

BORDEAUX EURATLANTIQUE : un projet d'aménagement de grande ampleur pour accompagner l'arrivée de la LGV

ENJEUX ET OBJECTIFS

Le projet d'aménagement Bordeaux Euratlantique est l'occasion de concevoir simultanément l'urbanisme et une nouvelle organisation des déplacements.

Le projet, dans une position stratégique de carrefour de l'agglomération, porte sur une surface de 738 ha répartis sur Bordeaux (386 ha), Bègles (217 ha) et Floirac (135 ha). Il a été promu au rang d'Opération d'Intérêt National (OIN).

La mise en service, en 2017, de la ligne TGV Paris-Bordeaux et sa double prolongation vers Bilbao et Toulouse à partir de 2020 devraient générer 20 millions de voyageurs par an, au lieu des 8 millions actuels. Elle fera de la gare et de ses abords l'une des principales entrées de ville de l'agglomération.

RÉPONSES APPORTÉES

Une réflexion à plusieurs échelles

L'ampleur du projet suppose de mener systématiquement une réflexion à plusieurs échelles, de l'aménagement opérationnel à l'organisation territoriale de la mobilité. Les différentes Autorités Organisatrices de Transport (Etat, CUB, conseil général, conseil régional) en partenariat avec le CETE du Sud-Ouest (CEREMA) et l'AURBA ont mis en chantier en 1998 un modèle de simulation stratégique des déplacements (MOSTRA) pour construire des grands scénarios prospectifs pour l'ensemble des modes de transports.

La réalisation d'un schéma de déplacements

Une réflexion spécifique autour d'un schéma des déplacements de Bordeaux Euratlantique a été engagée en 2010 par la CUB (autorité organisatrice des transports urbains) et l'EPA (aménageur) en collaboration avec l'AURBA (Agence d'urbanisme de Bordeaux).

Le schéma de déplacements permettra de :

- mettre en lien les principaux pôles générateurs de mobilité du territoire Bordeaux Euratlantique et de celui, plus large, du département et de la région,
- développer les liaisons entre les deux rives de la Garonne, entre la gare et l'hypercentre, et entre les grands équipements et infrastructures de l'agglomération,
- renforcer les relations entre les différents quartiers de Bordeaux, Bègles et Floirac.

Sur cette base, un modèle multimodal a été développé en 2011 par la CUB et l'EPA afin d'évaluer les impacts du dispositif envisagé.

Une « conception urbaine multimodale »

La conception du système de déplacements multimodal de part et d'autre de la Garonne s'inscrit dans une logique de partage de l'espace entre les différents modes : réaménagement de la Gare, optimisation de la ligne C du tramway, nouveaux transports collectifs, nouvelle armature des modes actifs, etc. Les infrastructures doivent être conçues de manière adaptable et évolutive afin de permettre d'ajuster dans le temps les services de mobilité à mettre en œuvre, en fonction des besoins générés par le projet. Les espaces publics seront traités de façon à favoriser la complémentarité des modes de déplacements, notamment à travers la création de services à la mobilité, mais aussi dans l'organisation générale des dessertes et du stationnement, devant permettre d'absorber la croissance de fréquentation de la gare tout en offrant une qualité et un confort de déplacements pour l'ensemble des habitants et usagers du territoire.

Un plan global de stationnement volontariste

Il s'agit aussi de reconsidérer la place de la voiture en favorisant le report sur des modes alternatifs et en mettant en œuvre un plan global de stationnement volontariste : le projet prévoit 13 parkings silos mutualisés entre les programmes privés et publics, entre les usages nocturnes et diurnes, etc. de manière à réduire la quantité de stationnements en surface au strict minimum.

La réduction des besoins de mobilité

Enfin, il s'agit de créer une véritable mixité et des relations de proximité pour réduire les besoins en mobilité. Par exemple, tous les projets urbains et économiques devront être situés à moins de 500 m d'un arrêt de transport collectif.

ÉTAT D'AVANCEMENT

Projets d'aménagement en cours de conception.
Arrivée de la première LGV (Paris - Bordeaux) mi 2017.

Premières livraisons de bâtiments prévues en 2015.
Objectif : première phase du projet achevée mi 2017, pour l'arrivée de la LGV.

BORDEAUX EURATLANTIQUE : un projet d'aménagement de grande ampleur pour accompagner l'arrivée de la ligne LGV

POINTS À CONSIDÉRER POUR REPRODUCTIBILITÉ

Facteurs de réussite

La définition d'un schéma de déplacements en amont du choix des équipes de maîtrise d'œuvre urbaine, qui permet d'intégrer la qualité du traitement de ce thème aux critères de choix des lauréats.

Une approche qui dépasse largement le périmètre de l'OIN, et permet de concevoir le projet comme une charnière pour améliorer la qualité des déplacements sur l'ensemble de l'agglomération.

Un travail qui s'inscrit en continuité avec les politiques menées depuis le début des années 2000 sur la requalification des espaces urbains en lien avec la création des lignes de tramway.

Un partenariat fort avec la CUB, autorité organisatrice des transports, dès l'amont du projet, qui constitue un atout fondamental pour la réussite des solutions proposées.

Pour en savoir plus :

www.lacub.fr/
www.bordeaux.fr/
www.mairie-begles.fr/
www.ville-floirac33.fr/aquitaine.fr/
www.bordeaux-auratlantique.fr

Points de vigilance

La prise en compte des différentes temporalités du projet global pour faire coïncider, à ses différentes phases, les besoins de mobilité générés par l'avancement des projets opérationnels et la mise en œuvre progressive d'une nouvelle offre en matière de mobilité.

La nécessité de développer de nouveaux modes de représentation graphique pour illustrer, tant pour les élus que pour le public, un projet d'aménagement intégrant simultanément tous les modes de déplacements.

La complexité de la mise en œuvre d'une politique de stationnement volontariste, difficile lorsque l'on intervient en tissu urbain existant et exigeant de fournir aux élus des arguments solides et des solutions globales adaptées au territoire et à ses spécificités (assurer les fonctions essentielles de livraison, d'accès d'urgence, éviter les conflits d'usage avec les quartiers avoisinants et la saturation des places de stationnement sur voirie, etc.).