

## Bordeaux - Enjeux

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 billetterie (transports urbains, TER, parkings, péages, location de vélos ou de voitures propres).