

A. BORDEAUX, 18 ET 19 NOVEMBRE 2008

1. Les personnalités rencontrées :

- M. Alain Juppé, Maire de la Ville de Bordeaux ;
- M. Francis Idrac, Préfet de la Gironde ;
- M. Vincent Feltesse, Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux ;
- M. Philippe Laurin, Directeur régional SNCF Aquitaine ;
- M. Jean-Marie Duthilleul, directeur de l'architecture et des bâtiments de la SNCF ;
- M. Michel Mercier, premier adjoint au Maire de Bègles, chargé de l'urbanisme ;
- M. Christian Merlette, directeur de cabinet de Noëlle Mamère, Maire de Bègles ;
- M. Philippe Buisson, conseiller régional en charge des transports ;
- M. Jacques Baggio, Directeur de l'Aménagement et du Patrimoine de RFF Aquitaine chargé du projet Euratlantique ;
- M. Michel Knipper, Directeur du Développement de la Direction Régionale Poitou Charentes Aquitaine de la SNCF ;
- Mme Virginie Rooryck Llorens, Urbaniste à la direction générale de l'Aménagement de la Mairie de Bordeaux.

2. Les endroits visités

- Gare de Bordeaux Saint Jean.
- Visite du site du projet Euratlantique : quartiers Belcier, Gattebourse et Armagnac.

3. Les enjeux du projet

Le projet de réaménagement de la gare de Bordeaux Saint-Jean et de son quartier dans le cadre d'une vaste opération d'urbanisme baptisée « Euratlantique » est en phase d'émergence.

Le rapport de la mission d'expertise du Conseil général de l'environnement et du développement durable dirigée par M. Francis Rol-Tanguy sur le projet urbain et l'aménagement du secteur de la gare Saint-Jean à Bordeaux de juillet 2008 précise les enjeux de cette opération qui s'inscrit dans la réalisation, à l'horizon 2015, d'une ligne

à grande vitesse entre Tours et Bordeaux, et, à l'horizon 2020, de son prolongement en direction de Toulouse et de Bilbao.

Les deux préoccupations stratégiques majeures du projet portent :

– d'une part, sur les grandes orientations à mettre en place pour concilier à la fois les contraintes de fonctionnement futur de la gare Saint-Jean et les opportunités offertes par le réaménagement de ses abords pour la ville de Bordeaux comme pour la région Aquitaine ;

– d'autre part, sur les conditions de réussite du projet, dans la durée, en fonction des exigences légitimes de chacun des partenaires concernés (Ville de Bordeaux, ville de Bègles, Communauté urbaine de Bordeaux, Région, Département de la Gironde, SNCF, RFF, Port autonome de Bordeaux, investisseurs privés).

Sur la base des suggestions du rapport d'expertise, l'État et les collectivités ont décidé la création d'un établissement public d'aménagement (EPA) dans le cadre d'une opération d'intérêt national (OIN). Cet établissement, qui pourra être doté par les collectivités – en particulier en terrains – est l'outil de maîtrise foncière assurant le remodelage, dans les meilleures conditions, de plusieurs espaces appartenant, soit à l'État (anciens abattoirs déjà transférés à la Communauté urbaine et échangeur routier encore classés dans le domaine public fluvial), soit aux opérateurs ferroviaires (quartiers Amédée-Saint-Germain et Gattebourse, en quasi-friches et qui peuvent être destinés à la construction de logements, de bureaux et d'une nouvelle voie d'accès à la gare, quartier « triangle ferroviaire Armagnac », qui ne serait aménagé qu'à partir de 2020-2025).

Les opérateurs ferrés de transport ont d'ores et déjà élaboré un schéma directeur du patrimoine ferroviaire de Bordeaux Saint-Jean et de Gattebourse qui doit permettre de décider de la mutabilité des surfaces et de la relocalisation de certaines activités (magasins, ateliers, bases de maintenance des TGV etc.). Un premier projet de remodelage de la grande gare de Bordeaux a par ailleurs été établi à l'initiative des collectivités par l'AREP et est en phase de chiffrage.

Le rapport d'expertise suggère en outre que le Conseil régional, le Conseil général et la Communauté urbaine de Bordeaux réfléchissent à une autorité organisatrice unique en matière de déplacements et de transports publics permettant l'extension du versement-transport à tout le département de la Gironde, tout en laissant à chaque délégation une autonomie de gestion dans sa sphère de compétence. Il suggère également que Bordeaux soit, en 2015, une des premières métropoles dotées d'un système cohérent et universel d'information, de comparaison des différents trajets en temps réel et de billettique (transports urbains, TER, parkings, péages, location de vélos ou de voitures propres).

4. Les propositions de la table ronde et les principaux enseignements de la visite

a) La région Aquitaine a déjà arrêté sa position de principe sur l'évolution du transport ferroviaire autour de Bordeaux

La Région ne souhaite pas la présence **de gares TGV et TER sur des sites différents de Bordeaux Saint-Jean**, position qui est justifiée par le fait que 25 % des voyageurs TGV sont en correspondance sur les TER. Par ailleurs, **l'amélioration de l'accessibilité routière** de la gare doit être envisagée par la résorption du bouchon routier après avoir fait sauter le bouchon ferroviaire nord. Il faut aussi apporter une attention toute particulière aux conséquences pour Libourne de la mise en service de la nouvelle LGV en 2013.

La Région a décidé **la mise en œuvre généralisée du cadencement** en juillet 2010. Le cadencement déjà engagé a généré une progression de 15 % du trafic voyageurs. La Région est en outre opposé **à la création de TER « passe-Bordeaux »**, sauf exception comme sur la ligne du Médoc, la Gare de Bordeaux devant rester le pôle central du trafic ferroviaire en Aquitaine. Elle souhaite une **meilleure prise en compte des besoins pour les usages à mobilité réduite**, la **facilitation des transports vélo + train** dans le cadre de l'adoption d'un plan vélos au niveau de la Région.

Elle est en faveur d'un **meilleur accueil des ateliers de maintenance des TER** pour éviter le recours aux ateliers de Limoges pour les automoteurs thermiques et elle a lancé un programme de 400 millions d'euros pour l'acquisition de 60 nouvelles rames (30 simples et 30 à double étage) entre 2012 et 2016. Elle participe au **programme de rénovation des gares** qui concerne 12 gares grandes lignes, 60 gares TER et 98 haltes. Elle insiste sur la nécessaire **prise en compte d'accueillir de nouveaux flux importants de passagers en Gare de Bordeaux Saint Jean**.

Tous les partenaires sont d'accord avec ces objectifs.

b) La question de la gouvernance du projet est fondamentale

Pour l'AREP, la question centrale du projet de Bordeaux est bien la façon de travailler ensemble avec le moins de freins administratifs possibles. La progression du trafic attendu de la mise en service de la nouvelle ligne à grande vitesse aura des conséquences importantes sur la remise à niveau de la gare de Bordeaux – qui accueille déjà actuellement 6 millions de voyageurs TGV et 3 millions de voyageurs TER – et sur son ouverture sur l'agglomération en fonction de ces prévisions de trafic. La gare de Bordeaux dispose des potentialités nécessaires pour faire face à l'évolution des flux, à condition de prévoir, dès maintenant, les souplesses nécessaires dans son futur fonctionnement. En revanche le tram est d'ores et déjà saturé quatre heures par jour. Il y a ainsi une coresponsabilité entre les gestionnaires de la gare et les autorités chargées des opérations d'urbanisme et d'aménagement pour assurer une nécessaire souplesse.

Le développement d'un grand projet intermodal qui met en œuvre des aménagements publics importants implique nécessairement une gouvernance de l'opération par les collectivités locales. Il faut un lieu pour la mise en cohérence des projets avant que les sous-opérations soient ensuite menées par les maîtrises d'ouvrage de manière claire. Il faut un niveau qui assure la cohérence globale du projet, projet complété ensuite par des échanges permettant d'avancer vers des solutions concrètes dans les sous-opérations. Un interlocuteur unique serait un avantage parce qu'on manque souvent d'une instance de décision. Il faut surtout trouver un aménageur pour lancer les opérations d'urbanisme.

La Région coordonne la SNCF et les communes en mode projet, mais malheureusement, en mode gestion, chaque opérateur reprend son autonomie. Il est certain que, pour les projets importants, un pilote est nécessaire au-delà des comités techniques et du comité de pilotage des opérations habituel. S'agissant du pilotage du projet euratlantique, il s'inscrit bien dans le cadre d'un schéma directeur, mais son fonctionnement actuel ne permet pas d'y traiter l'intermodalité.

c) Élargir la réflexion sur les espaces périphériques à la gare

D'une manière générale, la table ronde fait apparaître que **la réflexion sur les grandes gares doit s'élargir à l'ensemble des espaces périphériques**. C'est la raison pour laquelle RFF et la SNCF ont élaboré ensemble un schéma directeur du patrimoine ferroviaire. Pour la SNCF comme pour RFF, tout l'espace disponible à Bordeaux est mobilisable, sous réserve de la reconstitution des actifs libérés. Début 2009, le schéma directeur sera affiné par la prise en compte de la problématique des circulations ferroviaires d'ici à 2020-2030 en fonction des décisions qui pourront être prises pour les liaisons LGV vers Toulouse et Madrid

La table ronde permet également de constater, que, à l'occasion de l'opération Euratlantique, la ville de Bègles se préoccupe aussi pour sa part de la transformation de sa gare actuelle qui pourrait faire l'objet d'un aménagement multimodal avec le tramway. Des études d'extension du réseau des transports en commun en site propre et l'accueil de TER mieux cadencés ont déjà été menées par la Communauté urbaine de Bordeaux et par un cabinet spécialisé.

d) Verbatim

« Comment mieux travailler ensemble ? »

« Il y a une coresponsabilité sur l'intermodalité »

« La Gare fait l'aménagement d'un territoire »

« Concevoir l'infrastructure et son exploitation »

« Un rêve :

- les quais appartiendraient au même propriétaire ;
- le foncier autour des gares ne serait pas compliqué ;
- RFF aurait plus d'argent pour l'accessibilité »

« Il faut une « structure chapeau » pour piloter les gares, qui ne serait pas forcément la SNCF »

« Le modèle aéroports est-il transposable ? »

« Travailler en concentrique »

« Le grand projet de Gare, c'est concevoir l'intermodalité à l'échelle de l'agglomération »

« Sans gouvernance, on n'avance pas »

« Un lieu d'échange pour la mise en cohérence »

« Il faut des maîtrises d'ouvrage claires pour faire avancer les projets »

« La cohérence globale implique des solutions globales »

« Il n'y a pas d'instance de décision : on s'attend tous »

« Le transport régional ne doit pas être sacrifié au profit de la grande vitesse »

« Structure le territoire par le transport »

« Il manque une instance d'aménagement »

« il y a une véritable alternative à la voiture qui émerge »

« La clé de la capacité, c'est la manière dont on organise les circulations »

« La Gare redeviendra un cœur de Ville »

« Définir une première étape cohérente avec l'ambition globale »

« Le lieu public Gare ne doit pas être trop coûteux »

« La tarification des gares rend très cher le « toucher du train » en Gare »

« Il faut que les pôles soient suffisamment subventionnés »

« Ce qui fait émerger le projet : une ambition partagée, le rêve de l'architecte, et des moyens suffisants »

« Il faut du temps pour faire « percoler » les idées »

« Il n'y a pas de tradition de la diversité »

« Le territoire n'est pas une donnée rare »

« Essayer de repenser le fonctionnement de l'agglomération »

« Comment mettre tous les partenaires au service du projet ? »

« Comment le projet répare la Ville ? »

« La Gare est le lieu de vie ; ce n'est pas seulement un lieu d'échange et de transport »

« La dimension sociale, économique et culturelle doit être intégrée dans les projets ; on a des marges de progrès »

« Il y a beaucoup de potentiels autour des gares »

« Mais où est le lieu de partage des études sur le péri-urbain ? »

« Comment survaloriser les sites qui le méritent et améliorer l'environnement des quartiers de gares ? »

DDGE
16/1/09

Fiche Synthétique Gare de Bordeaux

Historique

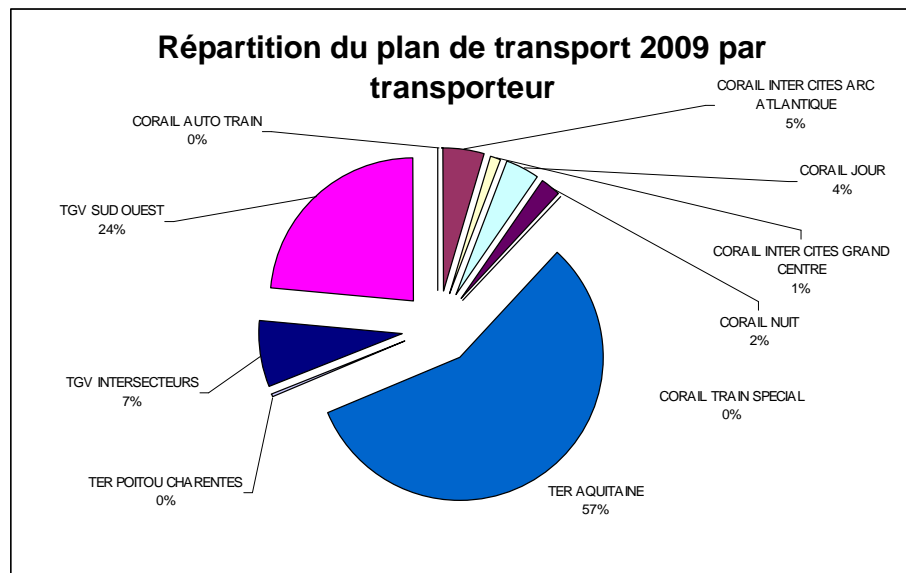
Mise en service en 1898

Surface : 19 351 m² (surface contrat gare)

Trafic

Nombre de voyageurs annuel en 2007 : 8,9 millions, + 20 % sur 5 ans.

Nombre de départs trains prévus en 2009 : 55 500



Situation intermodale

Moyenne 2003-07	Bordeaux	Moyenne segment
En voiture	45%	34%
En taxi	4%	4%
En 2 roues	1%	1%
En transports en commun	42%	50%
A pied	7%	10%

Transport en commun :

La gare est desservie par le tramway (ligne C) - 4 lignes de bus

Stationnement voitures particulières :

1637 places au total

Parc St Jean, sous le parvis de la gare (SNCF géré par PARCUB) : 572 places
Parc Belcier, à proximité immédiate de la gare (SNCF géré par EFFIA) : 155 places commerciales et 71 places Loueurs.
2 « Dépose Minute » : 60 places
Parcs publics Quai de Paludate, à 400 mètres de la gare : 250 places gratuites
Voirie quartiers St Jean et Belcier : Environ 600 places dont 500 gratuites

-> manque de places stationnement VP estimé à 700, 1 000 à l'horizon 2013.

Dépose minute : sur le parvis

Vélos :

L'usage de la voiture est élevé, la gare étant située à 3 km de l'hyper centre.
Intermodalité pénalisée par le manque de fluidité entre les modes de transport.

Évolution externe

- Mise en service LGV Sud Europe Atlantique
Horizon 2016 pour Tours – Bordeaux
Horizon post 2016 ; Bordeaux/Toulouse et Bordeaux / Espagne
- Pôle Échange Multimodal (CUB et SNCF) : requalification urbaine du quartier St Jean (gare), amélioration de l'inter modalité et de l'accueil des voyageurs (piétons, bus, tramway, vélos) et aménagement à l'intérieur de la gare – 2007-2010
- Création d'un parc de stationnement provisoire– mi 2009
- Projet Euratlantique – Opération d'Intérêt Nationale-

Problématique

Projets en cours de réalisation adaptés pour la période 2010-2015
Besoins de long terme (projection de 20 millions de voyageurs en 2020) et cohérence avec Euratlantique conduisent à un projet de réaménagements de la Gare

Investissements prévus : Pôle multimodal

2010 : mise en service PEM et nouvel espace de vente, restructuration des commerces, vidéo protection, accessibilité.

2011 : information voyageur