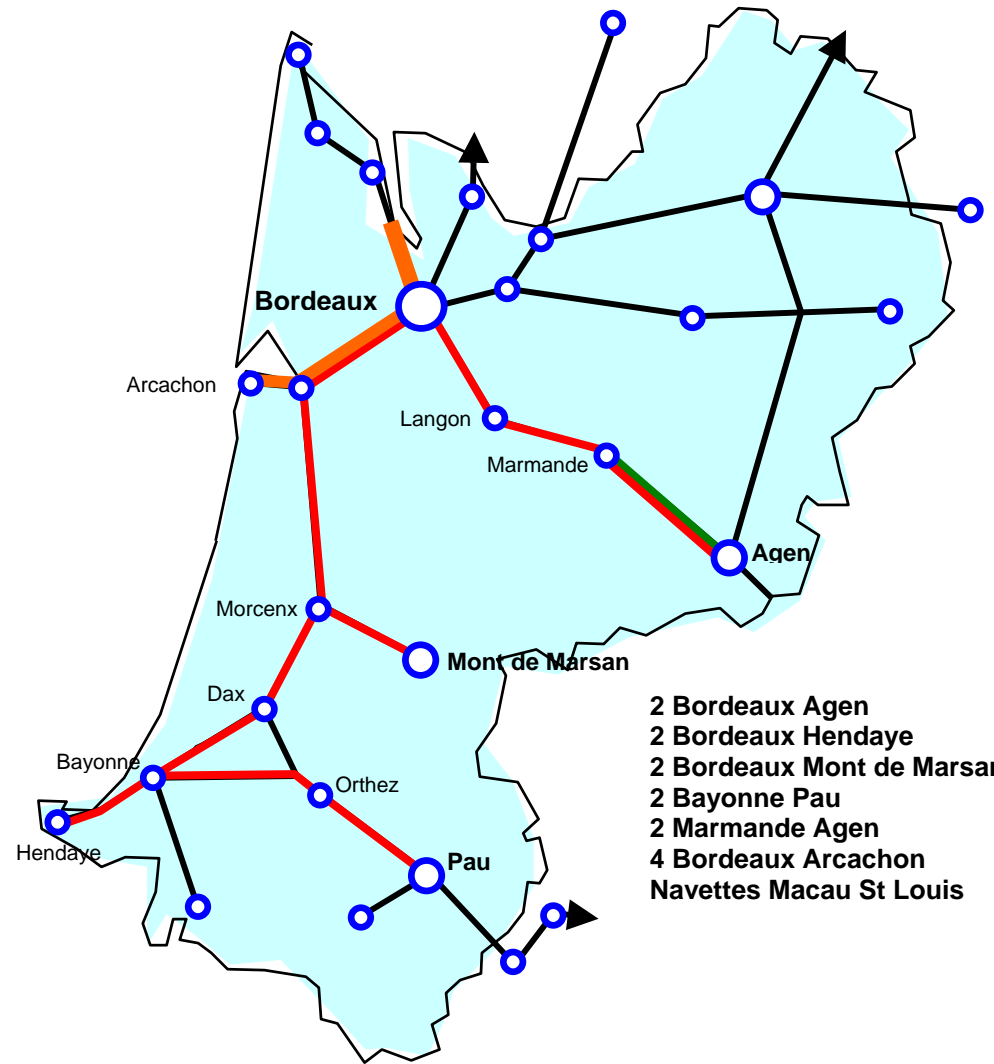
L'ensemble des créations de dessertes prévues permettra ainsi d'atteindre ou d'approcher les objectifs cible en terme de fréquence sur les liaisons de type intercités, maillage régional et développement local, la densification des dessertes périurbaines étant par ailleurs largement initiée, même si leur véritable développement ne pourra se faire qu'après l'achèvement des travaux d'infrastructures (Bouchon de Bordeaux notamment).

2006



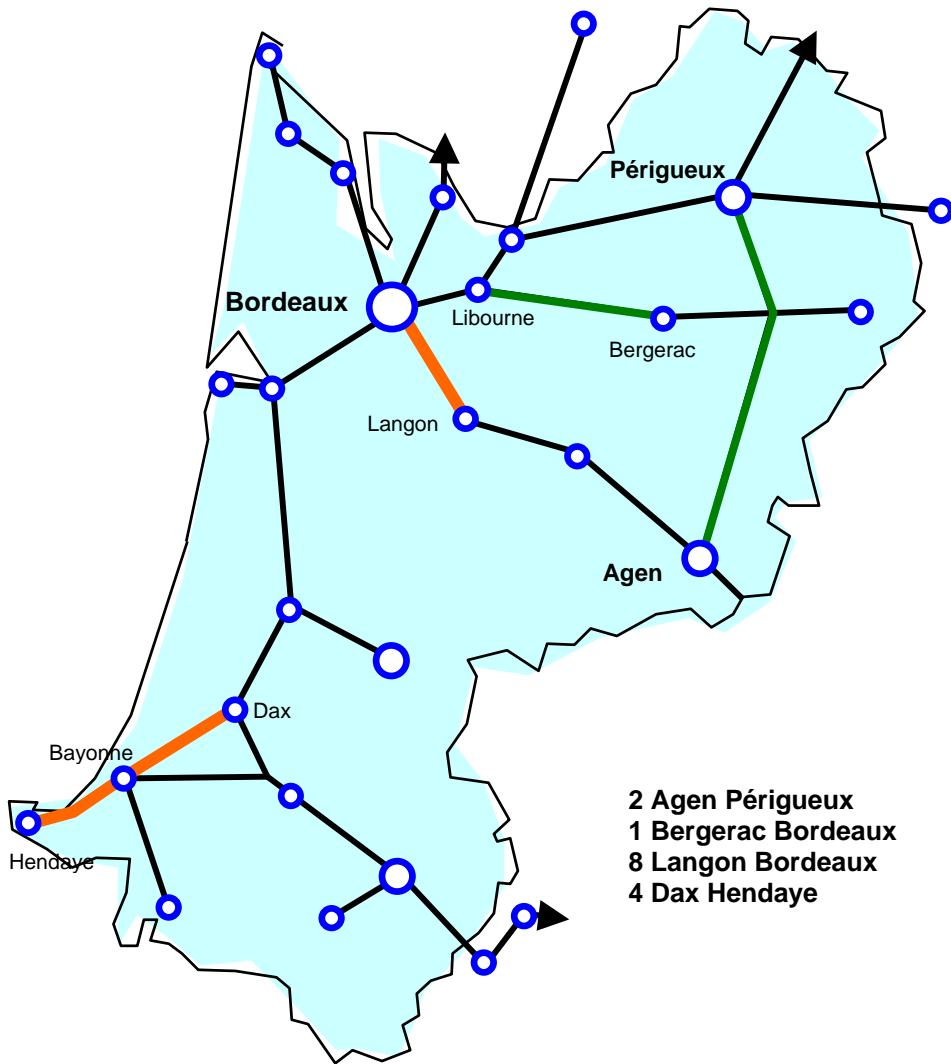
- 1 Mont de Marsan Bordeaux
- 2 Périgueux Brive
- 2 Bordeaux Lesparre
- 4 Bordeaux Le Verdon

2007



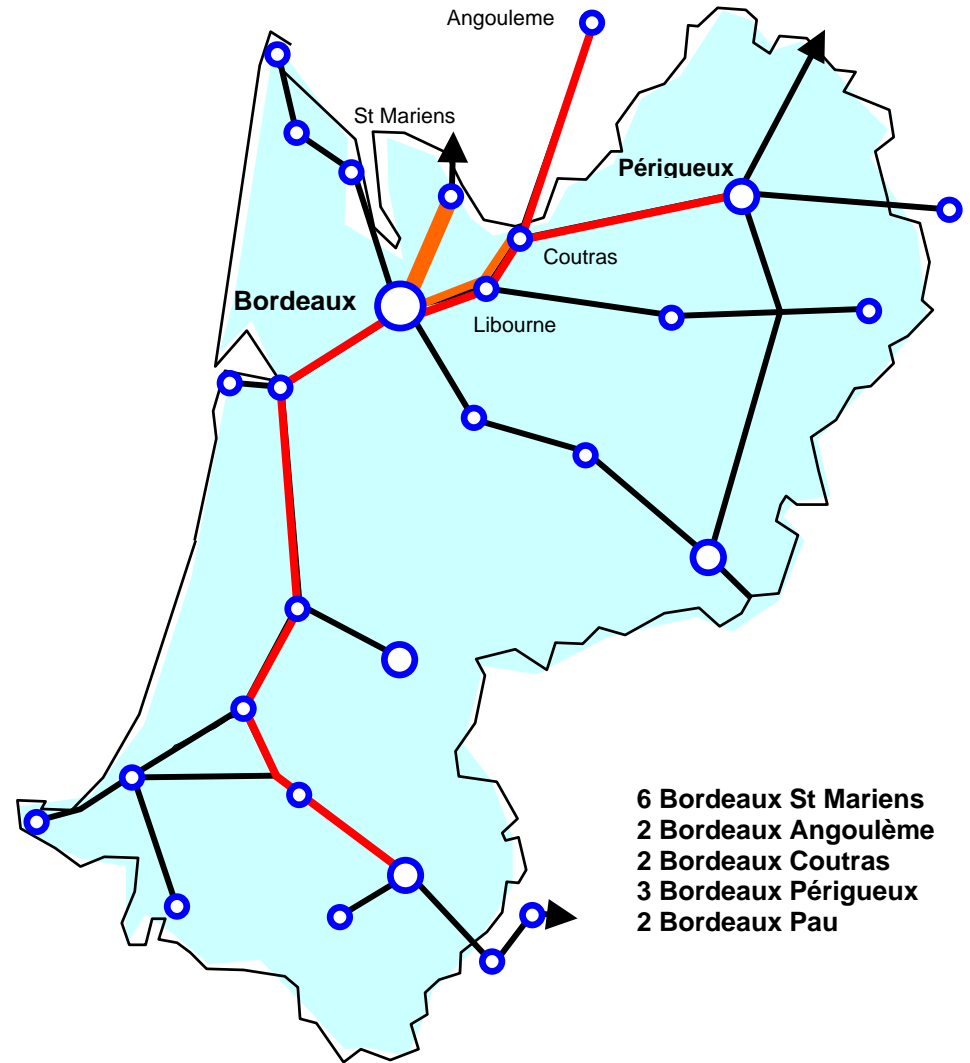
- 2 Bordeaux Ager
- 2 Bordeaux Hendaye
- 2 Bordeaux Mont de Marsan
- 2 Bayonne Pau
- 2 Marmande Ager
- 4 Bordeaux Arcachon
- Navettes Macau St Louis

2008



- 2 Agen Périgueux
- 1 Bergerac Bordeaux
- 8 Langon Bordeaux
- 4 Dax Hendaye

2009



- 6 Bordeaux St Mariens
- 2 Bordeaux Angoulême
- 2 Bordeaux Coutras
- 3 Bordeaux Périgueux
- 2 Bordeaux Pau

Les nouveaux objectifs en 2010 : récapitulatif par axe

Liaisons	Plan initial (+ 20%)		Créations supplémentaires (+ 10%)	Total créations 2002 / 2010	
	Créations réalisées 2003 / 2005	Dessertes restant à créer			
I N T E R C I T E S	Bordeaux Périgueux	0	3	0	3
	Bordeaux Angoulême	0	2	0	2
	Bordeaux Agen	0	0	2	2
	Bordeaux Mont de Marsan	3	3	0	6
	Bordeaux Bayonne Hendaye	5	0	2	7
	Bayonne Pau	3	1	1	5
	Bordeaux Pau	4	0	2	6
M A I L L A G E	Libourne Bergerac	4	1	0	5
	Périgueux Brive	0	2	0	2
	Agen Périgueux	2	2	0	4
	Marmande-Agen	0	0	2	2
	Pauillac Lesparre	0	2	4	6
	Pau Oloron	2	0	0	2
P E R I U R B A I N	Bordeaux Libourne	4	0	1	5
	Bordeaux Coutras	0	2	0	2
	Bordeaux St Mariens	0	4	2	6
	Bordeaux Langon	0	4	4	8
	Bordeaux Pauillac	0	2	4	6
	Macau Ravezies	0	0	12	12
	Bordeaux Arcachon	5	0	4	9
	Bordeaux Gazinet	2	2	0	4
	Dax Bayonne	0	0	4	4
	Bayonne Hendaye	0	0	4	4
D. L O C A L	Bergerac Sarlat	4	0	0	4
	Lesparre Le Verdon	0	2	0	2
	Morcenx Mont de Marsan	2	0	0	2
	Bayonne StJPP	2	0	0	2
		42	32	48	122

En complément :

- sur Bayonne Pau, les 2 créations à mettre en œuvre d'ici 2010 seront prolongées au-delà de Pau
- sur Agen Périgueux, et en fonction de l'analyse des besoins de déplacements, les créations pourront intervenir sur tout ou partie de la liaison
- sur Bordeaux Lesparre Le Verdon, la mise sur fer de l'offre le week-end sera par ailleurs étudiée

Les objectifs en 2010 : comparaison avec objectif cible

Liaisons		Nombre de trains en 2002		Nombre de trains en 2010		Fréquence cible 2020
I N T E R C I T E S	Bordeaux Périgueux	27	dont 25 Ter (+ 2 Ci)	30	dont 28 Ter (+ 2 Ci)	De 24 à 34
	Bordeaux Angoulême	33	dont 7 Ter (+ 26 TGV)	35	dont 9 Ter (+ 26 TGV)	
	Bordeaux Agen	41	dont 17 Ter (+ 10 TGV + 8 Teoz + 6 Ci)	44	dont 19 Ter (+ 13 TGV + 8 Teoz + 4 Ci)	
	Bordeaux Mont de Marsan	13	dont 13 Ter (dont 5 avec corresp)	19	dont 19 Ter (dont 5 avec corresp)	
	Bordeaux Dax Bayonne	14	dont 4 Ter (+ 10 TGV)	21	dont 11 Ter (+ 10 TGV)	
	Bordeaux Bergerac	19	dont 19 Ter	24	dont 24 Ter	
	Bordeaux Dax Pau	17	dont 6 Ter (+ 8 TGV + 3 Ci)	23	dont 12 Ter (+ 8 TGV + 3 Ci)	
M A I L L A G E	Bayonne Pau	10	dont 3 Ter (+ 7 Ci)	15	dont 8 Ter (+ 7 Ci)	De 16 à 24
	Périgueux Brive	10	dont 10 Ter	12	dont 12 Ter	
	Agen Périgueux	6	dont 6 Ter	10	dont 10 Ter	
	Marmande-Agen	20*	dont 20* Ter	24*	dont 24* Ter	
	Pauillac Lesparre	12	dont 12 Ter	18	dont 18 Ter	
	Pau Oloron	14	dont 14 Ter	16	dont 16 Ter	
P E R I U R B A I N	Bordeaux Coutras	36*	dont 35* Ter (+ 1 Ci)	43*	dont 42* Ter (+ 1 Ci)	50
	Bordeaux Libourne	52*	dont 50* Ter (+ 2 Ci)	64	dont 62* Ter (+ 2 Ci)	68
	Bordeaux St Mariens	18	dont 17 Ter (+ 1 Ci)	24	dont 23 Ter (+ 1 Ci)	50
	Bordeaux Langon	29*	dont 29* Ter	39*	dont 39* Ter	68
	Bordeaux Pauillac	14	dont 14 Ter	20	dont 20 Ter	50
	Macau Ravezies	14*	dont 14* Ter	32*	dont 32* Ter	50
	Bordeaux Arcachon	35	dont 35 Ter	44	dont 44 Ter	68
	Bordeaux Gazinet	42*	dont 42* Ter	47*	dont 47* Ter	68
	Dax Bayonne	14*	dont 14* Ter	25*	dont 25* Ter	50
	Bayonne Hendaye	18	dont 14 Ter (+ 4 Ci)	25	dont 21 Ter (+ 4 Ci)	50
D. L O C A L	Bergerac Sarlat	8	dont 8 Ter	12	dont 12 Ter	10 à 12
	Lesparre Le Verdon	4 (10 en été)	dont 4 Ter (10 en été)	6 (10 en été)	dont 6 Ter (10 en été)	
	Morcenx Mont de Marsan	7	dont 7 Ter	9	dont 9 Ter	
	Bayonne StJPP	6 (10 en été)	dont 6 Ter (10 en été)	8 (10 en été)	dont 8 Ter (10 en été)	

C I : Corail Intercités

* le nombre de circulations intègre des dessertes ayant d'autres origines. Exemple : en 2002, Bordeaux Gazinet est desservi à la fois par 7 Ter Bordeaux Gazinet et 35 Ter Bordeaux Arcachon

La fréquence cible peut être envisagée aux environs de 2020.

Matériel roulant : objectif 100% du parc Ter Aquitaine modernisé d'ici 2010

La moitié du parc Ter Aquitaine déjà modernisé

- **Acquisitions**

En 1999/2000, 12 automoteurs X Ter (ou X 72500) pour 48 M€. D'une capacité unitaire de 152 places, aptes à 160 km/h, ils circulent aujourd'hui essentiellement sur Bordeaux Périgueux Brive/Limoges (en pool avec ceux de la Région Limousin sur cette destination) et Bordeaux Mont de Marsan, et assurent certains services sur Bordeaux Bergerac Sarlat et Bordeaux St Mariens.



En 2003, 12 nouveaux autorails A-Ter (ou X 73500) pour 17,71 M€ D'une capacité unitaire de 80 places et pouvant circuler à 140 km/h, ils ont été affectés aux lignes Agen Périgueux (sur laquelle ils assurent l'intégralité de la desserte) et Bordeaux Bergerac Sarlat.



En 2004, 6 automotrices Z-Ter (ou Z 21500) pour 34,44 M€ D'une capacité unitaire de 213 places et pouvant circuler à 200 km/h, elles ont été affectées aux liaisons Bordeaux Pau et Bordeaux-Bayonne-Hendaye, et assurent certains services sur Bordeaux Arcachon.



- **Rénovations**

Entre 2002 et 2004, 26 automotrices Z2 (ou Z 7300) ont été rénovées pour 2,67 M€ D'une capacité unitaire de 151 places, elles circulent sur l'ensemble des axes électrifiés de l'Aquitaine.



Au total, 56 rames neuves ou modernisées, représentant plus de 8 000 places et un investissement entièrement à la charge de la Région de près de 103 M€ ont été mises en service depuis 2000. 50% du parc Ter Aquitaine a d'ores et déjà été modernisé.

La poursuite du programme jusqu'en 2010

La modernisation du parc de matériel roulant Ter Aquitaine va se poursuivre et s'amplifier grâce aux efforts entrepris par la Région, tant pour le matériel neuf que la rénovation du matériel ancien.

Près de 100 matériels neufs ou rénovés seront ainsi mis en service d'ici 2010, représentant un investissement de 75 M€

- **Matériel neuf**

A partir de 2006, 18 exemplaires de l'AGC (Autorail Grande Capacité) seront mis en service, représentant un investissement de 65,3 M€ et plus de 3000 places.

D'une capacité unitaire de 170 places, pouvant circuler à 160 km/h, et proposant une motorisation bimode (diesel et électrique), ses livraisons s'échelonneront de 2006 à 2010 :

- 4 en 2006
- 3 en 2007
- 7 en 2008
- 1 2009
- 3 en 2010



Ils permettront la disparition définitive des automotrices Z 5300 provenant de la banlieue parisienne et des anciennes voitures voyageurs (UIC et USI).

- **Rénovation**

De 2006 à 2009, 19 autorails X2200 et 24 remorques XR 6000 feront l'objet d'une rénovation lourde. D'un montant total de 9,63 M€, elle concerne plus de 2800 places et permettra à son terme de disposer d'un parc de matériel thermique entièrement modernisé à l'initiative de la Région.

De 2006 à 2010, 38 voitures Corail représentant près de 3000 places feront l'objet d'opérations de révisions générales au cours desquelles elles seront rénovées pour le Ter Aquitaine.

La Région a amplifié son action en faveur du matériel roulant Ter Aquitaine.

Cet effort considérable représente à ce jour

un investissement de 178 M€,

dont 130 M€ depuis 2002,

qui permettra le renouvellement de 100% des places d'ici 2010.

Un parc de matériel sous tension qui nécessite des acquisitions supplémentaires

La très forte tendance à la hausse de la fréquentation du réseau Ter Aquitaine, qui se traduit par des problèmes de capacité, conduit à générer des besoins croissants en terme de matériel roulant et nécessite le renforcement du parc actuel par de nouvelles acquisitions d'ici 2010.

De plus, la poursuite du développement des dessertes au-delà de 2007 induit des besoins de capacités nouvelles en terme de matériels roulants.

Enfin, un grand nombre de matériels du parc Ter Aquitaine arrivera en fin de vie à partir de 2014. La perspective de leur remplacement doit être intégrée dès maintenant dans le schéma pluriannuel de modernisation du parc de matériel roulant Ter Aquitaine.

La réponse à ces différents besoins suppose un **investissement supplémentaire d'environ 32 M€ pour l'acquisition de 8 à 10 matériels de type AGC** dont la mise en service devra intervenir avant la fin du Plan.

L'effort total de la Région en faveur de la modernisation du parc de matériel roulant Ter Aquitaine sera ainsi porté à 210 M€

Infrastructures : des actions majeures réalisées et en cours

La modernisation de l'axe Libourne Bergerac

Dans le cadre du Contrat de Plan Etat/Région 2000/2006, des travaux d'amélioration des infrastructures ferroviaires ont été réalisés entre Libourne et Bergerac.

D'un montant de 11,5 M€, avec une participation de la Région de 3,7 M€, ces travaux d'amélioration ont permis d'augmenter le débit de l'axe et d'en améliorer la fiabilité, et ce grâce à la mise en place :

- d'une Commande Centralisée de Voie Unique à Bergerac (automatisation de la gestion des circulations entre Libourne et Bergerac)
- de trois nouveaux points de croisements à St Emilion, Gardonne et Vélines.

Le Plan de Développement des dessertes avait posé le principe de la création entre 2004 et 2007 de cinq nouvelles circulations entre Libourne et Bergerac et de deux entre Bergerac et Sarlat, quatre nouvelles dessertes entre Bordeaux et Libourne étant programmées pour 2007.

A la faveur de la livraison des travaux d'infrastructures, dont la mise en service a eu lieu en septembre 2005, il a été possible de définir une refonte complète de l'offre Ter Aquitaine de l'axe Bordeaux - Bergerac – Sarlat qui a été mise en place à compter du service de décembre 2005.

Malheureusement, la mise en place successive et récente de plusieurs ralentissements entre Bergerac et Sarlat, en raison du mauvais état de l'infrastructure, annule tous les effets positifs de la refonte en terme de gains temps de parcours et conduit à une dégradation de l'offre Ter Aquitaine. Ces ralentissements impactent également les lignes Bayonne-St Jean Pied de Port, Agen-Périgueux, Pau-Oloron et la voie ferrée de ceinture de Bordeaux

La suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux

Dans le cadre du Contrat de Plan Etat/Région 2000/2006, qui a vu les crédits en faveur du ferroviaire multipliés par quatre, la suppression du Bouchon ferroviaire de Bordeaux constitue une opération d'une envergure sans précédent.

Ainsi, sont prévus dans un premier temps :

- la création de deux voies Ter supplémentaires au sud de la gare St Jean, qui seront mises en service fin 2006 (initialement prévues en 2005)
- la construction d'une nouvelle halte intermodale Ter Aquitaine/tramway à Cenon, qui sera mise en service à l'automne 2006
- la construction d'un nouveau pont sur la Garonne à 4 voies, assortie de la reconfiguration complète du plan de voies au nord de Bordeaux St Jean, dont la mise en service est prévue pour fin 2009 (initialement prévue en 2007)
- la mise à 4 voies entre Bordeaux St Jean et Benauges

Le coût de cette première phase est évalué à 254 M€, avec une participation régionale de 46 M€.

Dans un deuxième temps, les 2 voies nouvelles entre Bordeaux St Jean et Benauges seront prolongées jusqu'à Cenon, condition nécessaire à l'arrivée de la LGV Sud Europe Atlantique prévue en 2013.

Cette deuxième phase est évaluée à ce jour à 111 M€.

Au total, l'opération de suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux est estimée à 365 M€.

La modernisation de Dax Pau

Cette opération du Contrat de Plan Etat/Région 2000/2006 a pour objectif de permettre l'augmentation de capacité de la ligne ferroviaire entre Dax et Pau :

- Mise en place d'une signalisation automatique (de type BAPR) permettant une augmentation du débit de l'axe de 30 à 40%
- Renforcement de l'alimentation électrique avec création des sous-stations de Mimbase et Orthez.

La mise en service complète est prévue pour mi-2008 (fin 2007 pour la nouvelle signalisation).

Le coût de cette opération est évalué à 17,2 M€, avec une participation régionale de 3,4 M€.

Le Plan Quinquennal de modernisation des gares Ter Aquitaine

Afin de pouvoir faire du transport en commun régional une alternative séduisante à la voiture, il convient que les gares et les haltes sans personnel soient accueillantes, confortables, fonctionnelles, sûres et accessibles.

La loi Solidarité et Renouvellement Urbain a prévu, en accompagnement du transfert des charges financières des gares Ter, la participation de l'Etat à un Plan quinquennal de modernisations de ces gares.

Au travers du Plan quinquennal, signé le 2 octobre 2003, la Région et ses partenaires financiers (l'Etat, les autres collectivités, la SNCF et RFF) se sont ainsi engagés dans une action ambitieuse de rénovation des gares.

Les objectifs de ce Plan, partie intégrante du Programme de Développement du Ter en Aquitaine sont :

- moderniser un tiers des 158 gares et haltes qui maillent le territoire aquitain,
- investir 18 millions d'euros dont 9 millions de contribution régionale,

et ce autour de quatre axes d'interventions:

- mieux satisfaire le voyageur en lui offrant une meilleure qualité de service en terme d'accueil, d'information, d'attente, de stationnement et de cheminement,
- intervenir dans un souci de cohérence et de répartition territoriale équilibrée par liaison ferroviaire. Ces modernisations viennent en accompagnement de la mise en œuvre du Plan de développement des dessertes,
- équilibrer les interventions entre les gares à rayonnement interrégional, régional et local, qui assurent des fonctions d'aménagement et de maillage territorial différenciés,
- procéder à des interventions non plus partielles mais complètes permettant de traiter les gares dans leur intégralité.

Aujourd'hui, le Plan quinquennal a connu trois années de programmation, et le bilan dressé correspond au 3/5ème de la vie du plan.

Une dynamique difficile à mettre en marche

La mise en route du plan quinquennal de modernisation des gares s'est faite de manière progressive, et ce n'est qu'aujourd'hui que les gares modernisées commencent à être mises en service. Le dispositif a eu en effet un démarrage ralenti par les nombreuses contraintes auxquelles il a dû faire face.

Une participation de l'Etat en deçà des attentes et tardivement annoncée

Le financement des opérations de modernisation est bâti sur un principe de doublement par la Région des enveloppes allouées par l'Etat au titre de chaque exercice (*Un exercice correspond à une année de programmation. Le plan quinquennal comprend donc 5 exercices*)

Pour atteindre les 18 M€ prévus, l'Etat aurait dû débloquer 900 000 € par exercice et, dans les faits, sa participation n'a jamais dépassé 473 100 € et s'est limitée à 278 000 € pour le deuxième exercice.

Par ailleurs, les programmes annuels ne peuvent être mis en place et faire l'objet de concertation tant que l'Etat n'a pas annoncé sa participation. Pour les exercices 2 et 3, l'annonce a été faite tardivement, ce qui a singulièrement retardé les programmations.

Des partenariats complexes à mettre en place et à coordonner

La SNCF, RFF et les communes sont maîtres d'ouvrages sur 3 périmètres imbriqués les uns aux autres :

- le bâtiment de la gare est généralement la propriété de la SNCF,
- les quais sont du domaine RFF (Réseau Ferré de France),
- le parvis de la gare et les espaces de stationnement sont généralement propriétés de la commune,
- s'il y a une gare routière accueillant des autocars départementaux, le Conseil Général est également impliqué.

Il est donc essentiel que les opérations soient menées avec un souci constant de cohérence :

- de la programmation et de la conception sur les différents périmètres de maîtrise d'ouvrage,
- des calendriers d'intervention.

La Région, qui n'est pas maître d'ouvrage, mais qui finance les opérations à hauteur de 50%, assure la coordination. De manière ponctuelle, le Conseil Général du département concerné peut également jouer ce rôle de coordinateur.

La difficile répartition foncière entre RFF et la SNCF

Depuis la création de Réseau Ferré de France en 1997, le domaine ferroviaire (terrains, infrastructures, bâtiments gare, bâtiments d'exploitation...) est réparti entre RFF et la SNCF. Cette répartition fait l'objet de nombreux cas difficiles à trancher. Aujourd'hui encore, seuls 85% du patrimoine a été effectivement réparti entre les deux établissements publics.

Le Plan quinquennal est directement concerné par ces incertitudes foncières retardant souvent de plusieurs semestres la réalisation des projets. Sur cette question, la situation tend, cependant, à se clarifier.

Des résultats concrets grâce à la forte implication de la Région

Le plan de modernisation des gares Ter Aquitaine donne des résultats concrets et les mises en service de gares rénovées ont déjà eu lieu et vont s'intensifier en 2006 et 2007 grâce à une très forte implication de la Région.

Une animation constante des projets par la Région

La Région, outre son rôle de financeur, a un rôle d'animation, de coordination et de concertation :

- Elle effectue une veille régulière quant à l'expression des besoins des collectivités locales qui permet, entre autre, de recenser les gares à inscrire au Plan.
- Elle mène une concertation continue tout au long des projets : rencontres avec les élus des communes concernées par une modernisation et suivi des projets jusqu'à la mise en service des gares rénovées.

La Région joue ainsi un vrai rôle d'impulsion.

Des interventions complètes respectant une répartition équilibrée

Les programmes définis respectent rigoureusement les axes d'intervention présentés dans le Programme de Développement du Ter en Aquitaine, en intervenant sur :

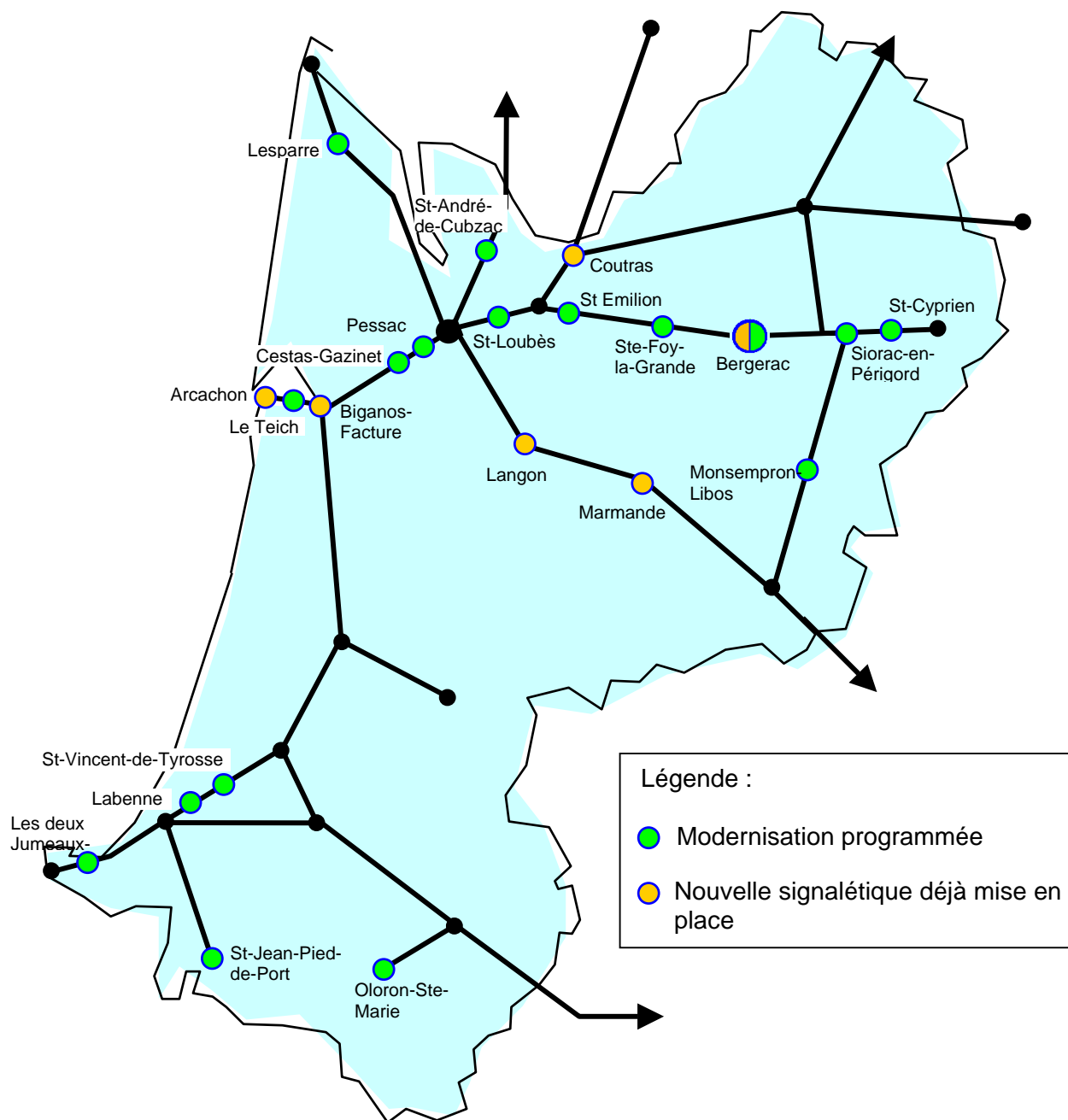
- L'insertion des projets dans une dimension urbaine : la participation aux démarches de Plans des Déplacements Urbains et l'inscription des actions régionales dans la réhabilitation des quartiers témoignent de l'investissement du Ter Aquitaine dans le développement territorial,
- La prise en compte de la multimodalité : la complémentarité entre le Ter Aquitaine et les autres modes de transport, collectifs et individuels, est une préoccupation constante qui se traduit dans les aménagements proposés,
- La mise à la charte Ter Aquitaine pour une image rénovée des gares Ter,
- Un équilibre préservé entre les différents types de gares et de haltes.

Type de gares	Nombre de gares en Aquitaine	Nombre de gares à moderniser	Modernisations programmées à ce jour
Rayonnement interrégional	6	2	1
Rayonnement régional	80	25 à 30	12
Rayonnement local	77	25 à 30	4

- Une répartition par axe ferroviaire conforme au Plan et cohérente avec le développement des dessertes :

Liaisons ferroviaires	Nombre de gares par liaisons	Nombres de gares à moderniser	Modernisations programmées à ce jour
Bordeaux - Le Verdon	14	4	1
Bordeaux - St Mariens	8	3	1
Bordeaux - Angoulême	9	2	1
Coutras - Périgueux	11	4	S : 1
Périgueux - Limoges	5	2	0
Périgueux - Brive	9	3	0
Libourne - Bergerac - Sarlat	22	7	4 + 1 S
Périgueux - Agen	12	5	2
Bordeaux - Agen	24	6	S : 2
Bordeaux - Arcachon	12	5	3 + 2 S
Bordeaux - Mont de Marsan	6	3	0
Dax - Hendaye	9	3	3
Bayonne - St Jean Pied de Port	10	3	1
Dax - Pau	5	2	0
Pau - Oloron	5	2	1
Bayonne - Puyoo	2	2	0

S : mise en place de la nouvelle signalétique dans les gares à rayonnement interrégional



Des livraisons progressives dès 2005

Des réalisations effectives

- L'intervention sur la halte de **Saint-Cyprien en Dordogne**, est remarquable puisqu'elle correspond à la réouverture d'un point d'arrêt rural fermé depuis 1972. Cette réouverture a eu lieu à l'occasion de la refonte de la desserte de la ligne Bordeaux-Libourne-Bergerac-Sarlat et a été mise en service le 11 décembre 2005.

- Des opérations de mise en place de la **charte signalétique Ter Aquitaine ont été réalisées sur toutes les gares interrégionales** (Arcachon, Marmande, Langon, Bergerac, Biganos-Facture et Coutras).

Des livraisons en 2006

Au cours des années 2006 et 2007, les mises en services vont se succéder à un rythme soutenu.

- La nouvelle gare de **Pessac** en Gironde, sur la ligne Bordeaux – Arcachon a ouvert ses portes en avril 2006. Ce bâtiment développera toutes ses fonctions de pôle d'échanges multimodal à l'arrivée du tramway en 2007.
- La gare modernisée de **Saint-Vincent-de-Tyrosse**, située dans les Landes, sur la ligne Dax-Hendaye sera mise en service en septembre 2006. Cette modernisation est axée sur le bâtiment : aspect extérieur, confort, accessibilité...
- Les haltes des **Deux Jumeaux-Ondarraitz** à Hendaye (ligne Dax-Hendaye), dans les Pyrénées-Atlantiques et de **Siorac** en Dordogne (ligne Libourne–Bergerac-Sarlat et Agen-Périgueux) bénéficient de réaménagements des abords et des quais.
- La gare du **Teich**, située sur la ligne Bordeaux-Arcachon, en Gironde a été réouverte depuis 2001 et va faire l'objet d'un projet expérimental et innovant autour du développement du vélo. Ce projet est mené par la Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud en étroite collaboration avec la Région.
- Par ailleurs, une part des fonds de cette première année du plan a été réservée pour des interventions d'urgence et de rattrapage en terme de signalétique et de confort : une intervention complète de remplacement des plaques de quai sur l'axe Bordeaux – Le Verdon a ainsi été réalisée en mars 2006.
- Pour mémoire, la Région participe également, dans le cadre de l'opération de suppression du Bouchon ferroviaire de Bordeaux, à la création d'une halte intermodale à **Cenon**, en correspondance directe avec le tramway. Sa mise en service est prévue pour l'automne 2006.

Des livraisons en 2007

- Le pôle d'échanges multimodal de **Saint-André-de-Cubzac** en Gironde sur la ligne Bordeaux - Saint-Mariens, représente un projet très important conduit par le Conseil Général.
Aujourd'hui, les études se poursuivent, et la mise en service du bâtiment rénové, doit avoir lieu en **mai 2007**. Les espaces publics, le parc de stationnement et la gare routière seront, quant à eux, livrés en **2008**.
- La modernisation de la gare de **Lesparre** en Gironde, sur la ligne Bordeaux – le Verdon concerne aussi bien le bâtiment que les abords de la gare afin d'améliorer l'accueil et l'intermodalité.
- L'aménagement de la gare de **Oloron-Saint-Marie** en Pyrénées-Atlantiques, sur la ligne Pau-Oloron portera sur la cour de la gare et le bâtiment voyageur.
- L'aménagement de la gare de **Monsempron-Libos**, en Lot-et-Garonne sur la ligne Périgueux-Agen portera sur la modernisation du bâtiment et de la cour de gare.

- La modernisation de la gare de **Sainte-Foy-la-Grande** située en Gironde, sur la ligne Libourne-Bergerac-Sarlat comprendra une restructuration du parc de stationnement et du bâtiment d'accueil.
- Les abords de la halte de **Saint-Loubès** en Gironde, sur la ligne Bordeaux-Angoulême seront restructurés pour un accueil plus sûr et plus confortable.

D'autres gares, dont les conventions sont en cours d'élaboration devraient suivre :

- La halte de **Saint-Emilion** en Gironde sur la ligne Libourne-Bergerac-Sarlat.
- La gare de **Bergerac**, gare interrégionale (1 des 6 plus importantes des gares Ter Aquitaine) sur la ligne Libourne-Bergerac-Sarlat.
- La gare de **Labenne**, dans les Landes, sur la ligne Dax-Hendaye.
- La gare de **Gazinet-Cestas**, située en Gironde, sur la ligne Bordeaux – Arcachon, dans un contexte périurbain.
- La gare de **Saint-Jean-Pied-de-Port** dans les Pyrénées Atlantiques, terminus de la ligne Bayonne Saint-Jean-Pied-de-Port.
- Enfin, dans le but de préparer la modernisation du **pôle d'échanges multimodal de Biganos-Facture** (en Gironde sur la ligne Bordeaux-Arcachon), une étude de programmation est en cours, et les résultats de cette étude seront disponibles en début d'année 2007.

Au total, les 3 premières années de programmation font apparaître **un investissement de la Région de 2,832 M€ sur un montant total de près de 7,6 M€.**

Soit, aux 3/5ème du Plan :

- **17 gares Ter Aquitaine modernisées, soit 11% du total des gares et haltes Ter Aquitaine**
- **31 % des crédits régionaux engagés (sur les 9 millions prévus),**
- **42 % de l'enveloppe totale.**

La réaffirmation des engagements financiers de la Région pour 2006 et 2007

La Région entend mener une action volontariste afin de respecter les engagements financiers initiaux.

Ainsi, pour les 2 exercices 2006 et 2007, la Région compte investir **plus de 3 fois** ce qu'elle a en moyenne investi les années précédentes, **soit 3 M€ par an**, alors que la part de l'Etat, quant à elle, devrait rester stable.

La Région consacrera donc **les 9 millions d'euros annoncés** et les 18 millions d'euros du Plan pourront être atteints grâce à la recherche d'un étroit partenariat avec les collectivités locales.

L'ajustement du nombre d'interventions

La Région entend moderniser environ 25 à 30 gares supplémentaires, en plus des 17 gares déjà programmées.

Ainsi, au terme du Plan, **40 à 50 gares auront été modernisées, soit 30%** des 158 gares du territoire aquitain.

Une répartition équilibrée des interventions

Les programmations de 2006 et 2007 se répartiront ainsi :

- 1 gare interrégionale qui s'ajoute à celle déjà programmée, soit 2 gares interrégionales modernisées sur les 5 ans du Plan,
- 12 à 17 gares régionales qui s'ajouteront aux 12 gares régionales déjà traitées, soit un total de 24 à 29 gares régionales modernisées,
- 10 à 15 haltes locales, qui s'ajouteront aux 4 haltes déjà réalisées, soit un total de 14 à 19 haltes locales modernisées.

Type de gares	Nombre de gares en Aquitaine	Modernisations programmées à ce jour	A programmer	Total au terme du plan
Rayonnement interrégional	6	1	1	2
Rayonnement régional	80	12	12 à 17	22 à 27
Rayonnement local	77	4	10 à 15	14 à 19

Liaisons ferroviaires	Nombre de gares par liaisons	Gares modernisées au programme initial	Modernisations programmées à ce jour	Modernisations à programmer en 2006 et 2007	... dont contacts déjà pris
Bordeaux - Le Verdon	14	4	1	3	
Bordeaux - St Mariens	8	3	1	1	
Bordeaux - Angoulême	9	2	1	1	
Coutras - Périgueux	11	4	0	2	Mussidan-St Astier
Périgueux - Limoges	5	2	0	2	Thiviers-La Coquille
Périgueux - Brive	9	3	0	2	
Libourne - Bergerac - Sarlat	17	6	4	1	Castillon-la-Bataille
Périgueux - Agen	12	5	2	1	
Bordeaux - Agen	24	6	0	3	La Réole
Bordeaux - Arcachon	12	5	3	2	
Bordeaux - Mont de Marsan	6	3	0	1	
Dax - Hendaye	9	3	3		
Bayonne - St Jean Pied de Port	10	3	1	1	Cambo
Dax - Pau	5	2	0	1	
Pau - Oloron	5	2	1		
Bayonne - Puyoo	2	2	0	1	

De nouvelles orientations complémentaires

- *L'accent porté sur les haltes périurbaines*

Le plan quinquennal accompagnera le développement progressif des dessertes périurbaines en recherchant la multimodalité.

- *La prise en compte du développement durable*

Les projets de modernisation de gares s'attachent dès aujourd'hui à intégrer les principes de développement durable dans la conception et la réalisation des opérations au travers de :

- La démarche de Haute Qualité Environnementale (HQE), proposée aux maîtres d'ouvrages du Plan quinquennal.
- L'intégration d'actions de développement durable comme le traitement et la récupération des eaux pluviales.

- *Ouvrir les gares à leur environnement*

Des expérimentations vont être menées afin de faire des gares des lieux de vie dans lesquels l'art puisse trouver sa place.

Des partenariats entre des associations, des écoles d'arts plastiques, le Conseil Régional et la SNCF vont être mis en place afin que les gares puissent devenir des vecteurs de diffusion culturelle.

- *l'expérimentation de la mise en accessibilité de certaines gares avant la fin du Plan*

La loi du 11 février 2005 prévoit la prise en compte de la totalité des handicaps sur l'ensemble des réseaux de transport collectif d'ici 10 ans.

La Région souhaite, sans attendre, intervenir sur un certain nombre de gares pilotes qui seront adaptées de manière anticipée. Une évaluation permettra de mesurer l'adéquation entre les interventions et les besoins, avant de généraliser tout ou partie des aménagements.

- *Préparation d'un Schéma Directeur d'Accessibilité pour 2007*

La Région, conformément à la loi du 11 février 2005, va établir un schéma directeur d'accessibilité de son réseau. Ce schéma sera issu d'une concertation étroite avec :

- les partenaires ferroviaires : SNCF et RFF,
- les autres autorités organisatrices,
- les associations représentatives de personnes handicapées,
- l'Etat.

Afin de réaliser ce schéma, la Région a décidé de mener un audit courant 2006.

La poursuite de l'effort régional sur la période 2008 – 2010

A l'achèvement du Plan quinquennal, la Région compte poursuivre la modernisation de ses gares. Le plan qui prendra le relais, à partir de 2008, sera prioritairement tourné vers la mise en accessibilité du réseau Ter Aquitaine.

La Région entend maintenir l'effort à hauteur de 3 M€ par an sur la période 2008 – 2010, soit 9 M€ supplémentaires sur 3 ans.

Au total **sur la période 2003 – 2010**, la Région aura consacré **18 M€** pour la modernisation des gares Ter Aquitaine.

L'inscription au CPER de la mise en accessibilité d'un réseau de gares Ter Aquitaine

La Région entend proposer à l'Etat un programme de mise en accessibilité d'un réseau de gares Ter Aquitaine, dans le cadre du prochain Contrat de Projet Etat - Région.

Les nouvelles orientations pour 2010 : un effort majeur de la Région en faveur du développement du transport ferroviaire régional

Les nouvelles orientations pour la poursuite du Programme de Développement du Ter en Aquitaine jusqu'en 2010 traduisent la volonté de la Région de renforcer l'attractivité du transport ferroviaire régional grâce à la mise en œuvre d'un programme ambitieux de développement des dessertes, de renouvellement du parc de matériel roulant, de modernisation des gares et d'actions en faveur de la multimodalité, avec :

- **10% d'offre Ter Aquitaine supplémentaire sur la période 2006-2010**, soit la création d'environ **48 dessertes supplémentaires**, correspondant à une contribution régionale supplémentaire de l'ordre de **6M€ par an, portant l'effort de la Région à +30% d'offre entre 2003 et 2010, soit environ 17 M€ par an au terme du Plan pour la création d'environ 122 nouvelles dessertes**,
- **le cadencement des dessertes Ter Aquitaine d'ici 2010** avec une première étape si possible fin 2007 sur le sud ouest de la région et le Médoc,
- le besoin d'acquisition de 8 à 10 engins supplémentaires pour accompagner l'évolution de la fréquentation et le développement des dessertes, soit un **investissement complémentaire d'environ 32 M€**, avec l'objectif de **100% du parc de matériel roulant renouvelé ou modernisé en 2010, correspondant à un investissement total de 210 M€ en faveur du matériel ferroviaire Ter Aquitaine**,
- **40 à 50 gares modernisées sur la période 2003-2007 soit un investissement régional de 9 M€**, et la poursuite au-delà jusqu'en 2010 avec un effort de 3M€ par an, soit **9 M€ sur 2008-2010, pour la mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite des gares Ter Aquitaine**, soit au total un investissement de la Région de **18 M€ pour la modernisation des gares entre 2002 et 2010**.

Ces nouvelles orientations du Programme de Développement du Ter en Aquitaine sont complétées par de nombreuses actions en faveur du transport ferroviaire, avec notamment la participation de la Région à la réalisation des Pôles d'échanges dans les gares Grandes Lignes, la mise en sécurité des passages à niveau, sans compter la priorité réaffirmée qui sera donnée au ferroviaire dans le futur contrat de Projet 2007-2013.

Cette priorité en faveur du transport ferroviaire s'inscrit pleinement dans la volonté de la Région de placer le développement durable au cœur de ses actions et nécessitera que l'Etat, RFF et la SNCF, dans le cadre du Plan de renouvellement du réseau ferré national, mettent tout en œuvre pour remettre à niveau les infrastructures ferroviaires d'Aquitaine.
