

Votre gare se transforme avec vous !

Dossier de concertation

Concertation préalable
du 2 septembre au 11 octobre 2024



Sommaire

L'histoire

p.10

1

2

Le projet Grande Gare de Bordeaux

p.28

3

La mise en œuvre

p.50

Les besoins d'aujourd'hui et demain

p.20

Le programme

p.36

4

5

Édito

La concertation publique préalable sur le projet Grande Gare de Bordeaux a pour objectif de recueillir vos observations afin d'orienter les différentes étapes de conception. Voyageurs, riverains, professionnels, utilisateurs locaux ou nationaux... vos contributions sont attendues sur de nombreux sujets. C'est pourquoi, SNCF Gares & Connexions et ses partenaires – l'Union européenne, l'État, la Région Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux Métropole, la Ville de Bordeaux et l'EPA Bordeaux Euratlantique – vous proposent des rendez-vous adaptés à vos usages, comme à votre vision de la gare.

La fréquentation des gares est en lien étroit avec les évolutions de l'environnement ferroviaire et urbain. Au cours des deux dernières décennies, la gare Bordeaux Saint-Jean s'est transformée pour accueillir le tramway, puis les trains à grande vitesse Sud Europe Atlantique. Depuis 2015, le nombre de voyageurs augmente à un rythme exceptionnel.

Portée par les aménagements urbains ambitieux de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Bordeaux Euratlantique et le déploiement du schéma des mobilités de Bordeaux Métropole, cette croissance devrait se poursuivre jusqu'à l'horizon 2030. La densification des transports ferroviaires longue distance et le développement de l'offre ferroviaire régionale avec le RER métropolitain, dont les études et les travaux sont engagés depuis 2018 par l'État, la Région Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux Métropole, le Département de la Gironde et la SNCF, en lien avec les territoires et les acteurs locaux, renforcera la dynamique.

Ces nouveaux enjeux nous conduisent ainsi à repenser le fonctionnement de la gare Bordeaux Saint-Jean. Les principes d'une transformation durable ont été posés. Ils consistent à assurer la qualité, la sécurité, le confort et la fluidité des échanges entre la ville, l'ensemble des modes de déplacement et le train. Notre vision s'inscrit dans une démarche à moyen et long terme, dans le respect de la dimension régionale, nationale et européenne de ce pôle emblématique.

Je souhaite que le projet Grande Gare de Bordeaux réponde à vos attentes et qu'il remplisse son rôle majeur dans la transition comportementale, écologique et sociétale que tous appellent de leurs vœux. C'est tout le sens de la concertation qui s'ouvre.

Soyez nombreux à y participer !

Stéphane LERENDU
Directeur des Grands Projets
SNCF Gares & Connexions

1 minute

pour parcourir le projet



Il est nécessaire d'accompagner ces évolutions !



Du 2 septembre au 11 octobre 2024
Participez à la concertation pour construire le projet

Explorez le programme global de réaménagement et de modernisation

Pour en savoir + tournez la page du dossier



Donnez votre avis
Avis libres
Rencontres
Questionnaires



C'est un projet qui a ...

4 objectifs

Associer aménagements, mobilités, commerces et services

Valoriser l'existant pour mieux préparer l'avenir

S'adresser à tous les utilisateurs

Être prêt à l'horizon 2030

10 priorités

Une gare...

- + pratique
- + fluide
- + accessible
- + spacieuse
- + intégrée
- + confortable
- + végétalisée
- + sécurisée
- + équilibrée
- + vivante

Des solutions concrètes

une nouvelle passerelle, des parvis réaménagés, des espaces souterrains réorganisés...

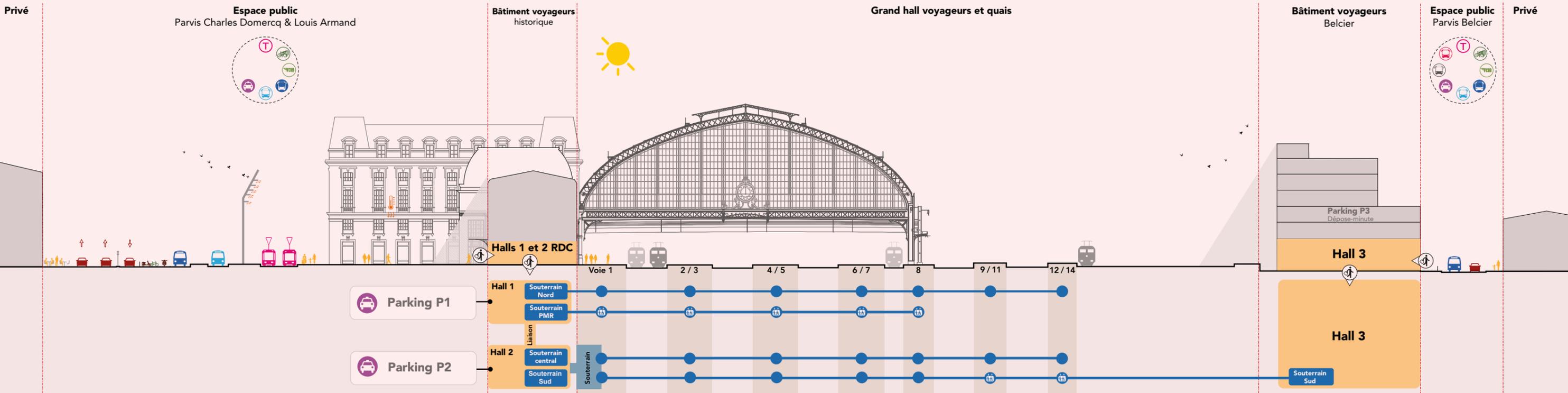
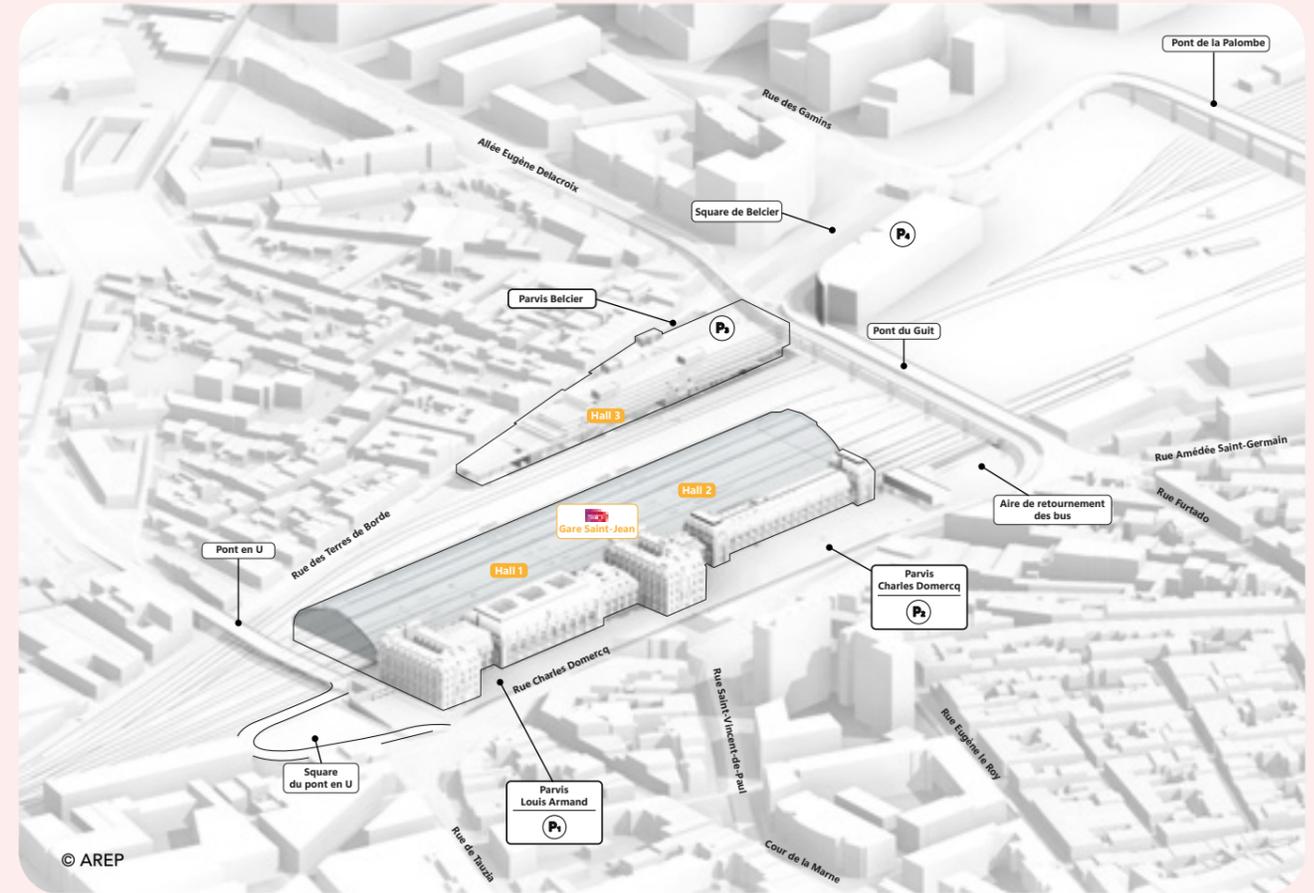
De nombreux partenaires

mobilisés autour du projet



REPÈRE

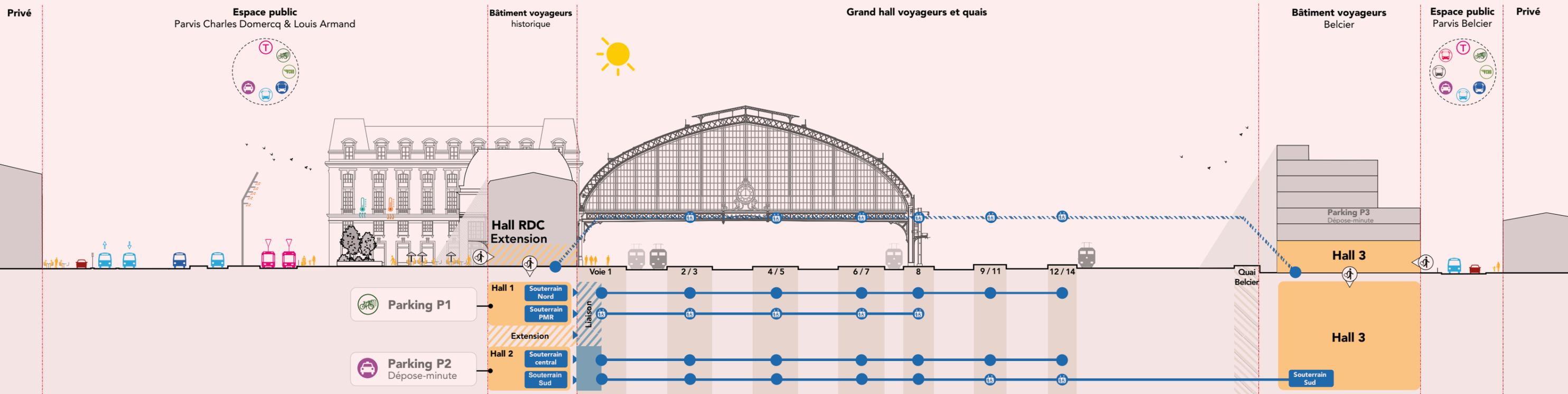
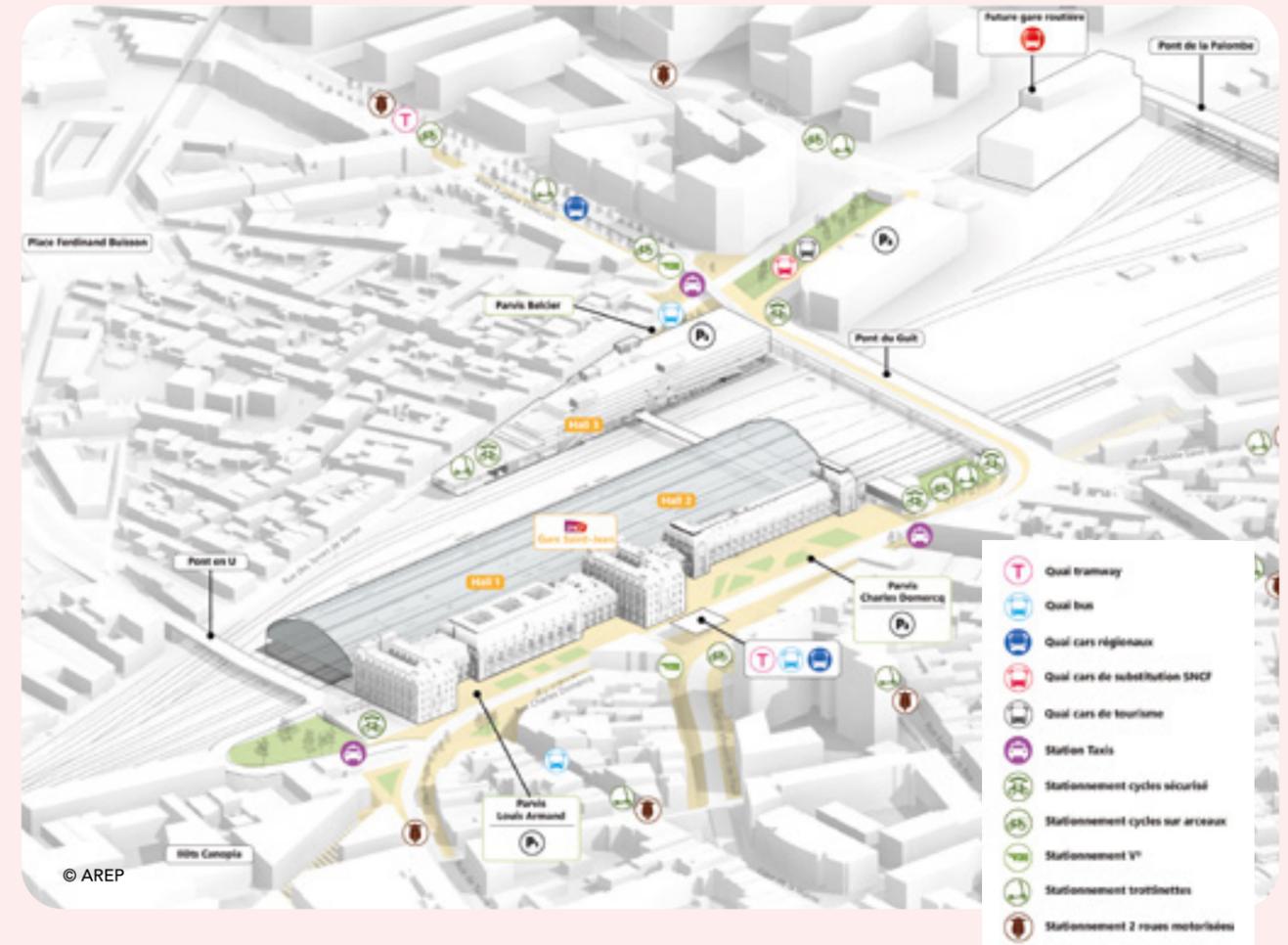
Le pôle d'échanges multimodal aujourd'hui



© AREP

REPÈRE

Le pôle d'échanges multimodal demain



© AREP

L'histoire

En quelques décennies, la gare Bordeaux Saint-Jean s'est transformée en véritable pôle d'échanges multimodal (PEM).

Autour du bâtiment ferroviaire historique, différents espaces et modes de déplacement se sont développés. Cette évolution prendra une nouvelle dimension avec le projet Grande Gare de Bordeaux.

Retour sur une histoire de plus de 150 ans, décryptage du pôle d'échanges multimodal aujourd'hui... pour mieux appréhender les enjeux du projet d'avenir.



Depuis 150 ans, une gare en mouvement

Cinq voies ferrées, quelques bâtiments en bois... au milieu du 19^e siècle, la future gare Bordeaux Saint-Jean est une installation provisoire sur la ligne menant à Sète. Nommée gare du Midi, elle accueille ses premiers voyageurs tout en acheminant les produits des sècheries de morue, chais, manufactures et établissements de commerce du sud de Bordeaux. En pleine révolution industrielle, et après une longue période d'incertitude, la France cherche à combler son retard sur d'autres nations européennes. La ligne Bordeaux - Sète est déclarée d'utilité publique dès 1842. Objectif : relier l'océan Atlantique et la Méditerranée.

C'est à la fin du 19^e siècle, avec la construction de l'une des plus grandes halles ferroviaires d'Europe, que la gare du Midi devient la gare Bordeaux Saint-Jean. À cette époque, le développement du réseau ferroviaire rapproche les cantons puis les provinces voisines. Progressivement, il relie les grandes capitales régionales à Paris.

En 1976, bien avant l'arrivée des premiers trains à grande vitesse (TGV), il ne faut que 3 heures 50 minutes pour relier Bordeaux et Paris, contre 13 heures avec les premières locomotives à vapeur. À l'aube des années 1980, la gare Bordeaux Saint-Jean accueille près de 35 000 voyageurs par jour. Inscrite à l'inventaire des monuments historiques, elle se prépare à l'ère Train à Grande Vitesse. La halle est rénovée avec des accès souterrains, un arrêt minute et environ 600 places de stationnement y sont aménagées. L'effet Train à Grande Vitesse Atlantique qui relie Bordeaux à Paris en 3 heures 30 minutes est immédiat.



La parvis Louis Armand et la station de tramway de la gare de Bordeaux dans les années 1950

Bordeaux Saint-Jean est la plus grande gare ferroviaire de la région Nouvelle-Aquitaine. Depuis l'inauguration de la ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux en 2017, sa fréquentation a augmenté de manière constante, jusqu'à atteindre 22,6 millions de voyageurs en 2023.

Le parvis Charles Domercq de la gare Bordeaux Saint-Jean dans les années 1970.



Le temps de l'intermodalité

Si, en 1842, l'accès à la gare se faisait à pied ou en diligence, le siècle suivant a laissé place aux transports en commun, à la voiture individuelle, au tramway et, de plus en plus, au vélo. La gare ne peut être dissociée ni de l'ensemble des infrastructures de transport qui la desservent, ni des espaces urbains qui l'entourent. La métropole bordelaise, territoire attractif au solde migratoire positif, doit adapter ses infrastructures et ses espaces publics aux besoins de déplacement quotidiens ou occasionnels. Une hiérarchisation des modes de transport se met en place, couplée à une réflexion à plus grande échelle. Elle vise à relier les communes périphériques entre elles et au centre historique, faisant de la gare Bordeaux Saint-Jean et de ses parvis un pôle d'échanges multimodal.

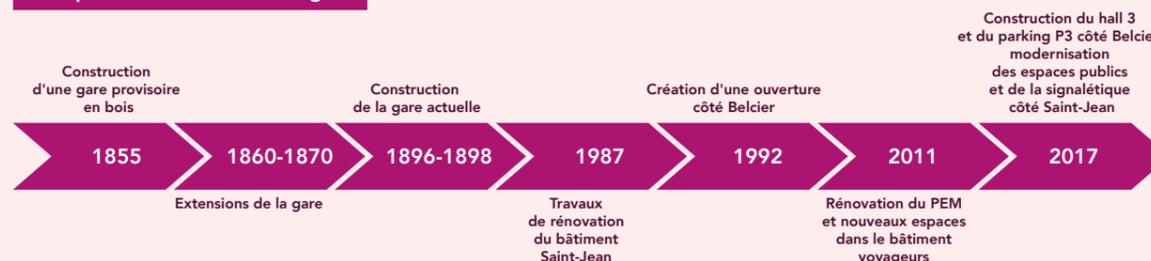
C'est ainsi qu'à partir de 2004, le tramway dessert la gare. Il transforme l'espace public devant la gare, ouvrant la voie à la création d'un système de transport

diversifié (voiture, train, tramway, bus, vélo, marche) où chaque utilisateur peut trouver sa place. En 2011, en accompagnement du prolongement de la ligne de tramway, le premier projet de pôle d'échanges a mis en œuvre l'ordonnancement des modes de transport autour de la gare.

Chacune des améliorations de desserte et d'infrastructure a eu un effet positif sur la fréquentation de la gare, jusqu'à nécessiter des adaptations supplémentaires. En 2017, l'inauguration du hall 3 côté Belcier a fortement changé le lien entre la gare et la ville. Historiquement orientée vers le centre, la gare s'est davantage ouverte sur les quartiers en transformation du quartier Belcier, pour afficher une nouvelle ambition : faire de la gare Bordeaux Saint-Jean un espace public favorisant les liens interquartiers.

Principales rénovations de la gare Bordeaux Saint-Jean pour s'adapter aux évolutions ferroviaires

Principales rénovations de la gare

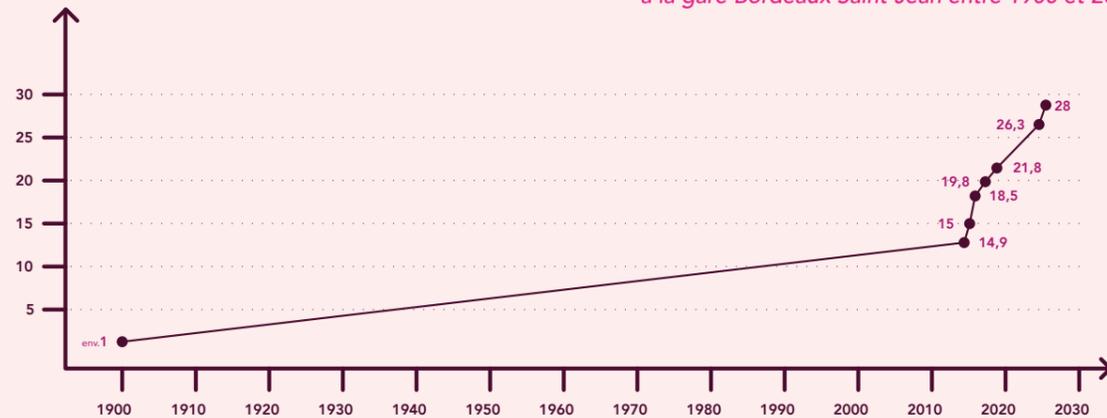


Projets ferroviaires



Fréquentation en millions de visiteurs par an

Évolution du nombre de visiteurs (voyageurs et non voyageurs) à la gare Bordeaux Saint-Jean entre 1900 et 2023



Face aux défis de l'augmentation de la fréquentation et de la multiplicité des usages, quelles adaptations opérer pour répondre aux enjeux urbains, de mobilité, et d'aménagement du pôle d'échanges multimodal de demain ?

Pourquoi parle-t-on de pôle d'échanges multimodal (PEM) pour la gare Bordeaux Saint-Jean ?

La gare Bordeaux Saint-Jean est bien plus qu'un simple bâtiment ferroviaire. Le pôle d'échanges multimodal assure en effet trois fonctions très complémentaires : la fonction mobilité, la fonction d'aménagement et la fonction urbaine.

Le site intègre donc une variété de modes de déplacement, dont les trains, les tramways, les bus, les cars, les taxis, les voitures, les vélos et la marche. Cette intégration vise à faciliter les transitions entre les différents modes, simplifiant ainsi les déplacements quotidiens ou occasionnels. En offrant des connexions fluides, le pôle d'échanges améliore l'efficacité et le confort des voyages.

Le pôle d'échanges inclut aussi des espaces dédiés aux différents besoins des utilisateurs¹, tels que des zones d'attente confortables,

des espaces commerciaux, des accès facilités pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Ces aménagements ont pour objectif d'optimiser l'utilisation de l'espace et d'améliorer l'expérience des utilisateurs. La gare Bordeaux Saint-Jean devient ainsi un lieu de vie où les voyageurs peuvent non seulement attendre leur train mais aussi profiter de divers services et commodités.

Le pôle d'échanges joue un rôle dans la structuration et le développement de la ville. Il s'intègre dans le tissu urbain environnant, contribuant au nouveau dynamisme des quartiers de Bordeaux Sud en développement avec l'EPA Euratlantique (dont Amédée Saint-Germain, Saget, Paludate, Belcier et Armagnac). La végétalisation des espaces publics autour de la gare améliore la qualité de l'air et crée un environnement plus agréable, tandis que les modes de déplacement plus durables sont encouragés. En outre, il est un point de connexion essentiel entre les différentes parties de la ville, facilitant la mobilité intra-urbaine.

En résumé, la gare Bordeaux Saint-Jean a su opérer sa transformation en pôle d'échanges multimodal. Elle doit encore évoluer pour répondre aux nouveaux défis de la mobilité.

L'enjeu est de faciliter encore les déplacements de millions de voyageurs et d'améliorer les infrastructures pour répondre aux besoins.



CE QU'IL FAUT RETENIR

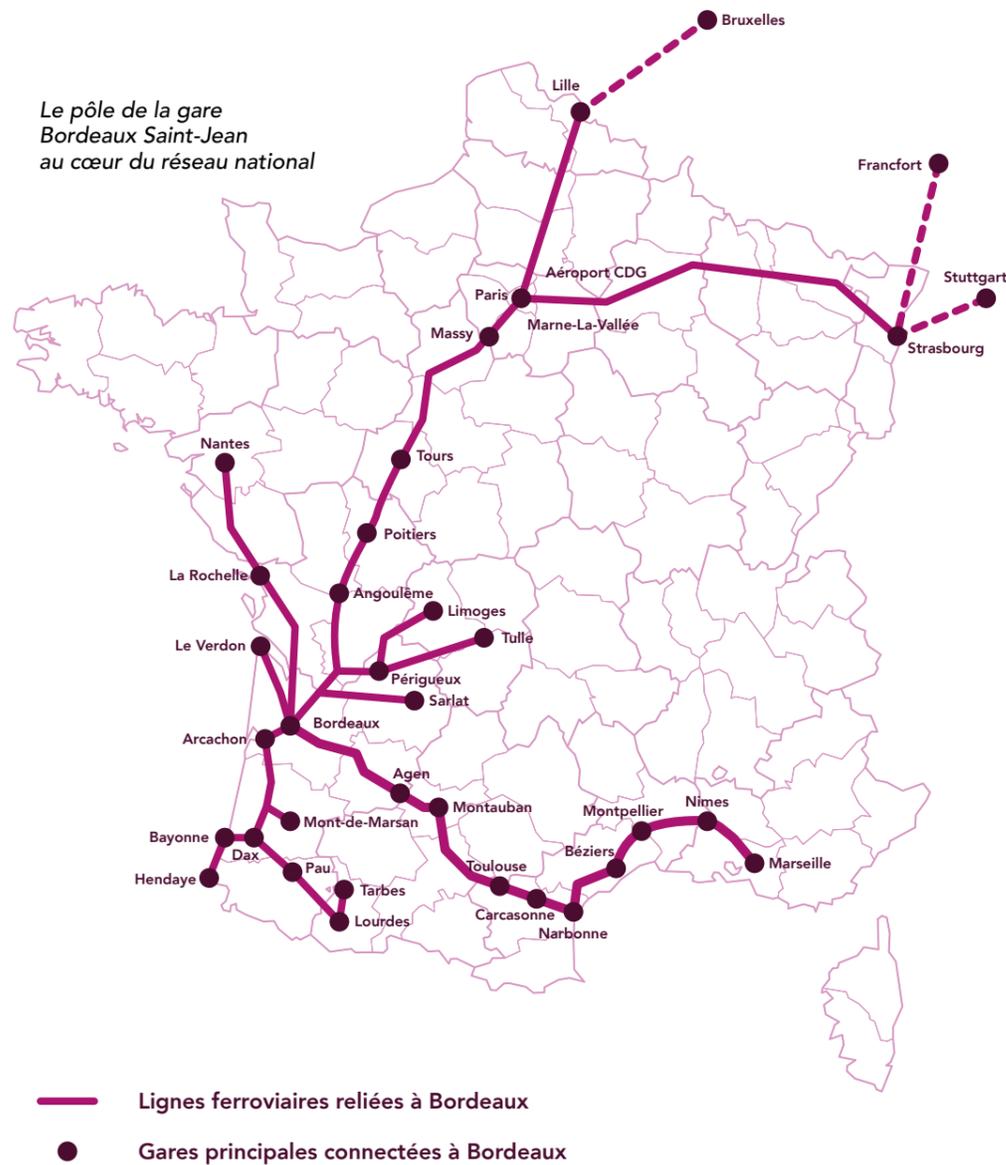
- **Concentration des modes de transport :** le pôle d'échanges multimodal de la gare Bordeaux Saint-Jean facilite les correspondances entre les trains, les tramways, les bus urbains, les cars régionaux, les cars longue distance, les voitures, les taxis, les vélos et les piétons, rendant les déplacements plus fluides et pratiques.
- **Aménagement des espaces :** les aménagements visent à améliorer le confort et l'expérience des utilisateurs

avec des zones d'attente confortables, des espaces commerciaux et des services adaptés à la demande. Sans oublier les systèmes d'information et la signalétique qui guident les usagers.

- **Connexions urbaines :** au cœur de l'Opération d'Intérêt National Bordeaux Euratlantique, le pôle d'échanges s'inscrit dans un secteur transformé, très dynamique en termes de logements, d'activités et d'emplois.

Un pôle d'échanges, de multiples échelles

Le pôle d'échanges de Bordeaux est situé au cœur d'un réseau de transports. Chaque jour, il est parcouru par les utilisateurs de la gare ferroviaire (Trains à Grande Vitesse, inter-régionaux, nationaux et internationaux) qui se déplacent à l'échelle nationale ou régionale en partant de la gare Bordeaux Saint-Jean, ou en y arrivant.



Le pôle de la gare Bordeaux Saint-Jean au cœur du réseau régional de la Région Nouvelle-Aquitaine



Cette grande échelle implique d'ailleurs l'adaptation du pôle dans les années à venir avec le prolongement

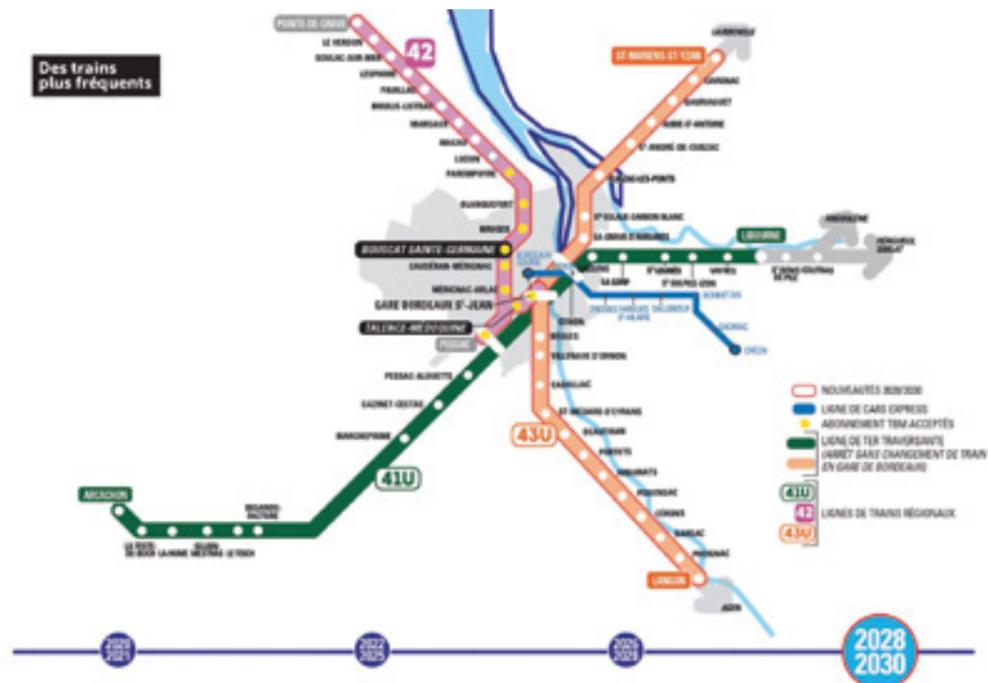
futur de la ligne à grande vitesse en direction de Toulouse, de Dax et à terme de l'Espagne.



Le projet de prolongement de la Ligne Grande Vitesse vers Dax et Toulouse

De plus, le pôle est au cœur du réseau de transports en commun métropolitains (tramway, bus urbains), régionaux (cars), nationaux (cars longue distance).

Ce rôle sera renforcé par la place centrale que le pôle aura dans le futur réseau du Réseau Express Régional métropolitain, en cours de déploiement depuis 2018 à l'échelle du bassin de vie bordelais.



Le pôle de la gare Bordeaux Saint-Jean au cœur du futur Réseau Express Régional (RER) métropolitain

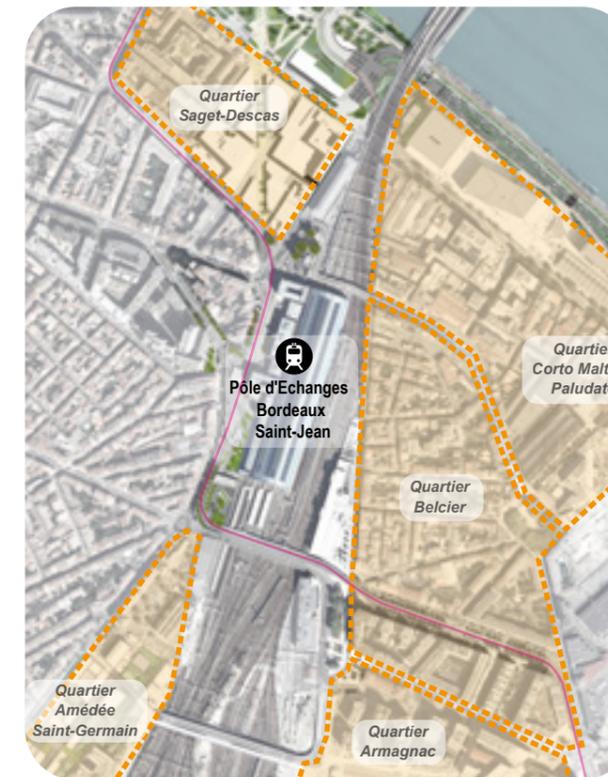
Une gare emblématique dans un secteur en transformation

La gare Bordeaux Saint-Jean se trouve au cœur d'un quartier ayant fait l'objet de transformations très récentes.

Il relie aujourd'hui les bâtiments historiques de la rue Charles Domercq ou de Belcier aux constructions modernes des nouveaux quartiers Amédée Saint-Germain, Paludate, Armagnac et Saget, qui forment un ensemble très attractif et très dynamique, tant sur le plan économique que démographique, dans une logique de renouvellement urbain.

Le pôle de la gare doit accompagner ces mutations et trouver un équilibre entre plusieurs exigences :

- **Gestion des flux :** le pôle doit assurer la fluidité des déplacements à l'échelle du quartier tout en garantissant une accessibilité¹ optimale de la gare.
- **Adaptation des infrastructures :** la gare doit répondre à sa vocation première en accueillant un nombre croissant de voyageurs, tout en offrant des services adaptés aux besoins variés de ses utilisateurs.
- **Intégration urbaine et environnementale :** elle doit contribuer à l'amélioration des continuités urbaines et prendre en compte les enjeux environnementaux. Cela inclut la végétalisation des espaces environnants et la promotion des modes de déplacement durables pour créer un environnement durable et agréable.



Le pôle de la gare Bordeaux Saint-Jean au cœur d'un secteur urbain en transformation par l'EPA Euratlantique

Les besoins d'aujourd'hui et demain

Au cours des dix dernières années, la gare Bordeaux Saint-Jean a connu une forte croissance de sa fréquentation. Le projet Grande Gare de Bordeaux doit permettre de faire face à cette augmentation, tout en se préparant aux prévisions de fréquentation d'ici 2030.





© SNCF

2019-2024 : le temps de la croissance

Au cours des dix dernières années, la fréquentation de la gare Bordeaux Saint-Jean a connu une croissance moyenne de plus de 8,5 % par an. Ce phénomène est alimenté par le fort dynamisme démographique local ainsi que par une offre de transport en constante augmentation. En termes de développement de la fréquentation, la gare Bordeaux Saint-Jean surpasse toutes les autres grandes gares régionales.

En 2023, la fréquentation a atteint un record de 28 millions de voyageurs et visiteurs annuels, confirmant une accélération récente, en particulier en raison du succès des modes de transport décarbonés. Cette tendance est reflétée par l'augmentation significative de la fréquentation du Train Express Régional Nouvelle-Aquitaine, avec une croissance moyenne de 6 % par an depuis 2016. Chaque jour, près de 400 trains font halte dans cette gare très animée.



+ 8,5 %

de croissance moyenne de la fréquentation par an depuis 2014

Des flux déséquilibrés

Bien que le hall 3 côté Belcier soit conçu pour accueillir un grand nombre de voyageurs, la majorité des accès à la gare Bordeaux Saint-Jean continue de se faire côté Saint-Jean, soit environ 80% des accès. Une prédominance qui s'explique par la situation géographique de la gare et sa connexion directe au centre-ville, ainsi que par la concentration des modes de transport sur le parvis Charles Domercq. Cependant, cette configuration génère des conflits d'usage et une saturation des espaces publics, notamment sous la halle bus/tramway sur le parvis.

À l'inverse, le hall 3 connaît une fréquentation nettement inférieure malgré sa capacité d'accueil. Cette différence souligne le besoin d'un rééquilibrage des flux de voyageurs pour mieux répartir la fréquentation entre les deux côtés de la gare. Ainsi, en augmentant l'utilisation des infrastructures et des accès côté Belcier, il serait possible de réduire la congestion côté Saint-Jean, d'optimiser l'espace disponible et d'améliorer l'expérience des utilisateurs.



28
millions
de voyageurs
et visiteurs
en 2023

Des flux déséquilibrés entre le parvis Saint-Jean (en haut) et le parvis Belcier (en bas)

Une augmentation continue de la fréquentation d'ici 2030

La gare Bordeaux Saint-Jean doit se préparer à une fréquentation accrue, stimulée par les projets d'amélioration de la desserte et les développements urbains voisins. Cela impose de réorganiser le bâtiment de la gare ferroviaire, mais aussi de reconfigurer des fonctions intermodales. Il importe de comprendre précisément l'effet de chaque projet sur l'espace disponible.

Au cœur du réseau formé par les trois lignes du Réseau Express Régional métropolitain, l'expansion de l'offre de transport (un train toutes les demi-heures) entraînera un renforcement de la fréquentation. Cette évolution aura inévitablement un impact quotidien sur les flux à l'échelle du pôle.

Avec les nouvelles lignes à grande vitesse vers Toulouse, Dax et l'Espagne, l'introduction de nouveaux matériels roulants et un meilleur cadencement, l'avenir de l'offre longue distance et des Trains à Grande Vitesse s'annonce également dynamique. L'impact sur la fréquentation sera significatif.

De plus, le schéma des mobilités de Bordeaux Métropole est en cours de déploiement jusqu'en 2030 pour répondre à la demande croissante de déplacements urbains : il vise à décongestionner le territoire métropolitain, fluidifier les liaisons rive droite-rive gauche, offrir des alternatives attractives à la voiture pour les liaisons métropole-hors métropole grâce en particulier au Réseau Express Régional métropolitain, tout en décarbonant les mobilités.

Avec ses trois lignes de tramway (C, D et, à partir de 2025, E) et plusieurs lignes de bus, dont trois bus express à terme, la gare Bordeaux Saint-Jean joue déjà et continuera de jouer un rôle central dans le système métropolitain des mobilités.

Parallèlement, le Réseau Vélo Express (ReVE) est en cours d'extension avec 14 itinéraires sécurisés, répondant à la demande croissante des utilisateurs pour des déplacements sûrs et efficaces à vélo. Cette tendance, renforcée depuis la crise sanitaire, contribue à la transformation des espaces publics autour de la gare Bordeaux Saint-Jean pour les adapter aux évolutions des déplacements.

Finalement, les besoins en transport s'articulent aussi avec les projets Bordeaux Euratlantique. Cette Opération d'Intérêt National créée en 2009 en lien avec l'arrivée future de la Ligne Grande Vitesse, vise à accueillir 50 000 nouveaux habitants et 30 000 emplois sur son périmètre d'ici 2040 pour rééquilibrer le développement du sud métropolitain et reconquérir des fonciers artificialisés et délaissés. La première opération d'aménagement, la ZAC Saint-Jean Belcier prévoit l'accueil, à l'horizon 2032, de 13 000 habitants et 20 000 emplois, principalement côté Belcier.



13 000

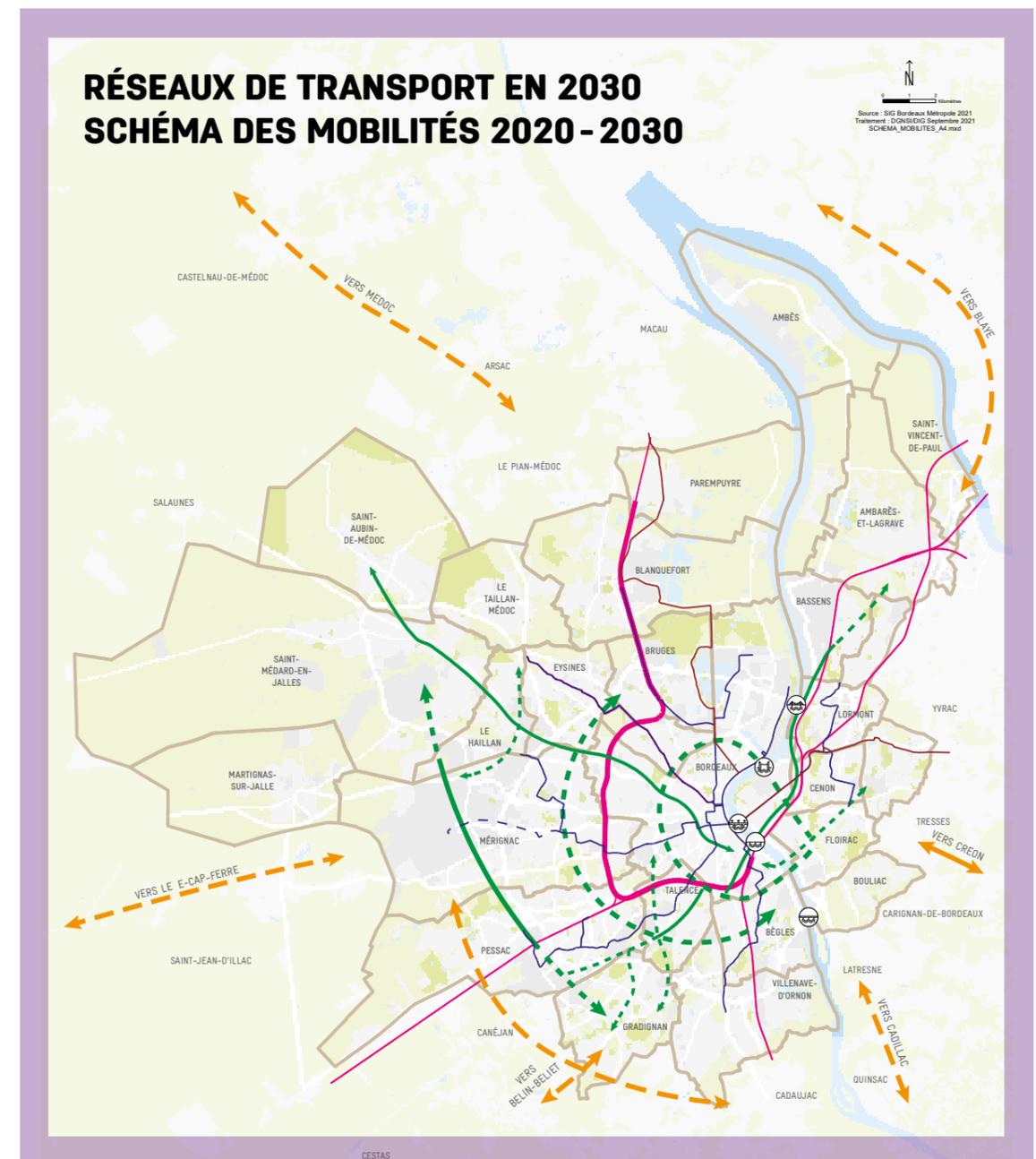
habitants supplémentaires
côté Belcier d'ici 2032



20 000

emplois supplémentaires
côté Belcier d'ici 2032

Schéma des mobilités de Bordeaux Métropole



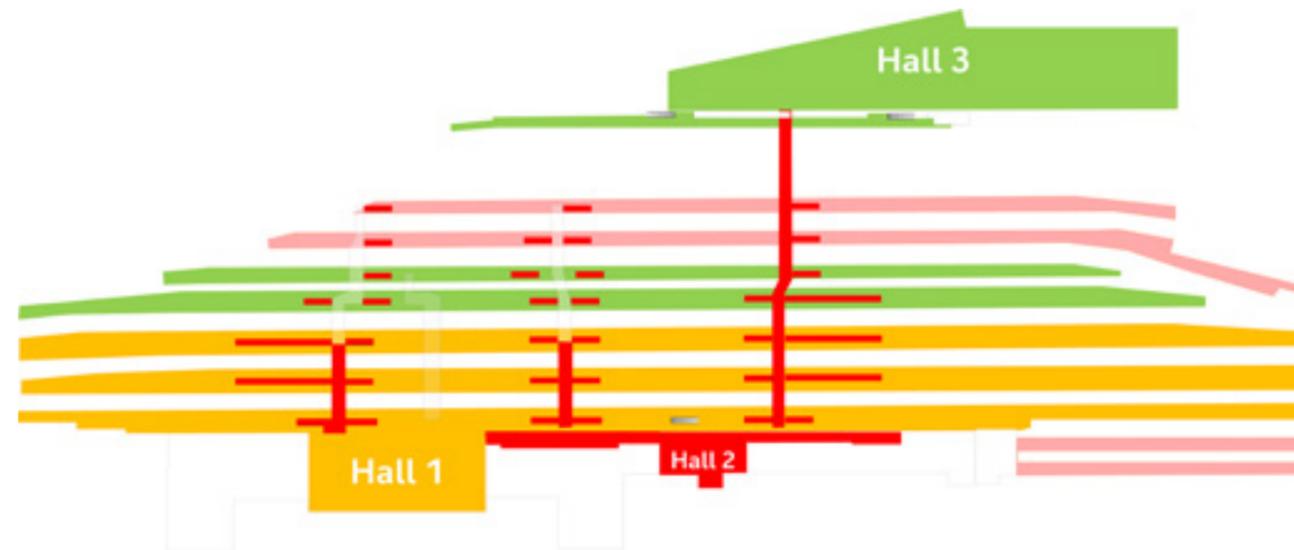
Légende

- Car express existant
- Car express en projet
- Bus express circulaire existant
- Bus express circulaire en projet
- Bus express radial existant
- Bus express radial en projet
- Voie ferrée circulaire existante
- Voie ferrée
- Tramway
- Lignes du Réseau Vélo Express (ReVE) - 2021-2022



Répondre durablement à la saturation de la gare

La prise en compte de l'ensemble de ces projets a permis, grâce à une étude de flux approfondie, de cartographier avec précision les zones de congestion dans la gare.



Résultats de l'étude des flux de voyageurs dans la gare ferroviaire à horizon 2030, sans prise en compte du projet Grande Gare de Bordeaux

On observe plusieurs points de saturation :

- **les accès aux souterrains** depuis les quais ;
- **les souterrains**, et particulièrement le souterrain sud qui participe à la liaison interquartiers ;
- **le hall 2** et une partie du bâtiment historique ;
- **les parvis**, avec une congestion accentuée au niveau de l'arrêt de tramway « Bordeaux Saint-Jean ».

LE SAVIEZ-VOUS ?

En descendant du train, une attente de plus de 2 minutes pour accéder aux sorties des quais augmente le risque de traversées des voies ferrées par des voyageurs. Réduire ce temps d'attente permet de renforcer la sécurité et le confort de tous.



CE QU'IL FAUT RETENIR

La gare Bordeaux Saint-Jean a traversé plusieurs phases de réorganisation pour s'adapter à l'augmentation constante de sa fréquentation et à l'évolution des besoins de ses utilisateurs, marquées entre autres par l'essor de la voiture individuelle, l'arrivée du Train à Grande Vitesse, l'intégration du tramway et l'ouverture du hall 3 côté Belcier. Cependant, la répartition actuelle des flux entre les deux côtés de la gare montre ses limites. L'augmentation de la fréquentation aux heures de pointe, le développement continu de modes de transport plus efficaces et plus propres ainsi que le développement des quartiers environnants tout comme celui du territoire métropolitain doivent être anticipés.

Pour répondre à ces défis et adapter le pôle d'échanges multimodal aux besoins futurs, SNCF Gares & Connexions et ses partenaires proposent de :

- **réorganiser les espaces** dans un objectif de sécurité et de confort pour l'utilisateur ;
- **rendre lisible l'offre** à disposition de l'usager et faciliter les circulations ;
- **équilibrer l'offre** en transports et en services tout en répondant à l'augmentation des besoins ;
- **s'adapter aux enjeux climatiques** dans un objectif de résilience et de réduction des émissions polluantes.

Le projet Grande Gare de Bordeaux

Un projet porté par de nombreux partenaires et à destination de tous les utilisateurs. D'ici 2030, un pôle d'échanges valorisé autour de 10 priorités, grâce à des espaces élargis et une réorganisation des modes de déplacement.



Cap sur 2030 !

Le projet Grande Gare de Bordeaux porte l'ambition de déployer un programme d'action global intégrant la réorganisation de certaines fonctions, la réalisation d'aménagements et l'apport de nouveaux services. L'objectif est de livrer le projet à l'horizon 2030 tout en déployant, le plus tôt possible, les premières solutions de façon à améliorer le plus rapidement possible le fonctionnement du pôle.

À qui s'adresse le projet ?

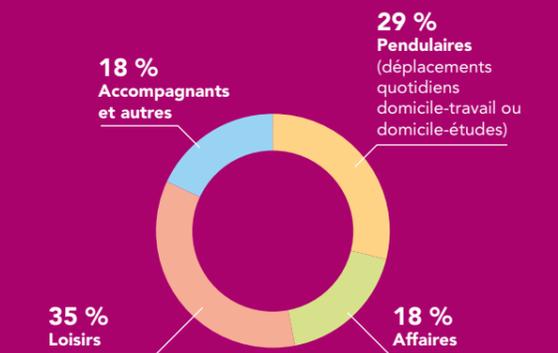
Le projet Grande Gare de Bordeaux vise avant tout à répondre aux besoins de mobilité de tous les utilisateurs, qu'ils soient habitants de Bordeaux, de la métropole, de la région, du reste de la France ou de l'Europe, qu'ils voyagent quotidiennement ou occasionnellement.

L'utilisateur désigne à la fois les voyageurs et les visiteurs.

S'appuyer sur la valorisation de l'existant

Pour mener à bien le projet Grande Gare de Bordeaux, SNCF Gares & Connexions et ses partenaires adoptent une approche d'optimisation des infrastructures existantes. Cela implique de réorganiser intelligemment les espaces, d'améliorer la gestion des flux et d'exploiter au maximum les installations actuelles. L'objectif est d'améliorer significativement l'expérience des utilisateurs tout en minimisant l'impact sur l'environnement et en préservant le patrimoine architectural.

Qui sont les utilisateurs de la gare de Bordeaux Saint-Jean ?



Source : baromètre de satisfaction SNCF G&C 2024

Les partenaires mobilisés

Conscients des défis métropolitains, régionaux, nationaux et européens, les partenaires sont unis par la nécessité d'une vision globale et cohérente du développement du pôle d'échanges multimodal.



Manifestant son intérêt pour le développement de la mobilité durable et des axes ferroviaires du Sud-Ouest, l'Union européenne a accordé une subvention de 50 % pour l'ensemble des études du pôle (avant-projet et projet), dans le cadre du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE).



L'État est autorité organisatrice des trains nationaux conventionnés et partenaire du Réseau Express Régional métropolitain. Il garantit notamment l'articulation du projet de pôle avec l'ensemble des projets ferroviaires au niveau de l'étoile de Bordeaux.



La Région Nouvelle-Aquitaine organise le service des trains régionaux (Train Express Régional) et des cars régionaux, et est co-pilote du Réseau Express Régional métropolitain. Elle est en outre chef de file de l'intermodalité et elle est donc pleinement partie prenante du projet, qui permettra de renforcer l'offre de Train Express Régional, de trains Réseau Express Régional métropolitain, de cars régionaux et de cars express régionaux.



Autorité organisatrice des mobilités sur le territoire métropolitain et maître d'ouvrage des espaces publics, Bordeaux Métropole conçoit et met en œuvre une stratégie de mobilité durable et résiliente. En lien notamment avec le Réseau Express Régional métropolitain, qu'elle copilote, le projet Grande Gare de Bordeaux participe à l'amélioration de la performance du nouveau réseau déployé dans le cadre du schéma métropolitain des mobilités voté en 2021.



L'insertion du pôle dans le tissu urbain, la connexion directe aux quartiers historiques et aux nouveaux quartiers, la continuité des parcours piétons et les enjeux de végétalisation font écho aux politiques publiques de la Ville de Bordeaux, qui est mobilisée pour la réussite du projet.



Le projet Grande Gare de Bordeaux se coordonne avec les projets d'aménagement portés par l'Établissement public d'aménagement (EPA) Bordeaux Euratlantique.



Bordeaux Métropole et l'ensemble des partenaires du pôle ont confié la maîtrise d'ouvrage unique à SNCF Gares & Connexions, qui dispose des compétences et de l'expérience requises. SNCF Gares & Connexions pilote ainsi les procédures réglementaires, l'élaboration du programme et la réalisation des études d'avant-projet.

Les 10 priorités pour demain

Une gare...

PRATIQUE

Actuellement, la répartition des espaces pour chaque mode de déplacement est peu claire. L'augmentation croissante des besoins de mobilité conduit à une saturation de l'espace disponible.

Demain, le pôle d'échanges multimodal sera réorganisé pour remplir efficacement sa mission principale : être un « hub » de mobilité pleinement fonctionnel. Vous bénéficierez d'une gamme complète et pratique de moyens de transport, conçus pour faciliter vos déplacements.

FLUIDE

Il est aujourd'hui difficile de s'orienter dans le pôle d'échange multimodal. Les cheminements d'un mode à l'autre et à l'intérieur de la gare, entrecoupés d'espaces d'attente et de stationnement, sont complexes.

Demain, le fonctionnement du pôle d'échanges multimodal sera plus intuitif. Vous profiterez de cheminements directs avec des distances de déplacement réduites vers les trois accès à la gare. La signalétique améliorée vous guidera efficacement tout au long de votre parcours.

ACCESSIBLE

L'accès au pôle d'échanges multimodal peut être compliqué et parfois physiquement difficile. Les cheminements présentent des différences de niveaux entre la rue, les parvis, les quais et les passages souterrains, créant des discontinuités.

Demain, un plan de circulation adapté aux besoins de chaque mode de déplacement améliorera l'accessibilité pour tous. Les aménagements garantiront des cheminements fluides, continus et sécurisés, permettant à chacun de fréquenter les lieux en toute simplicité, particulièrement pour les personnes en situation de handicap sachant que ces points d'attention seront utiles à tous les utilisateurs.

INTÉGRÉE

L'offre multimodale est concentrée principalement sur et autour du parvis Charles Domercq. Les cars longue distance et les abris vélos sont dispersés à l'intérieur et à l'extérieur du pôle, rendant les parcours difficilement compréhensibles pour les utilisateurs en correspondance.

Demain, les différents modes de transport seront positionnés de manière ordonnée à chaque accès du pôle d'échanges multimodal. Une gare routière intégrée accueillera les cars longue distance afin de faciliter les transferts entre les modes. Des continuités piétonnes vers les quartiers adjacents assureront des cheminements fluides et sécurisés pour tous.

SPACIEUSE

Les espaces du pôle d'échanges multimodal ne sont plus dimensionnés pour répondre à l'augmentation constante de la fréquentation, créant une sensation d'exiguïté.

Demain, la réorganisation du pôle d'échanges multimodal offrira des espaces de plus grande dimension, améliorant les déplacements comme la fréquentation des lieux.

CONFORTABLE

Les zones d'attente sont aujourd'hui insuffisantes, les parcours sont discontinus et parfois entravés, et le hall 2 qui donne accès aux deux souterrains principaux est exigu et encombré.

Demain, vous profiterez de parcours plus spacieux et de zones d'attente lumineuses permettant de patienter agréablement avant de rejoindre chaque mode de transport.

VÉGÉTALISÉE

Le pôle a besoin de s'adapter aux aléas climatiques. Les parvis sont très minéralisés, les bâtiments très rapprochés. Les ombrages et les espaces de nature sont insuffisants, créant l'un des principaux îlots de chaleur de la ville.

Demain, des espaces naturels seront aménagés près des différents accès à la gare, profitant tant aux riverains qu'aux utilisateurs de la gare. Les parvis accueilleront une végétation adaptée aux contraintes techniques, créant ainsi un lieu de vie plus agréable et plus frais.

SÉCURISÉE

Aujourd'hui, les croisements de cheminements et le dimensionnement restreint des espaces entraînent des conflits d'usages.

Demain, les croisements entre les différents modes de transport seront réduits au minimum, assurant ainsi des trajets plus sécurisés pour les piétons.

ÉQUILBRÉE

Les espaces côté Saint-Jean sont actuellement contraints et saturés, tandis que ceux du côté Belcier sont sous-utilisés.

Demain, le nouveau fonctionnement du pôle rééquilibrera la fréquentation entre les deux côtés de la gare, garantissant des correspondances efficaces et rapides pour tous les utilisateurs.

VIVANTE

Certains espaces de la gare sont peu investis, ne profitant ni aux utilisateurs de la gare ni aux riverains.

Demain, tous les espaces du pôle d'échanges multimodal proposeront une offre diversifiée de commerces et services. La gare Bordeaux Saint-Jean sera un lieu de vie dynamique et animé.

Pour répondre à ces priorités, deux principes essentiels

Plus d'espace pour plus de voyageurs et de visiteurs

L'une des priorités du projet est d'élargir les espaces disponibles pour absorber l'augmentation du nombre de voyageurs et de visiteurs. Les parvis de la gare seront convertis en vastes espaces publics piétonniers. Ces espaces seront conçus non seulement pour gérer efficacement

les flux de personnes aux heures de pointe, mais aussi pour offrir un cadre agréable et apaisé durant les périodes plus calmes. Cette transformation vise à faire des parvis de véritables lieux de vie urbaine, comparables à d'autres places de la ville.



Vers une réorganisation des modes de transport

Le projet Grande Gare de Bordeaux proposera des aménagements pour tous les modes de déplacement (la marche, les vélos, les transports en commun, les taxis, les autres modes motorisés...) sur les trois parvis.

Nous vous proposons de découvrir en détail le projet de modernisation de la gare de Bordeaux vers la nouvelle Grande Gare de Bordeaux, un pôle multimodal multifonctionnel. Votre gare se transforme avec vous : partagez vos avis !

Cette réorganisation permettra aux voyageurs de circuler aisément entre les différents modes, améliorant ainsi la lisibilité et l'accessibilité du pôle d'échanges multimodal.



Le programme

Le projet Grande Gare de Bordeaux propose un programme global à l'intérieur de la gare ferroviaire, sur les parvis et leurs alentours, ainsi qu'aux abords. Les enjeux climatiques sont traités sur l'ensemble du pôle.

Visite guidée de solutions soumises à concertation...



À l'intérieur de la gare ferroviaire

Le souterrain longitudinal prolongé pour une meilleure répartition des flux

Actuellement disjoints, les souterrains ne favorisent pas une répartition efficace des voyageurs, concentrant les flux vers le seul souterrain traversant entre les deux côtés de la gare, Saint-Jean et Belcier. Le projet prévoit de prolonger le souterrain longitudinal sous le quai 1 : en connectant ainsi les quatre souterrains d'accès aux quais et les sous-sols des halls 1 et 2, les cheminements seront plus fluides et directs entre les différents espaces depuis n'importe quel point du sous-sol, réduisant les changements de niveaux.

Les quais : un nécessaire redimensionnement des accès

Il est primordial d'élargir les escaliers et rampes pour fluidifier les déplacements à la descente et à la montée des trains. Des solutions sont en cours d'étude pour les quais où la présence de poteaux limite les options d'aménagement.

Une nouvelle passerelle pour desservir les quais

Un nouvel ouvrage de franchissement et d'accès aux quais est envisagé au sud de la grande halle voyageurs. Intégrée harmonieusement à la structure de la halle, cette nouvelle passerelle piétonne et aérienne augmentera les points d'accès aux quais tout en répartissant efficacement les flux de voyageurs.

Conçue pour simplifier les cheminements tout en doublant la capacité de circulation entre les différentes sections de la gare, elle renforcera l'accessibilité des PMR. Cet ouvrage vise aussi à renforcer le lien interquartiers de part et d'autre de la gare, et à favoriser un rééquilibrage entre les halls existants.



Perspective illustrée de la future passerelle

Pourquoi une passerelle ?

Après avoir examiné différentes options comme l'élargissement des infrastructures existantes ou la création d'autres passages souterrains, plusieurs critères ont été étudiés : l'efficacité opérationnelle, la complexité des travaux, l'impact sur le trafic ferroviaire, les coûts et l'emplacement. Parmi ces choix, la passerelle ressort comme la solution la plus adaptée. Tout en s'intégrant au site, elle facilitera les déplacements dans la gare.

Halls 1 et 2 : des espaces plus spacieux

L'agrandissement des espaces publics dans les halls 1 et 2 améliorera les déplacements entre les halls, et vers les souterrains et les quais. Il s'agit de transformer ces espaces en véritables salles d'échanges, avec un accès direct aux quais via des passages souterrains et une nouvelle passerelle.

À terme, la gare sera structurée sur trois niveaux distincts (hall, souterrain, passerelle). L'extension des halls renforcera leur rôle central comme points d'entrée et d'orientation dans la gare, améliorant ainsi la clarté et l'accessibilité des différents espaces.

Commerces et services : une offre renouvelée

Pour bien répondre aux besoins des utilisateurs de la gare et des riverains, une nouvelle gamme de commerces et de services complémentaires sera développée. Ils seront visibles et facilement accessibles.

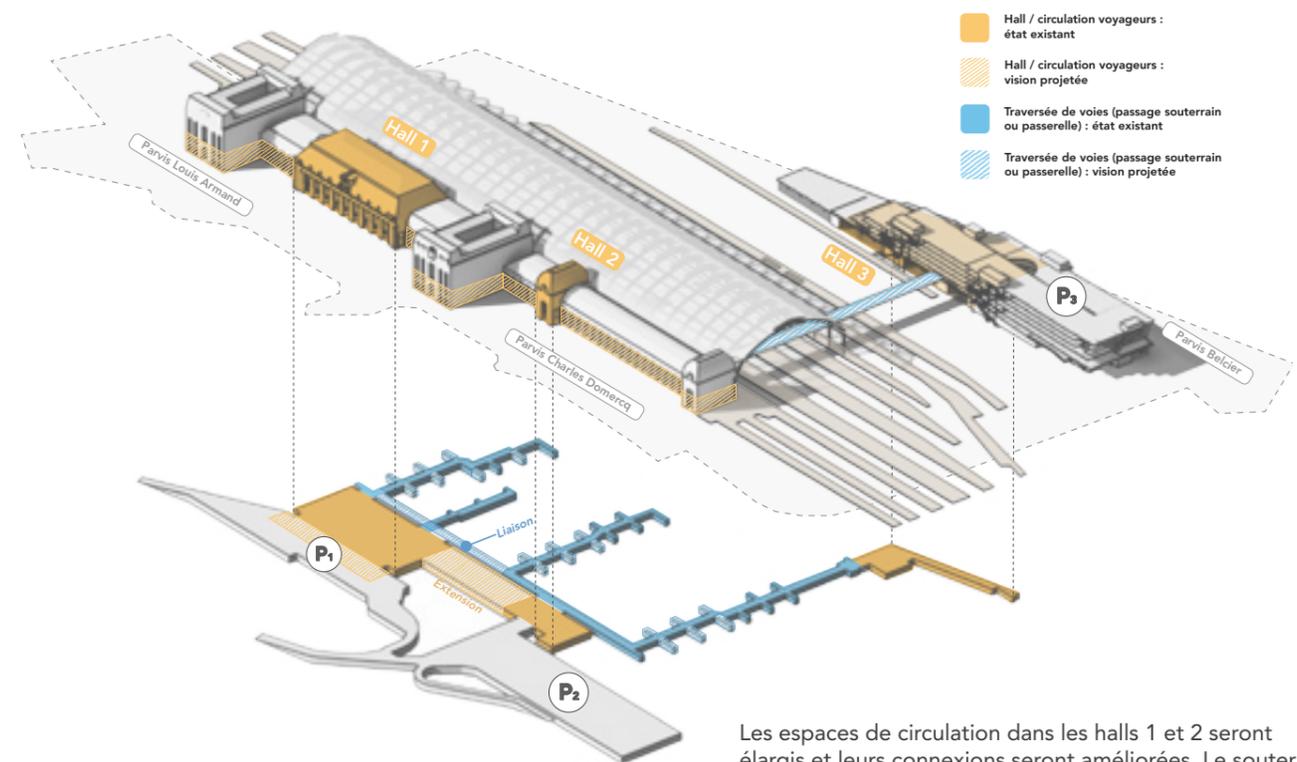
Pivot central de l'intermodalité au sein du pôle d'échanges multimodal, l'espace Modalis (information sur les réseaux de transports régional et métropolitain, et achats de billets) sera adapté aux évolutions récentes de l'offre de transports en commun.

PARLONS-EN !

Comment mieux se repérer en gare ? Quels sont les éléments de signalétique auxquels vous portez le plus attention lors de vos déplacements ? Faites-nous part de votre expérience.

PARLONS-EN !

Quels types de commerces seraient bénéfiques pour les utilisateurs du pôle d'échanges ? Quels services liés aux mobilités seraient utiles ?



Modélisation des évolutions dans la gare ferroviaire.

Les espaces de circulation dans les halls 1 et 2 seront élargis et leurs connexions seront améliorées. Le souterrain longitudinal sous le quai 1 sera prolongé pour permettre de relier les quatre souterrains d'accès aux quais et les sous-sols des halls 1 et 2. Une passerelle sera créée afin de mieux relier le côté Saint-Jean et le côté Belcier.



Sur les parvis

La pratique des modes actifs (marche, vélo) repose sur une échelle de distance : jusqu'à 1 km, la marche est privilégiée ; de 1 à 5 km, le vélo est optimal ; entre 5 et 8 km, les vélos à assistance électrique (VAE) sont davantage utilisés. Au-delà, les modes motorisés deviennent souvent nécessaires. L'organisation du pôle d'échanges tient compte de cette approche.

L'objectif : favoriser les modes de déplacement durables que sont la marche et le vélo, ainsi que des correspondances fluides avec les autres modes de déplacement.

Principe de planification des modes actifs selon une échelle de distance



Renforcer l'intermodalité vélo-train

D'ici 2030, la capacité de stationnement pour vélos au sein du pôle d'échanges sera doublée. Chacun des trois parvis pourrait accueillir des espaces de stationnement en arceaux, ou sécurisés en abris comme ceux des vélo-stations Belcier et Saint-Jean. Des stationnements vélos en sous-sol pourraient aussi être étudiés.

Cette organisation vise à maximiser la pratique cyclable vers et depuis la gare ferroviaire.



Vélo-stations Saint-Jean (en haut) et Belcier (en bas)

PARLONS-EN !

Pour des stationnements vélos, quelles sont vos attentes ? Quels services complémentaires (casiers, bornes de gonflage, stations d'auto-réparation...) seraient les plus bénéfiques pour les cyclistes ? Pour des stationnements vélos en sous-sol, quelles sont vos attentes ?

Des espaces publics de qualité

Le parvis Louis Armand, en prolongement du hall 1, sera connecté à la nouvelle voie dédiée aux piétons et cyclistes du projet urbain du quartier Saget, jusqu'aux berges de la Garonne. Ce nouvel espace public bénéficiera de la végétalisation du square du pont en U et du réaménagement de l'espace public de la fontaine existante sur le parvis de la gare.

Le parvis Charles Domercq, directement relié au hall 2, assurera une liaison directe avec le quartier Amédée Saint-Germain grâce à la création d'un espace végétalisé et la piétonnisation du parvis.

Le parvis Belcier s'ouvrira sur un quartier dynamique et réaménagé par l'EPA Bordeaux Euratlantique. Le square du pont du Guit sera transformé au bénéfice des habitants du quartier et des utilisateurs du pôle de la gare. Une attention particulière sera portée à la connexion du parvis et de la future gare routière prévue près du pont de la Palombe.

Les trois squares du pôle (square du pont en U, square du pont du Guit et square dans la raquette actuelle de régulation des bus) joueront un rôle dans la végétalisation de la gare. Compte tenu de la rareté des espaces de pleine terre disponibles, ces squares seront préservés. Ils sont reconnus pour leur valeur écologique, agissant comme des îlots de biodiversité, rafraîchissant l'air et favorisant l'infiltration des eaux pluviales. Un soin particulier sera apporté à la composition des massifs, au choix des essences végétales, à la taille des arbres et à l'installation du mobilier urbain. L'objectif est de créer des espaces publics répondant aux besoins des utilisateurs tout en améliorant la qualité environnementale du pôle.

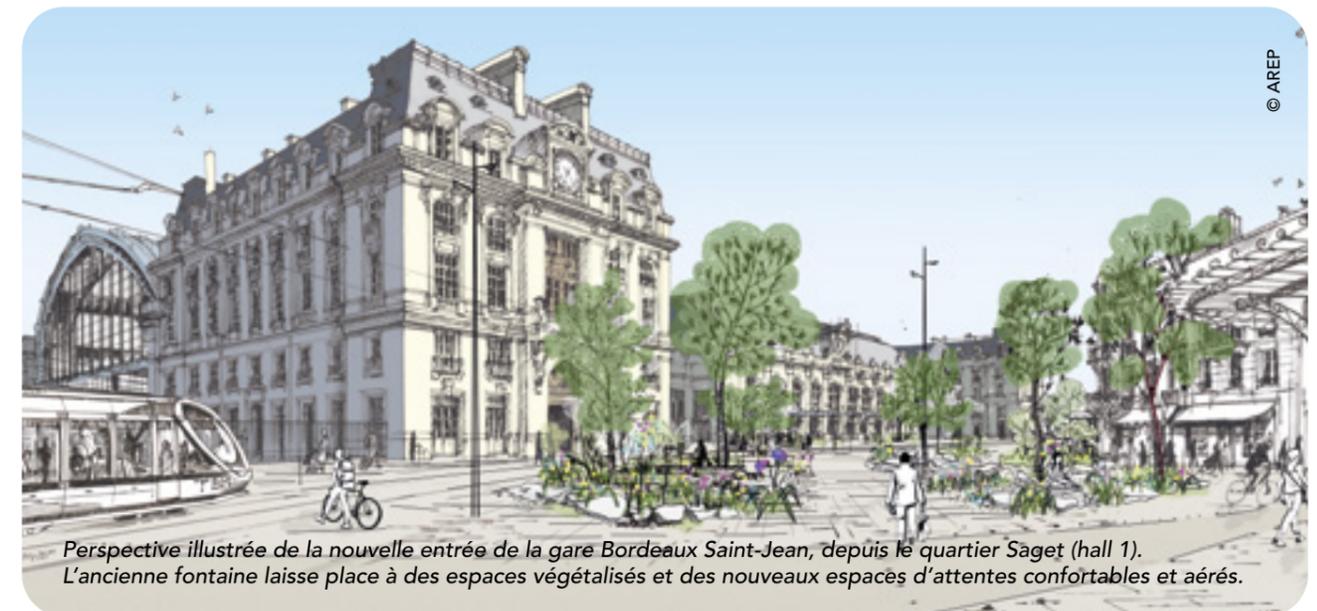
Plus de place pour les piétons

Les parcours piétons répondront à plusieurs critères et veilleront à être :

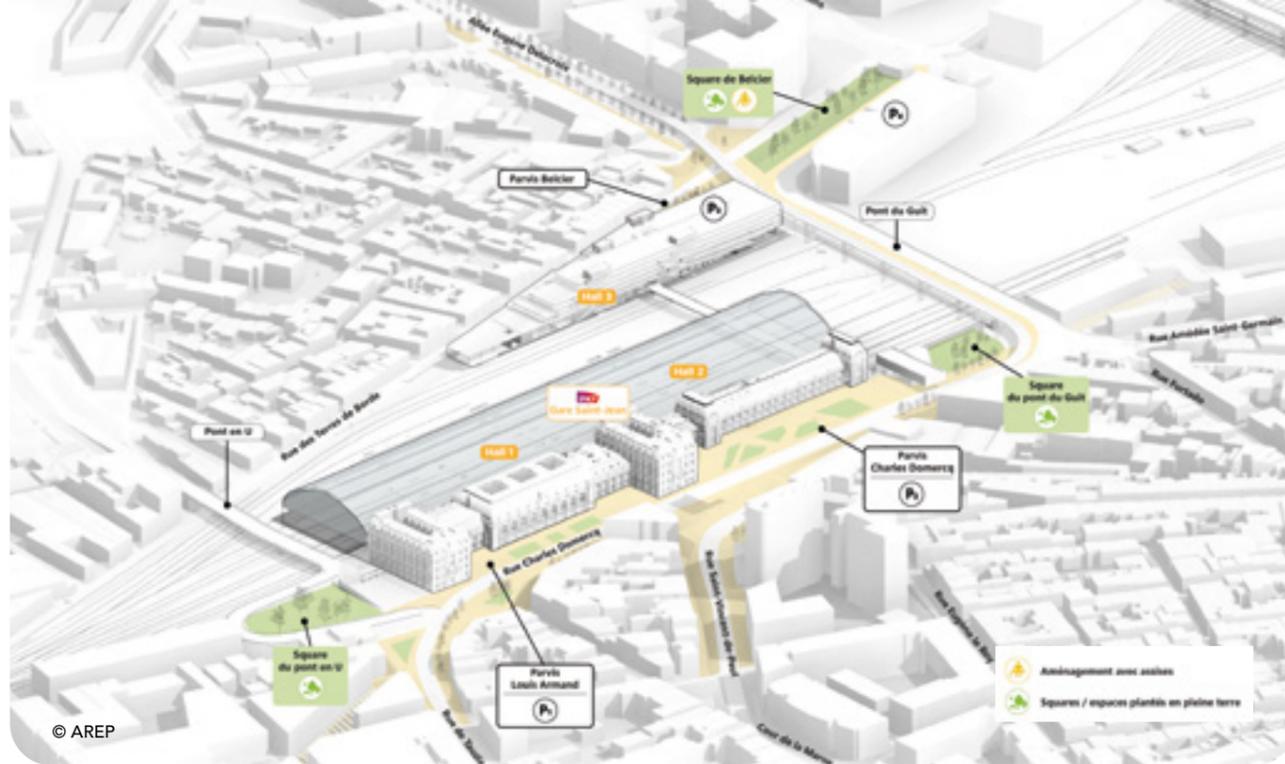
- fluides et sans obstacles, offrant des trajets courts et directs,
- agréables à parcourir, avec des largeurs adaptées au flux piétons, des espaces paysagers et des zones d'attente confortables,
- sécurisés et bien éclairés, pour limiter les risques de conflits avec tous types de véhicules,
- accessibles à tous, respectant les normes d'accessibilité (traitements de sol adaptés et sans niveaux) pour les PMR.

PARLONS-EN !

Comment imaginez-vous l'usage de ces squares ? Quelle ambiance paysagère imaginez-vous ?



Perspective illustrée de la nouvelle entrée de la gare Bordeaux Saint-Jean, depuis le quartier Saget (hall 1). L'ancienne fontaine laisse place à des espaces végétalisés et des nouveaux espaces d'attentes confortables et aérés.



Vue des futurs réaménagements des abords du pôle d'échanges multimodal de la gare Bordeaux Saint-Jean

Repenser les espaces d'attentes extérieurs

Les espaces d'attente sur les parvis seront repensés comme une extension agréable des halls de la gare.

Une signalétique claire sera installée pour faciliter l'orientation des voyageurs à travers le pôle.

La végétalisation des parvis, inspirée par les aménagements temporaires réussis sur le parvis Louis Armand, sera étendue au parvis Charles Domercq. Cette initiative comprend des zones ombragées, particulièrement appréciées en été. Les matériaux (sol et mobilier) viseront à minimiser l'effet "îlot de chaleur", contribuant ainsi à un environnement plus agréable et durable.

PARLONS-EN !

Quels services ou installations (abris, fontaines à eau, jeux pour enfants, équipements sportifs...) rendraient l'attente plus agréable ?

Quel type d'information sur les mobilités cherchez-vous sur les parvis ? Comment pourrait-elle être optimisée pour répondre à vos besoins de déplacement ?

Aménagements temporaires sur le parvis Louis Armand



Autour des parvis

Transports en commun : un espace simplifié et adapté aux évolutions de l'offre

Les transports en commun jouent un rôle structurant au sein du pôle d'échanges : aujourd'hui, plus de la moitié des voyageurs utilise le tramway, le bus ou le car pour se rendre en gare. Le pôle doit ainsi intégrer une offre en transports en commun adaptée aux besoins de desserte et évolutive.

Actuellement, la majorité des arrêts de bus et cars est située côté Saint-Jean. À l'avenir, leur répartition sera rééquilibrée entre le côté Saint-Jean (emplacements actuels sous la halle du parvis, rue Charles Domercq et cours de la Marne), et le côté Belcier (rue des Terres de Borde et allées Delacroix), en cohérence avec les origines-destinations des lignes, en garantissant une desserte au plus près de la gare pour les voyageurs.

Côté Saint-Jean, l'apaisement de la rue Domercq sera étudié afin de faciliter les cheminements piétons entre les arrêts de bus/cars et la gare, et plus largement pour donner la priorité aux piétons, vélos, transports en commun, taxis et autos venant en gare, en limitant le trafic de transit.

L'amélioration de l'accessibilité aux stations de tramway

Les études de flux du pôle remettent en question l'emplacement actuel de l'arrêt de tramway côté Saint-Jean. Il est en effet difficile d'élargir le quai pour résoudre les problèmes de saturation piétonne, qui devraient croître avec l'augmentation prévisionnelle de la fréquentation.

Le déplacement de la station de tramway est ainsi à l'étude. L'objectif est de simplifier la connexion piétonne entre le tramway et le train.

L'amélioration de l'accessibilité au pôle depuis la station de tramway côté Belcier pourra passer par un parcours piétons amélioré et mieux signalé.

Les taxis : une nouvelle visibilité

Pour améliorer le confort des voyageurs et l'efficacité du service, les taxis seront repositionnés côtés Saint-Jean et Belcier au plus près des trois parvis. Des stations visibles et rapidement accessibles depuis chaque hall seront aménagées et suffisamment dimensionnées pour accueillir l'offre nécessaire à la desserte du pôle.

Les déposes de taxis seront positionnées au plus près du bâtiment voyageurs. Des hypothèses en surface et en sous-sol sont à l'étude.

La signalétique guidera les voyageurs depuis les quais jusqu'aux taxis.

PARLONS-EN !

Comment permettre aux utilisateurs de la gare d'emprunter davantage la station de tramway Belcier ?

PARLONS-EN !

Comment rendre les stations de taxis plus visibles et accessibles depuis la gare ?



Des évolutions complémentaires aux abords

Des espaces de stationnement pour les deux-roues motorisés

Pour réduire la suroccupation de l'espace public par les deux-roues motorisés, des zones de stationnement gratuites seront aménagées sur les rues voisines. Une option payante pour le stationnement de long terme et offrant des services supplémentaires pourrait être envisagée dans les parkings de la gare.

PARLONS-EN !

Quels services supplémentaires pour les deux-roues motorisés (casiers, ...) serait-il pertinent de développer dans des espaces de stationnement sécurisés et payants ?

Des solutions adaptées aux modes de déplacement en libre-service

Les vélos en libre-service TBM resteront situés au plus près des parvis, comme aujourd'hui. Les zones dédiées aux modes de déplacements en libre-service (trottinettes, vélos et scooters électriques) seront positionnées sur les rues voisines du pôle de la gare.

PARLONS-EN !

Dans quel secteur souhaiteriez-vous trouver des places de stationnement pour les modes en libre-service autour de la gare ?

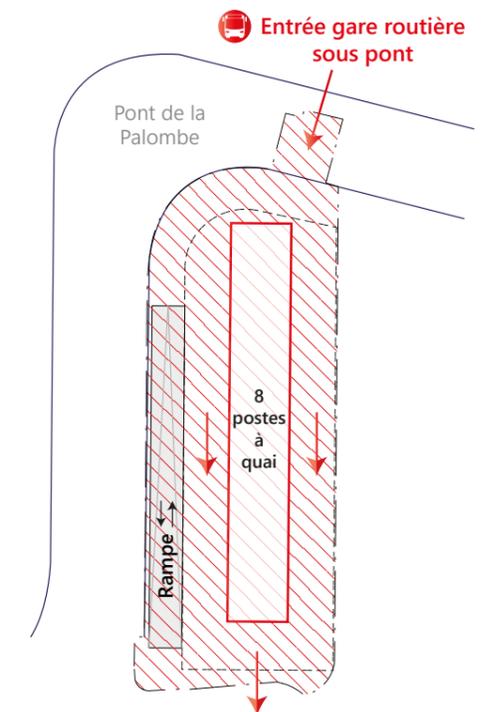
La création d'une gare routière

Aujourd'hui, les arrêts destinés aux cars longue distance sont situés à différents endroits autour du pôle d'échanges multimodal. Pour centraliser cette offre et proposer de nouveaux services aux voyageurs, une gare routière sera construite près du pont de la Palombe, côté Belcier.

De plus, pour répondre à l'accroissement prévisionnel des besoins de stationnement automobile sur le pôle, il est prévu que la future gare routière accueille des parkings en étages. L'impact des véhicules sur les espaces publics avoisinants sera minimisé.

PARLONS-EN !

Comment pourrait-on améliorer la connexion de la gare routière au quartier et à la gare ferroviaire ? Quels services devraient être disponibles à la gare routière ?



Plan de la nouvelle gare routière du pôle d'échanges multimodal de la gare Bordeaux Saint-Jean. La gare routière est composée de 8 quais. L'accès au nouveau parking au dessus est réalisé grâce à une rampe.

L'accès en voiture amélioré

Tout en favorisant le développement des modes de transport décarbonés, il convient de donner sa juste place à la voiture, en particulier pour les personnes n'ayant pas d'alternative.

Le jalonnement des parkings autour du pôle d'échanges facilitera l'accès au parking le plus proche. Le système de signalisation sera adapté au nouveau schéma de circulation englobant notamment l'ouverture du pont Simone Veil.

Les zones de dépose-minute en voiture seront réaménagées pour encourager leur utilisation. En particulier, l'arrêt minute actuel dans le parking P2 sera amélioré pour offrir une meilleure attractivité, plus de luminosité et une circulation optimisée. L'accès au hall 2 depuis les dépose minutes en souterrain sera notamment rendu plus visible.

En outre, l'implantation d'espaces dédiés au covoiturage et à l'autopartage sera étudiée sur le pôle d'échanges ou à proximité.

PARLONS-EN !

Comment rendre les zones de dépose-minute en voiture plus attractives ?

Des réponses concrètes aux enjeux climatiques



Exemples de végétalisation des parvis à Issoire (en haut) et Cagnes-sur-Mer (en bas)

Sur les parvis, une démarche de développement durable

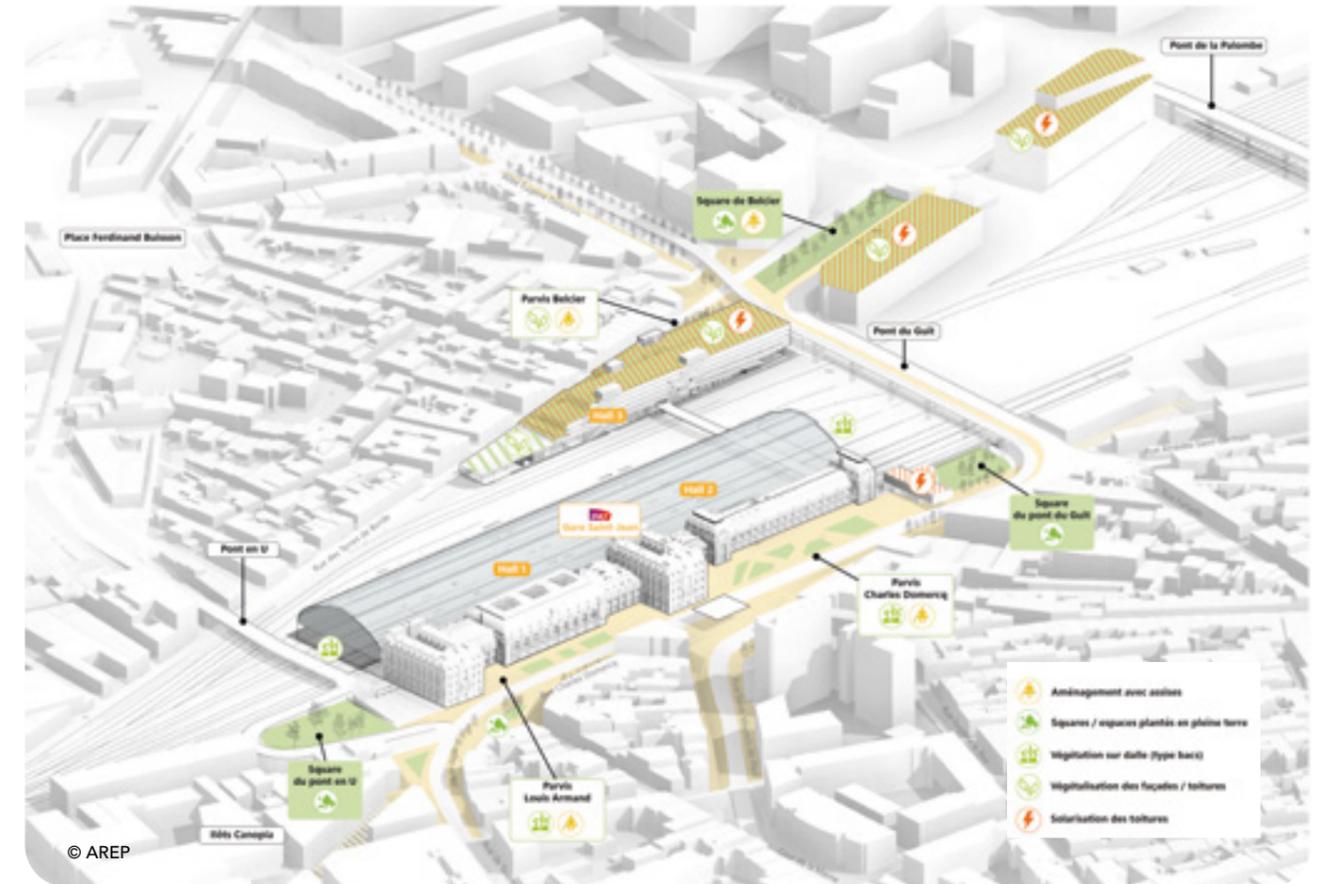
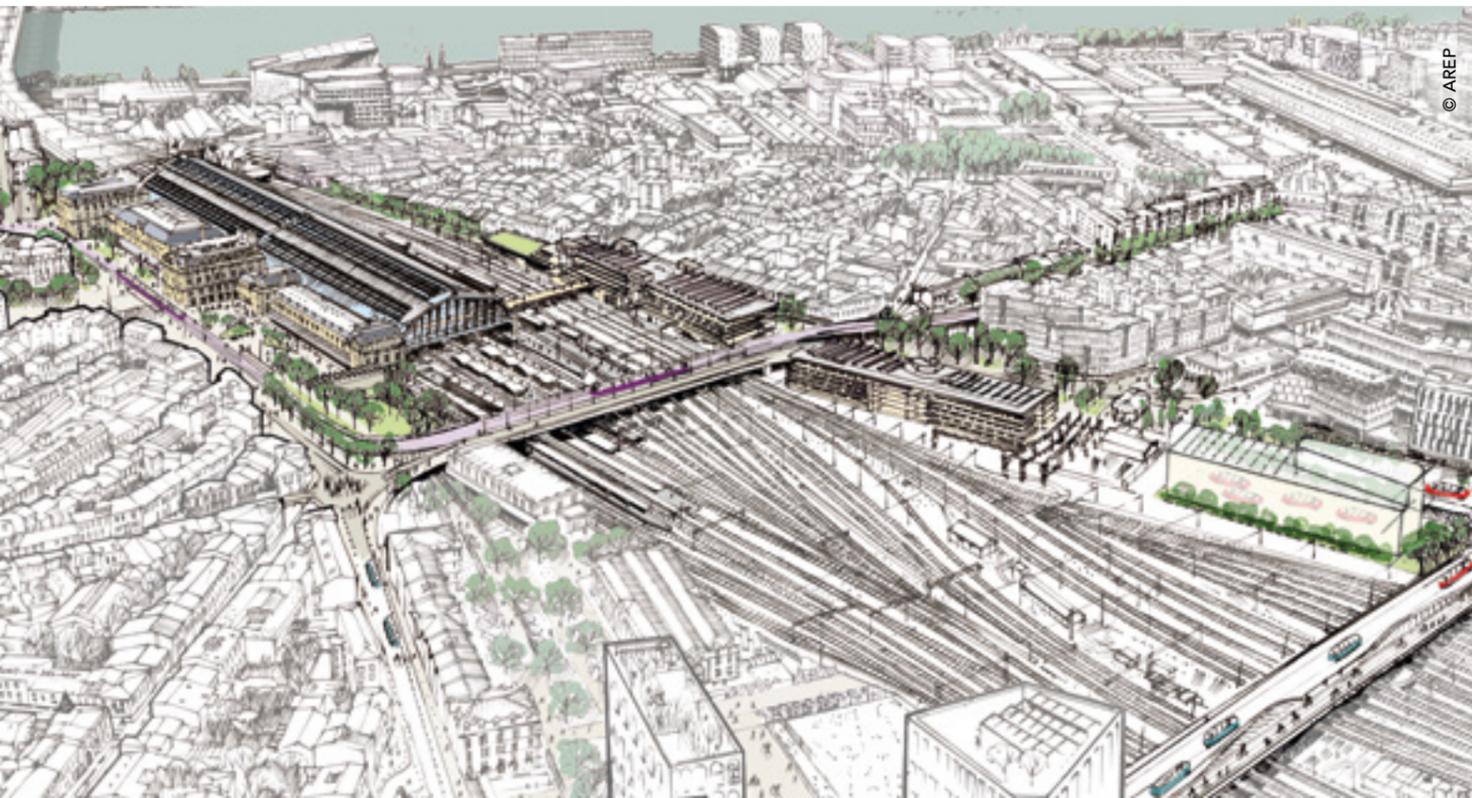
Une végétalisation des parvis améliorera la qualité des espaces publics pour les utilisateurs et les riverains. Plusieurs mesures permettront d'atténuer les effets du changement climatique : plantation et création d'îlots de fraîcheur pour réduire les températures ambiantes, utilisation de sols perméables pour favoriser l'infiltration des eaux de pluie, choix de matériaux à faible empreinte carbone pour les aménagements, et adaptation de l'éclairage pour minimiser la pollution lumineuse.

Les zones en pleine terre pourront accueillir des arbres, tandis que les zones sur dalles (au-dessus des parkings souterrains) recevront une végétation plus basse en bac. La végétalisation des toits des parkings sera également étudiée.

PARLONS-EN !

Quelles seraient vos propositions pour végétaliser davantage le pôle ?

Le visuel montre la gare de demain dans son environnement d'aujourd'hui. Les constructions futures sur les secteurs aménagés par Bordeaux Euratlantique ne sont pas présentées, notamment au premier plan.



Vue des futures installations réalisées en réponse aux enjeux climatiques. Les squares existants seront revitalisés et de nouveaux espaces de végétalisation seront créés sur les parvis. Certains toits seront également végétalisés et équipés de panneaux photovoltaïques.

Exemple de la gare de Grenoble

Faciliter l'autonomie énergétique du pôle

Conformément aux exigences réglementaires, le potentiel photovoltaïque du pôle de la gare est en cours d'évaluation. Il s'agit de faciliter l'autonomie énergétique de la gare en utilisant les toits du hall 3 Belcier et des parkings. L'installation de panneaux solaires respectera le caractère patrimonial du site. La démarche s'inscrit dans une vision globale de durabilité et d'efficacité énergétique pour le pôle d'échanges multimodal.



En résumé, un projet global à horizon 2030

Dans la gare ferroviaire

- Des quais plus accessibles
- Une nouvelle passerelle pour desservir les quais
- Des souterrains mieux connectés
- Des halls plus spacieux

Autour des parvis

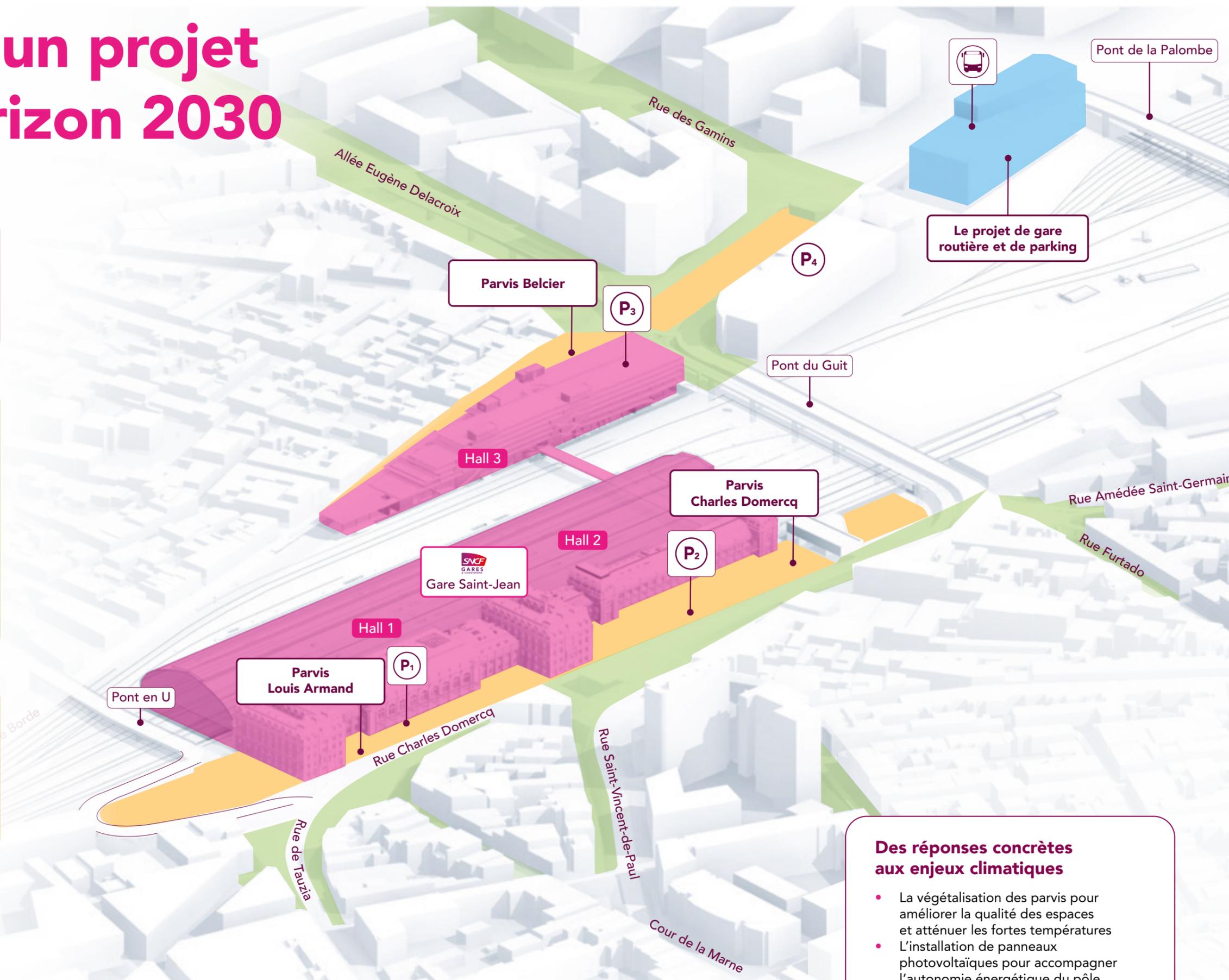
- Une organisation des espaces simplifiée et adaptée aux évolutions de l'offre de transports en commun
- Un accès aux stations de tramway facilité
- Des espaces dédiés pour les vélos TBM et pour les autres modes en libre-service
- De nouveaux espaces de stationnement pour les deux-roues motorisés
- Des arrêts de courte durée pour les voitures réaménagés au plus près des trains
- Un doublement, au minimum, des stationnements vélos

Sur les parvis

- Des espaces d'attente extérieurs repensés pour plus de confort
- Des espaces publics réaménagés et mieux intégrés dans le quartier
- Plus de place pour les piétons
- Des nouveaux commerces et des nouveaux services

La création d'une gare routière

- Une offre et des services tournés vers les voyageurs des cars longue distance
- Une gare routière couplée à un nouveau parking



Des réponses concrètes aux enjeux climatiques

- La végétalisation des parvis pour améliorer la qualité des espaces et atténuer les fortes températures
- L'installation de panneaux photovoltaïques pour accompagner l'autonomie énergétique du pôle

La mise en œuvre

Calendrier, pilotage, financement...
Ces éléments essentiels garantissent
une mise en œuvre harmonieuse et partenariale
du projet Grande Gare de Bordeaux.

La concertation préalable assure l'enrichissement
collectif de ses composantes.





© Anaël Barrière

Le financement

Les études préliminaires ont été co-financées par la Région Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux Métropole, la Ville de Bordeaux, Bordeaux Euratlantique et SNCF Gares & Connexions.

Le bilan de la concertation contribuera à orienter et à affiner le programme de cette opération.

La phase d'avant-projet en cours est co-financée par l'Union européenne (dans le cadre du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe – MIE), l'État, la Région Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux Métropole, la Ville de Bordeaux et SNCF Gares & Connexions.

Les études d'avant-projet, qui prendront en compte ce bilan, permettront de finaliser le coût du projet, la répartition financière entre les partenaires ainsi que le phasage des travaux.

SNCF Gares & Connexions mobilise l'ensemble de ses experts afin de travailler à chaque étape du projet sur la recherche d'optimisation des coûts.

Le montant global du projet est estimé en première approche à 100 millions d'euros.

Le calendrier

Le planning est conçu en cohérence avec les projets ferroviaires, urbains et de mobilité prévus à l'horizon 2030 et au-delà. Les travaux simples et apportant déjà une amélioration pour les voyageurs et visiteurs pourront être engagés dès 2024 (végétalisation, augmentation de l'offre vélos...).

2020-2022
Études préliminaires

2024
Concertation publique préalable et finalisation du programme

2025
Études d'avant-projet

2025-2028
Études projet et travaux d'amélioration de l'offre vélos, végétalisation des parvis et revitalisation des squares

2028-horizon 2030
Travaux principaux

Le pilotage du projet

Bordeaux Métropole et SNCF Gares & Connexions sont maîtres d'ouvrage du projet Grande Gare de Bordeaux. Afin de garantir la cohérence globale de la conception, Bordeaux Métropole a confié la maîtrise d'ouvrage unique à SNCF Gares & Connexions pour la phase d'avant-projet.



En savoir plus sur SNCF Gares & Connexions

Filiale de SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions est spécialiste de la gare, de la conception à l'exploitation en passant par la commercialisation des espaces. Avec 3 000 gares françaises, SNCF Gares & Connexions s'engage auprès de 10 millions de voyageurs et visiteurs quotidiens, faisant des gares un lieu de vie à part entière.



La concertation préalable

La concertation préalable² du projet Grande Gare de Bordeaux est organisée au titre du Code de l'urbanisme (article L. 103-02). Elle a lieu du 2 septembre au 11 octobre 2024.

Plus qu'une étape réglementaire, elle permet à l'ensemble des utilisateurs du pôle d'échanges, qu'ils soient voyageurs, riverains ou salariés du site, de contribuer à l'avenir du pôle d'échanges multimodal. Leurs remarques et propositions permettront d'alimenter les études, éclairer les arbitrages et ainsi affiner le projet.

La concertation portera sur le projet dans son ensemble. Les contributions sont attendues sur trois thèmes en particulier :

- les déplacements en gare et l'organisation des mobilités dans le pôle d'échanges ;
- l'insertion urbaine du pôle d'échanges et sa connexion aux quartiers historiques et en transformation ;
- les commerces et services dans l'ensemble des espaces du pôle d'échanges.

La concertation est également l'occasion d'approfondir des sujets variés : la configuration des squares proches de la gare, les équipements permettant de lutter contre les îlots de chaleur, les stationnements pour tous les modes (autos, vélos...), les dépose-minute et les zones taxis, la signalétique en gare et sur les parvis...

Comment participer à la concertation ?

Pour vous informer et contribuer

Le dossier de concertation et sa synthèse sont disponibles dans l'espace Modalis de la gare Bordeaux Saint-Jean, en mairie centrale de Bordeaux, à la mairie de quartier Bordeaux Sud, au siège de Bordeaux Métropole. De plus, il est disponible en ligne sur la plateforme participative

www.participation-grande-gare-de-bordeaux.fr

La plateforme participative présente l'ensemble du projet et permet de s'exprimer via un questionnaire, une carte participative et un registre en ligne. Elle comprend également le calendrier des rencontres, les modules d'inscriptions aux événements de la concertation préalable, et les documents. Le film disponible en ligne présente les grandes lignes du projet.

Pour contribuer, **des registres** sont disponibles dans l'espace Modalis de la gare Bordeaux Saint-Jean, en mairie centrale de Bordeaux, à la mairie de quartier Bordeaux Sud, au siège de Bordeaux Métropole.

Vos rendez-vous pour échanger et participer

JEUDI 19 SEPTEMBRE

La réunion publique de lancement de la concertation. Ouverte à tous, elle se tiendra de 18h30 à 20h30, au Théâtre national de Bordeaux en Aquitaine (salle du conservatoire) — 3 place Pierre Renaudel, à Bordeaux.

Cette réunion sera traduite en langue des signes. L'entrée est libre dans la limite des places disponibles.

Des rencontres sont organisées, sur inscription sur la plateforme participative du projet :

SAMEDI 21 SEPTEMBRE

Une balade sur le site du projet est programmée de 10h00 à 12h00, pour un diagnostic collectif en direct du terrain. Rendez-vous devant la boutique TBM de la gare Bordeaux Saint-Jean.

MERCREDI 25 SEPTEMBRE

Un atelier sur les mobilités se déroulera de 18h30 à 20h30, à l'Estrade, 137 rue Terres de Borde, à Bordeaux. **Grande Gare de Bordeaux : plus fluide, plus accessible, plus apaisée, comment améliorer la circulation ?**

JEUDI 3 OCTOBRE

Un atelier sur les aménagements se déroulera de 18h30 à 20h30 à l'Estrade, 137 rue Terres de Borde, à Bordeaux. **Grande Gare de Bordeaux : plus confortable, plus végétalisée, plus sécurisée, comment aménager les espaces ?**

JEUDI 10 OCTOBRE

Un café-débat sur les commerces et les services est programmé de 18h30 à 20h30 au Grand Comptoir, 1 Rue Charles Domercq, à Bordeaux. **Grande Gare de Bordeaux : plus vivante, plus pratique, plus équilibrée, comment développer l'offre de commerces et de services ?**

Afin de prendre en compte les points d'amélioration de l'accessibilité du pôle d'échanges aux personnes à mobilité réduite, des diagnostics seront réalisés avec l'association Espace 33, qui œuvre pour faciliter les mobilités des personnes en situation de handicap de la gare.



Des stands à vélo vont à la rencontre des utilisateurs durant toute la concertation

Mercredi 11 septembre

Gare de Bordeaux Saint-Jean	12h00 - 14h00
Gare de Libourne	16h30 - 19h30

Jeudi 12 septembre

Gare de Bordeaux Saint-Jean	13h30 - 15h30
Gare de Langon	17h30 - 20h00

Vendredi 20 septembre

Rue d'Armagnac	12h00 - 14h00
Gare de Bordeaux Saint-Jean	16h00 - 19h00

Samedi 21 septembre

Marché des Capucins	10h00 - 11h30
Gare de Bordeaux Saint-Jean	12h30 - 14h30
Place Ferdinand Buisson	15h00 - 16h30

Jeudi 26 septembre

Gare de Bordeaux Saint-Jean	12h00 - 14h00
Place André Meunier	15h30 - 17h00
Place des Citernes	17h30 - 19h00

Vendredi 27 septembre

Place de la Victoire	12h00 - 14h00
Gare de Saint-André-de-Cubzac	15h00 - 18h00

Mercredi 2 octobre

Gare de Bordeaux Saint-Jean	14h00 - 16h00
Gare d'Arcachon	16h30 - 19h30

Jeudi 3 octobre

Gare de Bordeaux Saint-Jean	14h00 - 17h30
Gare routière Paludate	18h30 - 19h30

Des permanences sont tenues toutes les semaines dans la gare afin d'échanger sur le projet et ses composantes, et de recueillir les avis et propositions des utilisateurs. Des permanences se tiendront également en gare de Mont-de-Marsan, Agen, Périgueux, Angoulême. Plus de détails disponibles sur le site.



Retrouvez toutes les infos sur le site internet en scannant ce QR-code



ET APRÈS LA CONCERTATION ?

Un bilan de la concertation sera publié à l'issue de cette phase. Il présentera la synthèse des débats réalisés, des questions et des propositions collectées. Les échanges se poursuivront sous la forme d'une concertation continue jusqu'à l'achèvement des travaux et la mise en service des nouveaux aménagements.

Glossaire

Accessibilité

Issu du monde du handicap, le terme d'accessibilité désigne un objectif égalitaire : la possibilité pour chacun d'avoir accès à son environnement, de l'utiliser et d'en bénéficier. Depuis la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, l'obligation d'accessibilité s'impose dans les grands domaines de la vie collective, dont les transports. La mise en conformité des gares est l'une des priorités de SNCF Gares et Connexions.

Concertation préalable

La concertation préalable est une démarche organisée avant le lancement d'un projet public ou privé, visant à associer les différentes parties prenantes (citoyens, associations, institutions, etc.) au processus de décision. Elle permet de recueillir des avis, suggestions et questionnements afin d'ajuster et d'améliorer le projet, tout en renforçant la transparence. La concertation préalable du projet Grande Gare de Bordeaux est encadrée par le Code de l'urbanisme.

Intermodalité

L'intermodalité désigne la possibilité d'effectuer un même trajet en combinant plusieurs modes de déplacements.

Maîtrise d'ouvrage

Dans le secteur de la construction et des travaux publics, la maîtrise d'ouvrage est l'entité commanditaire de l'ouvrage, c'est-à-dire du bâtiment et/ou de l'aménagement réalisé au terme du projet.

Utilisateurs

Dans le contexte d'un pôle d'échanges multimodal, les termes « voyageurs » et « visiteurs » désignent différents types de personnes fréquentant ces espaces, chacun avec des besoins et des comportements spécifiques :

- les voyageurs sont les personnes qui se déplacent en utilisant les services de transport disponibles dans le pôle ;
- les visiteurs sont les personnes qui fréquentent le pôle sans nécessairement utiliser les services de transport (accompagnants...).





Grande Gare

de Bordeaux



www.participation-grande-gare-de-bordeaux.fr