



FEUILLE DE ROUTE POUR LE DEVELOPPEMENT D'UN SERVICE EXPRESS REGIONAL METROPOLITAIN SUR L'ETOILE FERROVIAIRE DE BAYONNE

« Le RER Basco-Landais »



1ère version : décembre 2023





Table des matières

Une ambition commune pour faciliter la mobilité dans les Landes et le Pays Basque	3
La densification de l'offre ferroviaire	5
⇒ Axe Littoral, entre Dax, Bayonne et Irun	7
⇒ Prolongement transfrontalier	7
⇒ Axe Nive, entre Bayonne et Saint-Jean-Pied-de-Port	8
⇒ Axe Adour, entre Bayonne et Puyoô.....	8
⇒ Les lignes express routières, en complément de l'offre ferroviaire.....	9
L'adaptation du parc matériel roulant.....	10
⇒ Horizon court terme, à parc « constant » et avec homologation	10
⇒ Horizon moyen/long terme avec un parc renforcé	10
La modernisation des infrastructures ferroviaires	11
⇒ Les opérations d'infrastructures envisagées	11
⇒ Des régénérations nécessaires pour pérenniser les installations.....	12
L'intermodalité entre les réseaux de transport locaux, les modes actifs et le réseau ferré.....	12
⇒ Les gares, haltes et leurs abords.....	12
⇒ L'articulation avec les réseaux urbains et interurbains	14
Réseau Couralin – Grand Dax.....	14
Réseau Yégo – CC MACS	15
Réseau Txik Txak – SMPBA.....	15
La mise en place d'une tarification intégrée pour le SERM.....	15
La planification de l'urbanisme autour des gares et haltes	17
La gouvernance et le financement du projet.....	18
⇒ Gouvernance du projet.....	18
⇒ Principes de co-financement.....	19
⇒ Premières estimations des coûts du projet.....	20
⇒ Détails des opérations d'infrastructures envisagées....	Erreur ! Signet non défini.



Une ambition commune pour faciliter la mobilité dans les Landes et le Pays Basque

Parce qu'ils partagent les enjeux cruciaux d'un meilleur report modal de la voiture vers les transports en commun, l'ensemble des collectivités partenaires : *la Région Nouvelle-Aquitaine, le Syndicat des Mobilités Pays Basque-Adour (SMPBA), le Grand Dax, Marenne Adour Côte Sud (MACS), le Pays d'Orthe et Arrigans, le Seignanx* ont souhaité adopter, en décembre 2023, une feuille de route partagée pour le développement d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM).

Ce projet a pour ambition à terme **de devenir un véritable service transfrontalier**, notamment via le prolongement du SERM jusqu'à San Sebastian, avec l'intégration d'Euskadi et de l'Eurorégion NAEN (Nouvelle-Aquitaine, Euskadi, Navarre).

La mise en œuvre de la feuille de route appellera à un partenariat avec Nouvelle-Aquitaine Mobilités (NAM), dans l'ensemble des actions menées.

Cette ambition part de plusieurs constats :

- L'étoile ferroviaire autour de Bayonne est située au cœur **du 2^{ème} bassin de population de la Nouvelle-Aquitaine, avec une population de 324 000 habitants**, et pourrait être davantage utilisée.
- **La forte dynamique démographique**, notamment dans le sud des Landes (+1,9%/an¹) et dans le Pays Basque (+0,9%/an) touche particulièrement les zones littorales mais aussi, et de plus en plus, les zones rétro-littorales.
- La croissance démographique s'accompagne d'une densification des activités économiques de ce territoire. **147 000 emplois** sont ainsi desservis par les différents axes de l'étoile ferroviaire de Bayonne ; chiffre en augmentation de +0,8%/an en moyenne et jusqu'à +1,8%/an entre Bayonne et Dax².
- La **part modale de l'automobile** demeure très importante dans ce secteur. Le pôle urbain de Bayonne est ainsi celui, en France, où la voiture individuelle représente le mode de transport le plus utilisé (78% des déplacements³).
- Par sa position de 2^{ème} destination touristique nationale, **l'affluence touristique est très importante** dans le secteur en haute saison mais aussi, de plus en plus en moyenne saison avec un afflux touristique important de début avril à début novembre. Plus de 80% des touristes viennent sur le territoire en voiture.

¹ INSEE : Evolution annuelle de la population entre 2013 et 2018 sur la CC Marenne Adour Côte Sud.

² INSEE : Evolution annuelle de l'emploi entre 2013 et 2018 sur l'aide d'étude des axes de l'étoile ferroviaire.

³ ADETEC (2021) *Parts modales et partage de l'espace dans les grandes villes françaises, Rapport d'expertise*. Le pôle urbain de Bayonne avec 78,3%, avait la part modale de la voiture pour les habitants du pôle urbain la plus importante de France.



- Des dessertes transfrontalières doivent être mises en place jusqu'à Irun et San Sebastian au regard du **corridor urbain formé des 2 côtés de la frontière, avec au total près d'1,4 millions d'habitants.**

Un programme d'actions commun entre la Région Nouvelle-Aquitaine et le Syndicat des Mobilités Pays Basque - Adour (SMPBA), a ainsi été approuvé en 2019, permettant de lancer 2 actions majeures :

- Le renforcement de l'offre entre Bayonne et Cambo-les-Bains (doublement du nombre de circulations) ;
- La réalisation d'une étude préliminaire à la mise en place d'un RER, achevée à l'automne 2023.

En parallèle de ces premiers engagements, le Président de la République a fait part fin 2022 de sa volonté de déployer plusieurs services express régionaux métropolitains (SERM) dans toute la France. Compte tenu des actions déjà engagées sur l'étoile ferroviaire de Bayonne, de la dimension transfrontalière ciblée, mais aussi du fort potentiel de ce réseau, déjà démontré par les premières études réalisées, l'ensemble des partenaires du SERM ont rédigé cette feuille de route, qui fixe les objectifs, les enjeux et la planification de ce projet.

Le projet de SERM répondra ainsi à trois objectifs majeurs :

- **Réduire les inégalités territoriales et la dépendance automobile** des habitants des zones urbaines et périurbaines en offrant des solutions de transports en commun efficaces, interconnectées et avec une tarification simplifiée,
- **Lutter contre la congestion routière,**
- **Baisser les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.**

Le projet de SERM s'appuie sur 3 axes ferroviaires composant l'étoile bayonnaise :

- **L'axe Littoral**, entre Dax, Bayonne et Irun ;
- **L'axe de la Nive**, entre Bayonne et Saint-Jean-Pied-de-Port ;
- **Et l'axe de l'Adour**, entre Bayonne et Puyoô/Pau.

Ce SERM, dénommé « RER Basco-landais (RER BL) » offrira un transport quotidien compétitif grâce à ses temps de parcours et son site propre. Il constitue une véritable colonne vertébrale des mobilités le long de l'axe Littoral, de l'Adour et de la Nive. Il comprendra 33 points d'arrêts ferroviaires desservis sur près de 260 km de ligne.

3 horizons temporels sont envisagés pour atteindre les objectifs cibles du projet :

- **Un horizon court terme, entre 2024 et 2026**, pour lequel les infrastructures et ressources existantes sont utilisées au maximum de leur potentiel pour renforcer le service. En parallèle, l'ensemble des études nécessaires pour préparer les opérations à venir sont à lancer.



- **Un horizon moyen terme, entre 2027 et 2032**, pour lequel l'acquisition de nouvelles rames et la modernisation de l'infrastructure permet la poursuite du développement de l'offre ferroviaire.
- **Un horizon long terme, au-delà de 2032**, correspondant au déploiement complet du service, y compris sur la partie transfrontalière, possible par la finalisation des travaux d'infrastructure.

Les partenaires souhaitent lancer au plus tôt le projet avec des premières étapes emblématiques : une tarification intégrée dès 2024 sur Bayonne-St-Jean-Pied-de-Port, des renforts de l'offre dès 2025, et des prolongements jusqu'à Irun dès 2026. **Un horizon cible pour 2032 de doublement de l'offre ferroviaire sur l'étoile de Bayonne est recherché par les partenaires.**

La présente feuille de route décrit précisément les différents champs d'actions de ce projet : offre, infrastructures, matériels roulants, gares, intermodalité, tarification, planification urbaine. Elle aborde aussi les questions de gouvernance et de financement avec l'ensemble des partenaires. Elle pourra être mise à jour au fur et à mesure de l'avancement des études par voie d'avenant.

La densification de l'offre ferroviaire

Sur la base des lignes TER existantes, l'objectif est d'atteindre une **fréquence-cible à la demi-heure**, desservant l'ensemble des arrêts du périmètre périurbain (**desserte omnibus**), sur les 3 axes ferroviaires de l'étoile bayonnaise.

Pour évoluer d'une offre de type « régional » vers une offre « SERM », de nouvelles circulations seront créées pour densifier :

- les heures creuses, afin de proposer **au moins un train toutes les heures de la journée**, dans toutes les haltes, et garantir une continuité de service ;
- les soirées et tôt le matin, afin d'élargir les amplitudes journalières **de 6h à minuit** et ainsi répondre à une plus grande diversité de motifs de déplacements (loisirs, tourisme, professions à horaires décalés...) ;
- **les périodes estivales et les weekends**, particulièrement fréquentées dans ce secteur à affluence touristique et qui engrangent des pics d'occupation à bord des trains, au détriment des usagers réalisant des déplacements domicile-travail ;
- **les heures de pointe élargies, au moins de 6h à 9h30 et de 16h à 20h**, pour répondre aux pics de trafics générés par les déplacements domicile-travail, avec une **fréquence à la demi-heure systématique** dans toutes les gares et haltes du SERM.

Comme schématisé ci-dessous, l'offre ferroviaire du SERM viendra s'inscrire **en complémentarité des autres services plus longues distances**, les trains régionaux Bordeaux-Dax-Hendaye semi-directs, les TET Bayonne-Pau-Toulouse, les TGV Paris-Hendaye, les trains de nuit Hendaye-Paris, les trains espagnols (Cercanias, Euskotren, longue distance, ...). Les développements d'offre du SERM



seront également compatibles avec les circulations fret sur cet axe majeur à l'échelle européenne, via la France et l'Espagne.

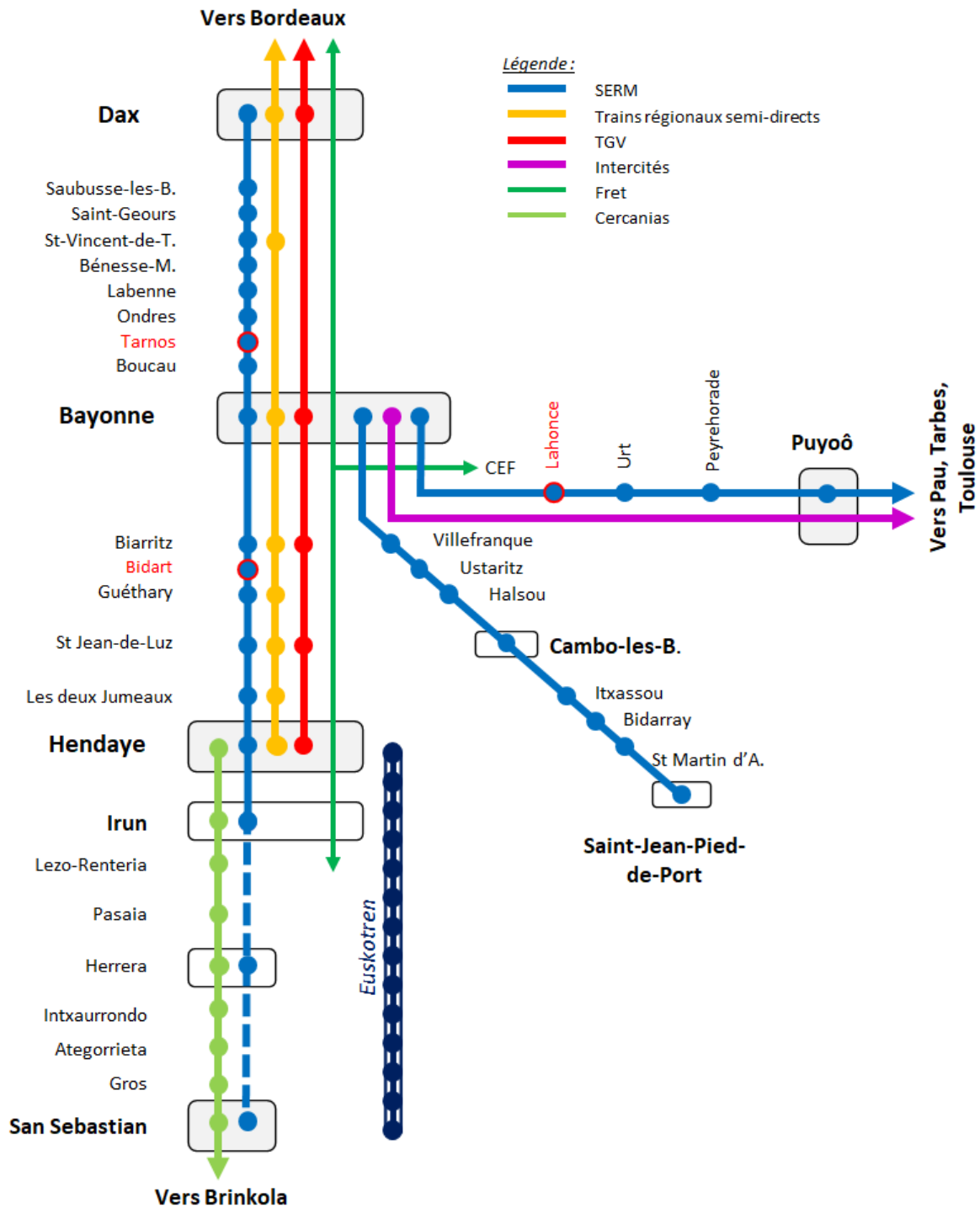


Schéma de desserte ferroviaire de l'étoile de Bayonne, avec possibilité de prolongement transfrontalier à l'horizon 2032



Le tableau ci-dessous présente l'évolution prévisionnelle de l'offre du SERM selon la trajectoire 2024 à 2032 :

Nombre de trains par jour	2024	2025	2028	2032
Dax-Bayonne-Hendaye ⁴	28	33	48	64
Bayonne-Puyoô	10	10	12 à 16	24
Bayonne-St Jean-Pied-de-Port	14	14	16 à 20	32 (Cambo) 20 (SJPP)

⇒ **Axe Littoral, entre Dax, Bayonne et Irun**

Afin d'amorcer le SERM au plus tôt, dès 2025, il est envisagé le renfort de **5 circulations quotidiennes** (2,5 allers-retours), qui s'ajouteront aux 28 circulations existantes.

Un palier significatif d'offre sera atteint **à l'horizon moyen terme avec la création de 20 circulations** par jour, s'ajoutant aux 28 circulations déjà assurées par des trains régionaux sur le périmètre Dax-Hendaye, soit au total, 48 circulations journalières.

La trame de points d'arrêts sera densifiée avec deux haltes supplémentaires d'ores et déjà à l'étude : **à Bidart et à Tarnos projeté à l'horizon moyen et long terme.**

A l'horizon long terme, le volume total de circulations visé sur l'axe Littoral du SERM est supérieur à **50 circulations par jour entre Dax et Hendaye**, complétées des trains régionaux semi-directs Bordeaux-Hendaye, soit au total, au moins **64 circulations journalières.**

Au total, en heure de pointe, le SERM assurera une fréquence de **2 trains par heure omnibus** entre Dax, Bayonne et Irun, prolongeable jusqu'à San Sebastian. Cette offre est complétée par un train TER semi-direct par heure portant à une fréquence de **3 trains par heure dans les principales gares** : Dax, St Vincent-de-Tyrosse, Bayonne, Biarritz, Guéthary, St Jean-de-Luz, Les Deux-Jumeaux, Hendaye.

Des correspondances seront possibles à Dax avec les TGV/TER vers Bordeaux et Paris ; à Bayonne avec les TET vers Toulouse, à Hendaye ou Irun avec les Cercanias vers San Sebastian.

⇒ **Prolongement transfrontalier**

Le projet de SERM a pour ambition d'assurer une desserte transfrontalière, sans rupture de charge, depuis San Sebastian jusqu'à Bayonne et Dax. **L'objectif est**

⁴ Y compris circulations Bordeaux-Hendaye semi-directs



d'effacer l'effet frontière et de faciliter ainsi les déplacements en transport collectif ferroviaires entre le Sud de la Région Nouvelle-Aquitaine et l'Euskadi. Le projet facilitera la mobilité quotidienne de manière fluide sans rupture de charge sur cette conurbation binationale.

La première étape, **à court terme**, consiste à **prolonger la circulation des trains jusqu'à Irun (2026)**, permettant d'assurer l'interconnexion entre les trains espagnols et français. A cet effet, l'homologation des rames Nouvelle-Aquitaine sera réalisée.

La seconde étape, **à moyen-long terme**, consiste à **prolonger/amorcer les circulations jusqu'à/de San Sebastian** et d'offrir ainsi une **fréquence-cible aux 30 min** de bout en bout de l'axe. Ces liaisons s'inscriront dans un système interconnecté et intégré avec les autres réseaux.

⇒ **Axe Nive, entre Bayonne et Saint-Jean-Pied-de-Port**

L'axe Nive est uniquement desservi par des trains régionaux. Aujourd'hui, la limite capacitaire de la ligne à 9 circulations par jour est déjà dépassée, et une offre à 14 circulations par jour (15 les vendredis) est possible par une dérogation à la norme, annuellement réévaluée.

En 2024, l'offre sera améliorée par un prolongement de 2 Bayonne-Cambo jusqu'à St Jean-Pied-de-Port. Ainsi, **12 circulations de bout en bout**, seront mises en place d'abord sur une période estivale élargie et selon le retour d'expérience, sur toute l'année.

A l'horizon 2027-2032, après levée des contraintes capacitaires par une modernisation d'infrastructure, un premier pallier d'offre du SERM sera mis en place, pour assurer **une fréquence toutes les 2h continue toute la journée entre Bayonne et St-Jean-Pied-de-Port et à l'heure en pointe entre Bayonne et Cambo**. Le volume de circulations sera ainsi de **32 circulations par jour de/vers Cambo**, dont 20 de bout en bout de/vers St-Jean-Pied-de-Port.

A terme, la fréquence sera doublée pour atteindre le niveau de service cible du SERM, à la demi-heure en pointe entre Bayonne et Cambo, et à l'heure entre Bayonne et St-Jean-Pied-de-Port.

⇒ **Axe Adour, entre Bayonne et Puyoô**

La desserte de l'axe Adour est assurée par des trains régionaux, mais doit également être compatibles avec les circulations des trains d'équilibre du territoire (TET) et fret qui empruntent également cet axe en voie unique.

En 2026/27, les développements d'offre seront orientés **pour réduire les creux d'offre**, avec un volume de **12 circulations par jour** au minimum pour proposer un service aux 2h.



A l'horizon 2027-2032, l'objectif est de proposer un service **avec une fréquence à l'heure en pointe et aux 2h toute la journée**, soit un total de **24 circulations**. Des horaires adaptés aux besoins des publics pendulaires et loisirs seront possibles, en compatibilité avec les trains TET de long parcours (sans desserte sur le périmètre SERM).

A terme, comme pour les autres axes du SERM, une fréquence de pointe aux 30 minutes est visée entre Bayonne et Puyoô et un train à l'heure tout au long de la journée.

⇒ **Les lignes express routières, en complément de l'offre ferroviaire**

Le projet de SERM pourra intégrer des liaisons routières de type "**car express**" disposant des mêmes caractéristiques que le service ferroviaire, notamment sur l'intensité de la desserte (fréquence, amplitude, confort, etc.), l'aménagement des points d'arrêts (parc relais, information, abris, voyageurs), mais aussi la possibilité de voies réservées, mises en place par les autorités organisatrices de mobilité du projet, sur les points de congestion, afin de fiabiliser le temps de parcours.

La mise en place de cars express peut permettre d'apporter une offre complémentaire sur des **secteurs non desservis par le mode ferroviaire** ou bien sur **des secteurs où les délais importants de livraison d'infrastructures ferroviaires** nouvelles ne permettent pas d'assurer l'ambition souhaitée.

Des études complémentaires seront ainsi menées, en partenariat (AUDAP, NAM, Départements...), pour identifier l'articulation avec les réseaux existants urbains et périurbains, et l'opportunité de dessertes complémentaires et express du SERM en mode routier.

Les partenaires s'engagent à explorer les itinéraires pertinents, et qui pourront venir en complémentarité des dessertes ferroviaires.



L'adaptation du parc matériel roulant

Le parc de matériel roulant régional du secteur Sud de la Nouvelle-Aquitaine est composé de 2 types de rames :

- Régiolis Z51500, électrique, à 220 places assises
- ATER X73500, thermique, à 80 places assises

Le matériel est actuellement entretenu à Bordeaux et Limoges. Un projet de **création d'un nouveau technicentre dans le Sud de la Région** permettra d'optimiser la maintenance et l'exploitation de ces rames.

Ces rames sont mobilisées sur les axes du SERM mais circulent également entre Bordeaux, Dax, Pau et Tarbes pour les Régiolis et entre Pau, Oloron et Bedous pour les ATER.

⇒ **Horizon court terme, à parc « constant » et avec homologation**

L'offre ferroviaire déployée à l'horizon court terme sur la ligne Littoral et l'axe Adour se base sur la mobilisation optimale des rames Régiolis du parc régional. Le développement de l'offre envisagé à court terme ne peut s'effectuer qu'à parc matériel constant, compte tenu des délais de livraison de matériels neufs.

Seule exception, l'acquisition **d'une rame ATER supplémentaire** est envisagée à très court terme (en 2024) pour faire face aux pics de fréquentation entre Bayonne et St-Jean-Pied-de-Port, en particulier d'avril à octobre. En effet, à ce jour, la forte mobilisation des rames sur l'ensemble des lignes de Nouvelle-Aquitaine ne permet pas d'en libérer une pour répondre pleinement aux besoins estivaux sur Bayonne-St Jean-Pied-de-Port.

Par ailleurs, pour **pouvoir circuler en Espagne jusqu'à Irun à court terme**, les démarches **d'homologation des rames Régiolis** doivent être réalisées par SNCF sur la demande de la Région.

⇒ **Horizon moyen/long terme avec un parc renforcé**

A l'horizon 2028-2032, **le parc de matériel roulant sera complété** pour assurer les développements d'offre. Un arbitrage des futures commandes devra ainsi être réalisé à court terme, sur la base des résultats d'études qui quantifieront le besoin.

A moyen/long terme, dans le cadre du prolongement des dessertes du SERM jusqu'à San Sebastian, le parc de matériel roulant sera **interopérable**, tant sur la compatibilité de signalisation que de tension électrique. Il pourra s'agir d'une adaptation des matériels existants ou du remplacement par un matériel spécifique.

Des études seront menées, en partenariat dans le cadre transfrontalier, pour définir une trajectoire d'acquisition de rames, afin d'ajuster la capacité d'emport



selon les fréquentations constatées et projetées, mais aussi en fonction des besoins d'opérations lourdes de maintenance.

La Région Nouvelle-Aquitaine se dotera à l'horizon moyen terme d'un **technicentre complet pour le secteur sud de la Région**. Le site sera évolutif, afin d'intégrer les développements d'offres envisagées notamment en lien avec le SERM et le prolongement transfrontalier vers San Sebastian.

Le matériel roulant répondra aux spécificités d'une desserte omnibus performante avec l'acquisition d'un matériel pour les lignes électrifiées du Réseau Ferré National. La ligne non électrifiée de la Nive fera l'objet d'études spécifiques pour examiner la pertinence d'un matériel de type train léger, au biogaz ou à batterie répondant aux **exigences de décarbonation des mobilités**.

La modernisation des infrastructures ferroviaires

L'ensemble des projets d'investissements sur les infrastructures ferroviaires fera l'objet d'études exploratoires dans le cadre d'un **schéma directeur de l'étoile de Bayonne** confié à SNCF Réseau en 2024.

Il précisera les **besoins éventuels pour le SERM**, les horizons précis et les coûts d'investissements et d'adaptation d'infrastructures.

⇒ **Les opérations d'infrastructures envisagées**

- L'aménagement et dimensionnement de la **gare de Bayonne** pour optimiser l'occupation des voies et faire face à la hausse de la fréquentation (appareils de voies, quais, passages souterrains, etc.).
- La levée de la contrainte capacitaire de la **bifurcation de Mousserolles**, avec un phasage des opérations permettant des premières réalisations à moyen terme (2027-2032) et d'autres opérations à plus long terme (au-delà de 2032), avec l'ajout de communications, la modernisation de la signalisation, des dénivellations, etc.
- Le **réaménagement du plateau ferroviaire d'Hendaye** permettant d'assurer l'interconnexion entre les réseaux français et espagnols mais aussi pour accueillir l'augmentation du volume de circulations du SERM (horizon 2027).
- L'aménagement des **terminus à Dax et Irun** (remisage, maintenance légère, manœuvres d'exploitation, etc.). A long terme, dans le cadre de la démarche transfrontalière, le terminus de San Sebastian devra être étudié.
- **La modernisation de la signalisation et relèvement de vitesse** sur les lignes Bayonne-Pau et Bayonne-St-Jean-Pied-de-Port pour lever les limites capacitaires en ligne, augmenter le débit et proposer des horaires adaptés. Actuellement le nombre de trains est limité entre 9 et 14 par jour sur la ligne Bayonne-St-Jean-Pied-de-Port et ne permet pas de répartir la charge sur plusieurs trains.
- **Le doublement de la voie**, avec un linéaire à préciser, entre la bifurcation de Mousserolles, le CEF de Mouguerre (développement du Fret), Lahonce et



Urt, pour concilier les différentes dessertes (TET, fret, SERM, trains régionaux...) aujourd'hui en conflit sur voie unique.

- **L'ajout de points de croisement** sur les voies uniques (Lahonce, Villefranque, Pont-Noblia-Bidarray, etc.) afin de répondre à l'objectif de fréquence et aux contraintes d'exploitation actuelles.
- **Le renforcement des Installations Fixes de Traction Electrique (IFTE) et des Equipements d'Alimentation des Lignes Electriques (EALE)** (sous-stations) pour fournir une alimentation électrique suffisante en rapport avec le nombre de circulations en augmentation. Le schéma directeur apportera un premier niveau d'étude sur les besoins de renforcement électriques futurs à satisfaire pour le SERM.

Pour permettre le déploiement du SERM jusqu'à San Sebastian, la **réalisation du 3^{ème} rail** sur le réseau espagnol est indispensable. Ce projet mené par l'ADIF pour le compte du gouvernement basque et l'Etat Espagnol doit être livré d'ici 2025.

Le volet mobilités du **Contrat Plan Etat-Région 2023-2027** permettra de lancer toutes les études nécessaires pour répondre à l'ambition et réaliser les travaux en adéquation avec les objectifs de la feuille de route.

A l'issue du Schéma directeur de l'étoile de Bayonne confié à SNCF Réseau, à lancer en 2024, la feuille de route du SERM sera complétée tant sur la consistance des opérations que leur montant et leur horizon de réalisation consolidés. Une hiérarchisation des investissements sera recherchée, afin de pouvoir, dès l'horizon moyen terme, disposer des premières réalisations.

⇒ **Des régénérations nécessaires pour pérenniser les installations**

Par ailleurs, **pour pérenniser les infrastructures ferroviaires** sur les axes du SERM, les travaux suivants seront conduits par SNCF Réseau :

- Sur le réseau structurant, **régénération des Installations Fixes de Traction Electrique** (caténaires) entre Bayonne et Pau (étude et premiers travaux attendus d'ici 2030).
- Travaux de confortement des **ouvrages et traitement hydraulique** de la ligne Bayonne-Saint-Jean-Pied-de-Port (2024-2026).

L'intermodalité entre les réseaux de transport locaux, les modes actifs et le réseau ferré

⇒ **Les gares, haltes et leurs abords**

Les points d'arrêt du SERM constituent l'interface entre les communes desservies et le futur service de transports. Ce sont donc des maillons essentiels à valoriser pour favoriser le report modal.

Les différents partenaires du projet ont déjà entrepris des aménagements pour renforcer la visibilité de ces points d'arrêt et en diversifier les usages :



- Des projets de **Pôles d'Échanges Multimodaux** sont portés par les différentes intercommunalités concernées pour une réalisation dans les prochaines années : St-Vincent-de-Tyrosse, St-Jean-de-Luz-Ciboure (2023-2028), Biarritz (2023-2027), etc.

Plusieurs PEM ont déjà été réalisés ces dernières années, comme par exemple à Bayonne et Hendaye en 2021, permettant d'anticiper les développements de flux induits par le futur SERM. Tous ces projets seront ou ont été soutenus financièrement par la Région dans le cadre de son Règlement d'intervention sur les gares et les pôles d'échanges.

- L'aménagement de plusieurs **Pôles de Proximité**, sous maîtrise d'ouvrage du SMPBA, est également prévu au niveau de points d'arrêt éloignés des centres urbains mais dans lesquels des services de mobilités complémentaires seront installés (stationnements vélos, parkings, arrêts de bus/car...).

Il est ainsi programmé durant les prochaines années d'aménager ces pôles à Urt (2025-2026), Villefranque (2024), Pont-Noblia-Bidarray (2027) ou à Hendaye Deux-Jumeaux (2028) entre autres.

Des pôles de proximité ont d'ores et déjà été aménagés en 2021 sur l'axe Bayonne – St-Jean-Pied-de-Port à Halsou-Larressorre, ainsi qu'à Ossès-St-Martin-d'Arrossa.

- Afin de profiter au mieux du potentiel de desserte du réseau ferré pour capter des zones à fort potentiel, les partenaires du SERM envisagent la **création de 3 nouvelles haltes** à Bidart, Tarnos et Lahonce. Des études préliminaires à la réalisation de la halte ont déjà été lancées à Bidart.

Des études complémentaires concernant Tarnos et Lahonce seront lancées prochainement afin de vérifier le potentiel de fréquentation et l'implantation précise de ces 2 haltes à l'horizon cible 2032.

- **L'accessibilité des points d'arrêt du futur SERM** constitue également un point essentiel pour l'ensemble des partenaires. Si plusieurs points d'arrêt sont aujourd'hui entièrement accessibles (Dax, Bayonne, Biarritz, Cambo-les-Bains et St-Jean-Pied-de-Port), d'autres le sont partiellement ou aucunement.

Le Schéma Directeur régional d'Accessibilité Programmée actuel prévoit la mise en accessibilité des gares de St-Jean-de-Luz – Ciboure et d'Hendaye en tant que gares complémentaires du programme d'accessibilité des gares nationales dites prioritaires.

La mise en accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts du SERM est souhaitée par l'ensemble des partenaires du projet. Ainsi, la révision à venir du Sd'AP régional devra intégrer un calendrier de mise en accessibilité des



gares et haltes desservies par ce futur SERM, en priorisant les projets déjà en cours et soutenus par les intercommunalités partenaires.

⇒ **L'articulation avec les réseaux urbains et interurbains**

Le succès du futur SERM dépendra pour beaucoup des interconnexions qui seront offertes aux différents points d'arrêt desservis avec des solutions de rabattement efficaces et systématiques. **Les différentes AOM s'engagent ainsi à proposer des adaptations de leurs réseaux de transports urbains**, lorsque cela est nécessaire, afin de proposer une meilleure complémentarité (itinéraires et correspondances) entre les différentes solutions de transports.

Conformément à la règle générale 13 du SRADDET Nouvelle-Aquitaine qui prévoit une mise en cohérence des réseaux de transports de publics locaux avec les réseaux de transports régionaux structurants, **les itinéraires des lignes de bus urbaines seront organisés de manière à améliorer les correspondances** et faciliter les liaisons vers les centre-bourgs, en particulier lorsque ceux-ci sont éloignés des points d'arrêt ferroviaires. La géographie des lignes et de leur bassin de vie sera pris en considération. La Région communiquera suffisamment en avance les futures dessertes, afin d'examiner par les AOM les adaptations possibles avec les réseaux urbains et interurbains.

Pour assurer un trajet de porte à porte, il est indispensable que le SERM soit complété **d'un rabattement systématique** par d'autres modes de transports urbains et périurbains. Selon la charte d'intermodalité régionale, la complémentarité des offres sera recherchée, avec une priorité donnée au train sur les origines-destinations desservies par l'étoile ferroviaire.

Les trois réseaux urbains intégrés au périmètre du SERM sont ici concernés : le réseau Couralin pour la CA du Grand Dax, le réseau Yégo pour la CdC MACS et le réseau Txik Txak pour le SMPBA.

En complément, le **réseau de cars interurbains régional** sera coordonné avec la desserte du RER Basco-Landais en proposant des correspondances optimisées et une desserte adaptée (politique d'arrêt, fréquences...). La complémentarité avec l'offre ferroviaire sera activement recherchée afin de diffuser « l'effet SERM » sur tout le territoire.

Réseau Couralin – Grand Dax

Le réseau Couralin compte 6 lignes régulières qui circulent toute l'année et une ligne qui circule de mars à novembre. Le réseau a un fonctionnement de desserte en étoile, avec un cœur d'agglomération qui est le PEM de Dax et qui est desservi par l'ensemble des lignes Couralin y compris une partie de transport à la demande Couralin +.

Une refonte du réseau a eu lieu à la rentrée 2022 avec notamment la volonté de proposer des horaires qui s'adaptent autant que possible aux contraintes ferroviaires.



Le développement du réseau sera effectué tout en renforçant également la multimodalité, notamment au niveau du PEM de Dax et en augmentant les diverses informations voyageurs.

Réseau Yégo – CC MACS

Le réseau Yégo a été créé en 2014 et compte 4 lignes de septembre à juin et 12 lignes l'été en rabattement vers le littoral.

Le projet de SERM ainsi que les projets d'aménagement des gares (PEM de St-Vincent-de-Tyrosse notamment) vont s'accompagner dès 2025 d'un travail sur l'offre Yégo en rabattement vers le train :

- sur la partie sud du territoire de la CC MACS : itinéraires des lignes en rabattement vers la gare de St-Vincent-de-Tyrosse depuis les principales polarités; niveau d'offre et amplitude horaire, qualité des correspondances ;
- sur la partie nord (secteur Vieux-Boucau-Soustons-Magescq) : travail partenarial avec la Région sur le rabattement depuis et vers la gare de Dax : évolution de l'offre de la ligne 517, travail sur les correspondances et l'amplitude de l'offre toute l'année ;
- une réflexion devra par ailleurs être menée afin d'intégrer aux priorités d'aménagements le rabattement multimodal vers l'ensemble des haltes et gares du territoires.

Réseau Txik Txak – SMPBA

Le projet de SERM, sur le ressort territorial du SMPBA, s'articulera avec le réseau TXIK TXAK et sa future desserte BHNS littorale ligne express.

La création d'une future DSP TXIK TXAK littoral pour la période 2024-2032 prendra en compte les enjeux de correspondance entre le réseau urbain et la desserte ferroviaire.

La ligne routière BHNS, « Ligne Express Littorale (LEL) » complètera la desserte du RER Basco-Landais sur l'axe littoral en évitant la création de haltes ferrées supplémentaires et en assurant l'accessibilité aux gares. Sa réalisation à l'horizon 2030 soutenue au titre du 4^{ème} appel à projet (Ministère des Transports) nécessitera l'établissement d'un plan de financement partenarial ultérieur. Le projet de LEL est ainsi articulé et complémentaire au RER BL.

La mise en place d'une tarification intégrée pour le SERM

Les usagers devront pouvoir accéder facilement au futur SERM. Cela passe par une tarification spécifique, simple et intégrée aux réseaux urbains.

La Région est d'ores et déjà engagée aux côtés du SMPBA dans une étude tarifaire, pilotée par SNCF Voyageurs, afin d'envisager plusieurs scénarios d'acceptation tarifaire permettant à terme de proposer **un titre de transport urbain unique**



sur le réseau urbain Txik Txak et le réseau TER sur le périmètre couvert par le syndicat des mobilités.

Cette étude, achevée à l'automne 2023, a permis d'identifier des mécanismes financiers pour mettre en place **un tarif spécifique « Txix Txak + TER »** qui sera expérimentée sur la ligne Bayonne – St-Jean-Pied-de-Port dès 2024. Cette ligne est en effet située intégralement sur le périmètre du SMPBA et fait l'objet d'un travail de redynamisation depuis 2019 et qui a permis le doublement de l'offre ferroviaire entre Bayonne et Cambo-les-Bains. Le potentiel de développement de fréquentation de cet axe paraît ainsi important avec ce levier de la tarification.

Par la suite, selon les résultats de l'expérimentation sur la ligne Bayonne-St-Jean-Pied-de-Port, cette tarification intégrée sera étendue sur les lignes Dax-Hendaye et Bayonne-Puyoô, toujours sur le ressort territorial du SMPBA (sections Ondres – Hendaye et Bayonne – Urt).

En parallèle, le syndicat Nouvelle-Aquitaine Mobilités mène une étude sur **la mise en œuvre de communautés tarifaires au sein de Modalis**, qui permettraient de déployer un billet unique sur l'ensemble du périmètre du SERM, incluant les territoires du Grand Dax, de MACS et de la Communauté de Communes Pays d'Orthe et Arrigans.

Ces évolutions tarifaires, qui se feront donc progressivement, permettront de créer un réseau SERM unique et pleinement intégré aux différents réseaux urbains. Elles facilitent les déplacements sur l'ensemble du territoire desservi grâce à des tarifs attractifs.

Ce principe de tarification unique pourra s'étendre de part et d'autre de la frontière, en lien avec l'ensemble des partenaires concernés.



La planification de l'urbanisme autour des gares et haltes

L'ambition du SERM est de constituer une colonne vertébrale dans le développement urbain pour l'ensemble du territoire desservi. Concilier développement urbain et mobilités représente un enjeu majeur.

La Règle Générale n°4 du SRADDET de la Région Nouvelle-Aquitaine prévoit que « *les territoires favorisent, au sein des enveloppes urbaines existantes, l'intensification du développement urbain à proximité des points d'arrêt desservis par une offre structurante en transport collectif* ».

A ce titre, les partenaires du SERM prévoient de lancer une **étude de planification urbaine** dans un objectif de concilier le développement de l'offre de transport public autour du futur réseau interconnecté ferroviaire, urbain et périurbain, avec une logique d'intensification urbaine.

Lorsque cela est possible, l'ambition est de rapprocher les habitants des modes de transports afin de leur faciliter les déplacements tout en limitant l'étalement urbain. Le SERM prévoit ainsi d'être un levier pour favoriser le développement urbain à proximité des haltes et gares existantes ou en projet. L'objectif de l'étude est d'intégrer les documents de planification urbaine de l'ensemble des partenaires et de proposer une action coordonnée autour du projet de SERM. Les Plans Locaux d'Urbanisme ainsi que les Schémas de Cohérence Territoriale devront ainsi veiller à faire figurer des objectifs d'intensification urbaine à proximité des arrêts du SERM conformément aux préconisations du SRADDET et de l'ensemble des documents de planification urbaine des différents partenaires.

Cette étude intégrera également un **schéma des itinéraires cyclables existants ou à créer** permettant de rabattre et de diffuser « l'effet SERM » autour de l'ensemble des points d'arrêts.

Par ailleurs, la Région poursuit **le déploiement de Contrats Opérationnels de Mobilités sur l'ensemble de son territoire**. Les différents territoires desservis par le SERM seront ainsi progressivement dotés de leurs propres COM, dans lesquels figureront des objectifs partagés par la Région et les différents acteurs de la mobilité locale portant sur les différentes formes de mobilités et d'intermodalité. Des interactions avec le SERM figureront nécessairement dans ces documents.



La gouvernance et le financement du projet

La mise en œuvre du « RER Basco-Landais » suppose l'association de toutes les Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM), ainsi que l'État, les Départements et SNCF Réseau.

De par l'importance des moyens à engager, le projet de SERM implique une coopération et le financement des différentes collectivités. Une organisation permettant de clarifier l'intervention de chacun des partenaires revêt donc un caractère indispensable.

Les partenaires conviennent donc d'établir un cadre politique et technique, afin de :

- permettre une responsabilité politique claire, seule à même de faire avancer le projet ;
- porter et faciliter l'ensemble des projets techniques dans une vision partagée et coopérative ;
- financer les coûts d'investissement et les coûts d'exploitation supplémentaires liés au développement significatif de l'offre.

Ce cadre, qui sera défini à court terme, doit être le lieu de la planification pluriannuelle du projet dans ses différentes dimensions et des moyens pour le mettre en œuvre.

⇒ **Gouvernance du projet**

Le projet de SERM présente la particularité de regrouper un grand nombre de partenaires institutionnels, en France, sur 2 départements distincts, et à terme en Espagne. Cette multiplicité et diversité des acteurs publics impliqués risquent de complexifier le pilotage du projet.

Pour être plus efficient, le projet devra se doter d'une organisation spécifique de gouvernance, regroupant de manière coordonnée tous les partenaires concernés des lignes du réseau SERM, pour assurer les missions de :

- Définition et structuration de l'offre ;
- Suivi et définition coordonnée du pilotage et de la mise en œuvre des travaux au sujet des infrastructures et/ou du matériel roulant en fonction de l'offre cible souhaitée ;
- Pilotage des activités de ses membres en matière de commandes de prestations ;
- Représentation unifiée des acteurs impliqués dans le SERM et des principes d'offre définis auprès des autorités compétentes, notamment dans le cadre transfrontalier du projet ;
- Financement des projets de développement d'offre et des projets d'infrastructures et/ou du matériel roulant.



La gouvernance ne doit pas se limiter à la thématique du transport et porter sur la globalité du projet du SERM, notamment les questions d'aménagements urbains.

La définition de cette structure sera une priorité à court terme pour faciliter la prise de décisions et le déploiement du SERM. Les solutions de portage seront examinées entre l'ensemble des partenaires en 2024.

Les prochaines étapes du projet seront ainsi précisées dans le cadre d'un calendrier, thématique par thématique.

⇒ **Principes de co-financement**

Les règles de co-financement claires seront ainsi précisées sur l'ensemble des thématiques concernées tant sur l'investissement que le fonctionnement.

Concernant les renforcements d'offre ferroviaire supplémentaires, la Région Nouvelle-Aquitaine dispose d'un cadre d'intervention prévoyant une prise en charge **des coûts d'exploitation** à hauteur de **50% par la Région et de 50% par les blocs communaux**. Des réfections allant de 5 à 10% peuvent être appliquées si une intercommunalité se situe en zone de vulnérabilité selon des critères socio-économiques. Ce principe de financement sera soumis au débat partenarial et devra être précisé quant aux modalités de répartition des coûts entre chaque territoire desservi.

La participation de chaque intercommunalité ou entité territoriale, sur les différents volets d'investissements et/ou sur les charges d'exploitation, sera définie en fonction de critères conjointement décidés à l'échelle du projet global de RER BL.

D'autres sources de financements seront également recherchées (versement mobilité, accompagnement de l'Union Européenne dans le cadre du projet transfrontalier...). Les clés de répartition pourront évoluer selon le niveau de **participation de l'Union Européenne**.

La dimension transfrontalière du projet du SERM en phase avec les orientations européennes de réduire l'effet frontière pour accroître la cohésion des territoires européens rend pertinent l'élaboration d'une candidature commune au titre du **Programme Opérationnel de Coopération Transfrontalière Espagne-France-Andorre** dès 2024. L'ensemble des partenaires du projet s'engage à travailler collectivement à un projet, afin d'inscrire prioritairement les actions renforçant l'intégration transfrontalière du SERM dans toutes ses dimensions (homologation des rames, information voyageurs, billettique, interconnexion et intégration des réseaux...), sous réserve d'adéquation avec les attendus de l'appel à projet du POCTEFA. »

Les partenaires rechercheront également les conditions d'une participation aux appels à projets du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) du Réseau Trans Européen de Transport pour le financement des investissements capacitaires du RER BL.



⇒ **Premières estimations des coûts du projet**

Concernant les investissements, le schéma directeur de l'étoile de Bayonne permettra de préciser l'ensemble des montants pour les infrastructures ferroviaires, ainsi que leur planification dans le temps.

Les coûts sur les gares et les haltes seront ajustés selon le nombre de projets engagés par les partenaires, ainsi que leur état d'avancement.

Pour le matériel roulant supplémentaire nécessaire au déploiement du RER BL, le coût dépendra du choix de rames et de la mise en place du renforcement des dessertes.

Pour les renforcements d'offre à moyen terme (2027-2032), le coût définitif restera à préciser par l'exploitant.

Le tableau ci-dessous donne les ordres de grandeur de chaque poste de dépense du projet.

	Court terme (2024-2026)	Moyen terme (2027-2032)	Long terme (au-delà 2032)	<i>Commentaires</i>
Investissements				
Infrastructure	65 M€*	100 à 200 M€		<i>Coûts et horizons à préciser par le schéma directeur</i>
Gare/halte/ Intermodalité	20 M€**	20 M€	/	<i>du périmètre SERM, hors périmètre national</i>
Matériel roulant	0,6 M€	50 M€	À étudier	<i>Hors cout du technicentre</i>
Fonctionnement				
Renfort d'offre	+1M€/an en 2025	+6 à 9 M€/an	A étudier	<i>Coût de contribution supplémentaire</i>

* Proposition maquette financière, pour les études et les premiers travaux, du volet mobilités du CPER 2023-2027 encore susceptible de modification, ainsi que le périmètre du SERM : Étude SD SNCF Réseau et études préliminaires, 1^{er} travaux nœud de Mousserolles, Plateau ferroviaire Hendaye, etc.

** Liste des opérations identifiées, pouvant être amenée à évoluer : Gare de Bidart, 1^{ère} phase PEM St-Jean-de-Luz-Ciboure, PEM Biarritz, PEM St-Vincent de Tyrosse, pôles de proximité Urt, Villefranque, etc.