

Bordeaux – Table ronde

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 ne 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.