Grande Gare de Bordeaux

Votre gare se transforme avec vous !

Bilan de la concertation

Concertation préalable
du 2 septembre au 11 octobre 2024

Cofinancé par l'Union européenne
PRÉFET DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE
Région Nouvelle-Aquitaine
BORDEAUX MÉTROPOLE
Ville de BORDEAUX
bordeaux euratlantique
SNCF GARES & CONNEXIONS

Sommaire

Introduction ... 2
1. Présentation du projet soumis à la concertation ... 4
1.1 Le contexte et les objectifs ... 4
1.2 La gouvernance et la mise en œuvre ... 4
1.3 Le programme soumis à la concertation ... 5
2. Le déroulement et les modalités de concertation ... 8
2.1 Le dispositif d'annonce ... 8
2.2 Le dispositif d'information et de mobilisation ... 14
2.3 Le dispositif de contribution écrite ... 17
2.4 Les rencontres ... 20
3. Le bilan de la participation ... 28
4. L'analyse des avis généraux sur le projet ... 30
4.1 L'opportunité du projet ... 30
4.2 Le coût et financement du projet ... 31
4.3 La concertation préalable ... 31
4.4 Les priorités du projet ... 32
5. L'analyse des avis par périmètre et les réponses du maître d'ouvrage et ses partenaires ... 33
5.1 Dans la gare ferroviaire ... 33
5.2 Sur les parvis ... 42
5.3 Aux abords ... 53
5.4 Le projet de gare routière ... 67
5.5 Les contributions hors périmètre de la concertation ... 71
6. Les enseignements de la concertation ... 75
7. Les conclusions du maître d'ouvrage ... 77
8. Annexes ... 78

Introduction

Le projet Grande Gare de Bordeaux porte un programme ambitieux de modernisation des fonctionnements et des espaces de la gare Bordeaux Saint-Jean. En 2023, cette gare, véritable pôle d'échanges multimodal au cœur du réseau nationale et régional, a accueilli 28 millions de voyageurs et visiteurs, un chiffre en constante progression soutenu par les projets d'amélioration de la desserte et les développements urbains voisins. Ces dynamiques renforceront le rôle de Bordeaux Saint-Jean comme carrefour modal essentiel à l'échelle métropolitaine, régionale, nationale et européenne. Face à cette croissance, le réaménagement du pôle de la gare est une nécessité pour répondre aux enjeux de fluidité, d'accessibilité pour tous et de sécurité.

Le projet vise à moderniser l'ensemble du pôle d'échanges pour le rendre plus fonctionnel, plus accueillant, et mieux connecté à son quartier, tout en valorisant son patrimoine architectural. Les principaux objectifs sont d'offrir une meilleure gestion des flux de voyageurs, d'optimiser les services et commerces, et de favoriser l'apaisement et la végétalisation des espaces publics, en lien avec la transformation du quartier environnant.

Bordeaux Métropole et SNCF Gares & Connexions sont maîtres d'ouvrage du projet. 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. Les partenaires mobilisés sur le projet Grande Gare de Bordeaux sont l'Union Européenne, l'État, la Région Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux Métropole, la Ville de Bordeaux, l'EPA Bordeaux Euratlantique, et SNCF Gares & Connexions.

Dans ce cadre, une concertation préalable a été organisée du 2 septembre au 11 octobre 2024, conformément aux articles L103-2 et suivants du Code de l'urbanisme, avec pour objectif d'associer les utilisateurs, riverains, associations, et plus largement tous les acteurs concernés par le projet. Dans un esprit de proximité, la démarche a été conçue avec une volonté d'aller à la rencontre de tous les publics, permettant à chacun de contribuer grâce à la mise en place de modalités de participation aussi bien in situ, en gare et dans le quartier, qu'en ligne en continu. Cette diversité de dispositifs avait pour but de favoriser une participation active, en offrant des temps d'approfondissement thématiques et en proposant des visites sur site pour faciliter la mise en situation. Les modalités mises en place ont permis de toucher un large éventail d'utilisateurs toutes tranches d'âge confondues : les usagers réguliers et occasionnels, les voyageurs pendulaires, mais aussi les habitants du quartier et de la métropole, et les personnes porteuses de handicap.

La concertation a connu une large mobilisation en ligne, mais également pendant les rencontres avec plus de 2 600 contributions rassemblées. Les avis émanent de profils variés : utilisateurs quotidiens, habitants du quartier, voyageurs occasionnels, acteurs économiques locaux, etc. Les contributions confirment l'utilité du projet, en révélant l'importance de faire évoluer le pôle d'échanges pour répondre aux besoins. Parmi les thématiques les plus fréquemment abordées, les participants ont exprimé une priorité claire pour une meilleure gestion des flux de voyageurs, un apaisement et un réagencement des parvis, une amélioration de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR), un confort renforcé dans les espaces d'attente, ainsi qu'un équilibre entre la modernisation de l'offre de services et le respect de l'identité patrimoniale de la gare. Les propositions incluent également une demande renforcée pour la végétalisation des espaces extérieurs à l'échelle de l'ensemble du pôle et la sécurisation des accès et des espaces.

SNCF Gares & Connexions et ses partenaires souhaitent répondre au mieux aux attentes formulées lors de la concertation. Le présent bilan constitue une étape importante pour confirmer l'utilité du projet, éclairer les arbitrages et alimenter les études. Il présente le projet, les modalités de concertation et d'information, tout en analysant les contributions rassemblées. Il se conclut par une synthèse des enseignements de la concertation, et présente les engagements de la maîtrise d'ouvrage, qui ont pour objectif de guider les prochaines étapes du projet Grande Gare de Bordeaux, qui se déploiera jusqu'à l'horizon 2030.

1. Présentation du projet soumis à la concertation

1.1 Le contexte et les objectifs

Le projet Grande Gare de Bordeaux s'inscrit dans une dynamique de transformation de la gare Bordeaux Saint-Jean, qui est aujourd'hui un pôle d'échange multimodal très fréquenté.

Au cœur d'un quartier en transformation, le pôle d'échanges multimodal de la gare Bordeaux Saint-Jean, a vu sa fréquentation augmenter de façon exceptionnelle ces dernières années, atteignant 28 millions de voyageurs et visiteurs en 2023, soit un doublement depuis 2014. Cependant, la répartition actuelle des flux montre ses limites. Faisant déjà face à des enjeux de congestion et de déséquilibre de fréquentation selon les espaces, l'augmentation des flux attendue à l'horizon 2030 doit être anticipée.

Dans ce contexte, le pôle nécessite une réorganisation des espaces, une meilleure lisibilité et un équilibre des offres de transports et de services, ainsi qu'une adaptation aux enjeux climatiques. Le projet prend en compte le développement continu de modes de transport plus efficaces et propres, ainsi que le développement des quartiers environnants tout comme celui du territoire métropolitain.

Ce projet vise à répondre à la croissance continue et à l'évolution des besoins, afin de proposer aux usagers une gare qui soit : plus pratique, plus fluide, plus accessible, plus spacieuse, plus intégrée, plus confortable, plus végétalisée, plus sécurisée, plus équilibrée, et plus vivante.

Pour répondre à cela, les principaux objectifs du projet sont :

- Associer aménagements, mobilités, commerces et services
- Valoriser l'existant pour mieux préparer l'avenir
- S'adresser à tous les utilisateurs
- Être prêt à horizon 2030

Le projet Grande Gare de Bordeaux s'inscrit donc dans une démarche globale de transformation durable, visant à améliorer l'efficacité et la qualité des déplacements pour tous les utilisateurs, tout en offrant plus d'espaces aux voyageurs et visiteurs.

1.2 La gouvernance et la mise en œuvre

Le projet Grande Gare de Bordeaux est porté par de multiples partenaires, sous la maîtrise d'ouvrage unique de SNCF Gares & Connexions, Bordeaux Métropole étant copilote au titre de sa compétence sur les espaces publics des abords. 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. Ce projet est réalisé en partenariat avec l'Union européenne, l'État, la Région Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux Métropole, la Ville de Bordeaux, ainsi que l'Établissement public d'aménagement (EPA) Bordeaux Euratlantique.

Du fait de son caractère partenarial, le projet fait l'objet d'une gouvernance spécifique, avec des comités techniques et de pilotage réunissant l'ensemble des partenaires pour assurer la bonne coordination des différentes étapes du projet dont le suivi de la concertation.

Les études préliminaires du projet Grande Gare de Bordeaux ont été co-financées par plusieurs acteurs : la Région Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux Métropole, la Ville de Bordeaux, l'EPA Bordeaux Euratlantique et SNCF Gares & Connexions. La phase d'avant-projet, en cours, est financée par l'Union européenne via le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE), par l'État et les collectivités locales (la Région Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux Métropole, la Ville de Bordeaux) ainsi que par SNCF Gares & Connexions. Le bilan de la concertation permettra d'affiner le programme de l'opération, et les études d'avant-projet finaliseront le coût et la répartition financière. SNCF Gares & Connexions s'engage à optimiser les coûts à chaque étape.

L'objectif du projet est de garantir une livraison progressive des aménagements jusqu'en 2030, tout en apportant des améliorations dès les premières phases du projet.

1.3 Le programme soumis à la concertation

Le programme du projet Grande Gare de Bordeaux soumis à la concertation préalable repose sur plusieurs axes majeurs visant à moderniser la gare ferroviaire, les parvis et les abords, afin de répondre aux besoins des voyageurs et des riverains :

- Dans la gare ferroviaire :
    - Le projet prévoit l'agrandissement des halls de la gare pour améliorer la fluidité des déplacements et l'accueil des voyageurs.
    - Une nouvelle passerelle serait construite pour relier les différents quais et permettre un meilleur accès aux quais, qui seront redimensionnés, et aux parvis.
    - Un prolongement du souterrain longitudinal sous le quai 1 permettrait de connecter les souterrains existants et de mieux répartir les flux de voyageurs, facilitant ainsi les déplacements à l'intérieur de la gare.
    - Une nouvelle gamme de commerces et de services complémentaires à ceux du quartier notamment, visibles et facilement accessibles, serait développée pour répondre aux besoins des usagers.
- Sur les parvis :
    - Les trois parvis principaux de la gare (Charles Domercq, Louis Armand et Belcier) seraient réaménagés pour mieux organiser les flux de voyageurs et répartir les usages entre les différents espaces. Le parvis Louis Armand serait relié à un nouvel axe piéton et cyclable menant aux berges de la Garonne, avec une végétalisation et des espaces publics améliorés. Le parvis Charles Domercq bénéficierait d'un espace végétalisé et d'une piétonnisation

facilitant l'accès au quartier Amédée Saint-Germain. Le parvis Belcier s'ouvrirait sur un quartier en transformation, et le square du pont du Guit serait réaménagé pour les habitants et usagers de la gare. Les trois squares du pôle (le square du Pont en U, le square du pont du Guilt, le square du pont de la Palombe) joueraient un rôle clé dans la végétalisation, améliorant la biodiversité et la qualité environnementale des espaces publics.

- L'intermodalité vélo-train serait renforcée, avec par exemple le développement d'une offre de stationnement vélo complémentaire.
- La place du piéton serait renforcée afin de proposer des parcours accessibles à tous, sécurisés, fluidifiés et agréables.
- Les espaces d'attente sur les parvis seraient repensés comme une extension confortable des halls de la gare. Une signalétique claire serait installée pour faciliter l'orientation des voyageurs à travers le pôle. La végétalisation des espaces publics permettrait de créer des zones ombragées et agréables, tout en réduisant l'effet d'îlot de chaleur urbain.

- Aux abords de la gare :
  - Les arrêts de bus et cars seraient rééquilibrés entre les côtés Saint-Jean et Belcier, en fonction des besoins de desserte. Des aménagements seraient réalisés pour faciliter les cheminements piétons et donner la priorité aux usagers des modes actifs et transports en commun.
  - L'accessibilité depuis la station de tramway côté Belcier serait améliorée grâce à des parcours piétons mieux signalés. Un déplacement de la station de tramway serait envisagé pour éviter sa saturation et faciliter la connexion piétonne entre le tramway et le train.
  - Les stations de taxis seraient repositionnées à proximité des parvis Saint-Jean et Belcier, rendant leur accès plus visible et rapide depuis chaque hall. Des zones de dépose et d'emport de taxis seraient également aménagées à proximité immédiate du bâtiment voyageurs, y compris en souterrain pour maximiser l'accessibilité et fluidifier les parcours. Une signalétique claire et homogène serait mise en place pour orienter efficacement les voyageurs depuis les quais vers les zones dédiées aux taxis, qu'elles soient en surface ou en souterrain.
  - Des zones de stationnement gratuit pour les deux-roues motorisés seraient aménagées dans les rues voisines, avec une option payante pour le stationnement de longue durée dans les parkings de la gare. Les vélos en libre-service TBM resteraient proche des parvis, et des espaces dédiés pour trottinettes, vélos et scooters électriques en free-floating seraient situés sur les rues adjacentes au pôle.
  - L'accès en voiture serait amélioré pour tenir compte des besoins des usagers sans alternative, tout en favorisant les modes de transport décarbonés. Le jalonnement des parkings faciliterait l'accès, avec une signalisation adaptée

au nouveau schéma de circulation. Les zones de dépose-minute, notamment le parking P1/P2, seraient réaménagées pour optimiser l'attractivité et la circulation. Des espaces pour le covoiturage et l'autopartage seraient également étudiés à proximité.

- Une nouvelle gare routière serait créée pour accueillir les cars longue distance, située côté Belcier.

De plus, sur l'ensemble du pôle, des réponses concrètes aux enjeux climatiques ont été proposées :

- La gestion des eaux pluviales, l'utilisation de matériaux respectueux de l'environnement et la réduction de l'empreinte carbone.
- La végétalisation des parvis et des espaces publics permettrait d'améliorer la qualité de vie des riverains tout en rendant les infrastructures plus résilientes face aux défis climatiques.
- L'autonomie énergétique du pôle d'échanges facilitée par l'installation de panneaux solaires sur les toits, qui respecteraient le caractère patrimonial du site.

2. Le déroulement et les modalités de concertation

SNCF Gares & Connexions et ses partenaires ont recouru à des modalités d'information et de participation diversifier afin de faire connaître la démarche de concertation et le programme du projet Grande Gare de Bordeaux, mais aussi différentes modalités de mobilisation afin de recueillir des avis, propositions et questionnements. Cet attachement aux dynamiques de concertation et d'information procède d'une volonté d'associer l'ensemble des usagers à la conception du projet. La présente concertation préalable au projet Grande Gare de Bordeaux a été mise en œuvre au titre des articles L103-2 et suivants du Code de l'urbanisme.

Dans le cadre de cette concertation, un comité de concertation a été mis en place avec les services concernés des différents partenaires. Les modalités de concertation, proposées par SNCF Gares & Connexions en lien avec les partenaires, ont été validées en comité de pilotage le 14 mai 2024. Au total, 5 comités de concertation ont permis d'affiner les modalités d'information et de participation, d'organiser les rencontres, de faire en sorte que les partenaires soient relais de communication de la concertation.

2.1 Le dispositif d'annonce

Diverses actions ont été mises en place afin d'annoncer le lancement de la concertation sur le projet Grande Gare de Bordeaux.

2.1.1 Les annonces réglementaires

La concertation a été annoncée suivant la procédure d'affichage réglementaire en mairie de Bordeaux, à Bordeaux Métropole, à la mairie de quartier Bordeaux Sud, et à la maison du projet de l'EPA Bordeaux Euratlantique.

Affichages réglementaires à Bordeaux Métropole et en mairie de quartier Bordeaux Sud.

Elle a par ailleurs fait l'objet d'une publication dans les journaux Le Républicain et Sud-Ouest le 8 août 2023, et d'une déclaration d'ouverture sur le site Internet SNCF Gares & Connexions.

Annonces réglementaires dans Le républicain (à gauche) et Sud-Ouest (à droite) le 8 août 2024.

2.1.2 Les annonces presse

Un plan d'annonce presse a été déployé en plusieurs étapes. Le 28 août, un communiqué de presse a été diffusé pour informer du lancement officiel de la concertation. Ce communiqué a été suivi d'un dossier de presse détaillé diffusé le 2 septembre, qui présentait les éléments du projet et les modalités de participation à la concertation publique.

De plus, une conférence de presse s'est tenue le 19 septembre de 17h30 à 18h30 au Théâtre national de Bordeaux en Aquitaine, en amont de la réunion publique. Cette conférence s'est déroulée en présence de Stéphane LERENDU, Directeur Exécutif Grands projets et SERM pour SNCF Gares & Connexions, Christine BOST, Présidente de Bordeaux Métropole, Pierre HURMIC, Maire de Bordeaux, et Renaud LAGRAVE, Vice-Président de la Région Nouvelle-Aquitaine en charge des mobilités, permettant d'approfondir les échanges avec les journalistes sur les enjeux du projet.

Conférence de presse du 19 septembre 2024.

Ces actions presse ont suscité une couverture médiatique notable avec des articles parus dans la presse régionale et spécialisée, ainsi que des interviews de la directrice du projet. Plusieurs médias locaux ont relayé les étapes de la concertation, contribuant ainsi à une large diffusion de l'information auprès du public :

- Projet de Grande gare de Bordeaux : la concertation publique débute ce lundi 2 septembre (Sud-Ouest, 27/08/2024)
- Grande transformation de la gare Saint-Jean à Bordeaux : la première étape est lancée (actu Bordeaux, 27/08/2024)

- La future gare Saint-Jean à Bordeaux se dessine aujourd'hui (France bleu, 02/09/2024)
- Une concertation lancée pour définir le nouveau visage de la gare de Bordeaux (Le Figaro, 03/09/2024)
- Passage dans la Grande Edition du JT TV7 (03/09/2024)
- Poursuite de la transformation de la gare Saint-Jean à Bordeaux (France bleu, 09/09/2024)
- Début de la concertation publique pour le projet Grande Gare de Bordeaux (Loi Pinel Bordeaux, 10/09/2024)
- A quoi ressemblera la gare de Bordeaux dans 5 ans ? (Aqui, 17/09/2024)
- Trafic, accueil, énergie : la gare de Bordeaux voit très grand (La Tribune, 20/09/2024)
- Réaménagement de la gare Saint-Jean à Bordeaux : la concertation avec les riverains pour « essayer d'améliorer le projet » (Sud Ouest, 20/09/2024)
- Grande gare de Bordeaux : le projet en concertation publique (TV7, 23/09/2024)
- Bordeaux : un atelier pour échanger sur la circulation à la gare Saint-Jean (Sud Ouest, 24/09/2024)
- Projet de « Grande gare de Bordeaux » : libérer et végétaliser l'espace public (Sud Ouest, 04/10/2024)
- Un projet à 100 millions d'euros au plus fort d'une fréquentation exponentielle (News day, 04/10/2024)
- Gare de Bordeaux : un chantier de 100 millions d'euros à la hauteur d'une fréquentation exponentielle (Sud Ouest, 04/10/2024)
- Bordeaux : la gare Saint-Jean prépare son chamboulement (Le moniteur, 13/10/2024)
- Projet de « Grande gare de Bordeaux » : « Tous les publics se sont sentis concernés par la concertation » (Sud Ouest, 14/10/2024)

GARE SAINT-JEAN

Le projet de réaménagement devant les riverains

Article publié dans le Sud-Ouest le 20 septembre 2024.

2.1.3 Les affichages volontaires

Afin de faire connaître le projet et de permettre au plus grand nombre d'utilisateurs de participer, un large dispositif d'affichage[1] a été mis en place en gare Bordeaux Saint-Jean, dans les espaces d'attente, dans les souterrains et les halls, ainsi que sur les parvis. Il a eu pour objectif d'informer sur le projet et sur les modalités de contribution et de participation, en renvoyant notamment vers la plateforme participative.

Affichages en gare Bordeaux Saint-Jean.

[1] Les affichages volontaires sont disponibles en annexe p79-101.

Des affiches ont également été déployées dans 38 gares de Gironde, dans 42 commerces du pôle d'échanges et de ses abords, et dans 5 associations concernées par le projet.

Affichages dans des commerces aux abords du pôle d'échanges multimodal.

Affichages en gares de Libourne, Coutras, et Biganos (de gauche à droite).

Une affiche spécifique a également été réalisée pour informer sur la tenue de la réunion publique de lancement. Elle a été relayée par les partenaires, et affichée en gare quelques jours avant le rendez-vous.

Affichage sur la réunion publique en gare de Bordeaux Saint-Jean.

Finalement, trois kakémonos présentant le contexte et les enjeux du projet, ainsi que la concertation et le programme ont été réalisés. Ils ont été déployés lors des permanences en gare, de la réunion publique, des ateliers et du café-débat.

Kakémonos utilisés lors des rencontres et permanences en gare de Bordeaux.

2.2 Le dispositif d'information et de mobilisation

Afin d'informer sur le projet et de mobiliser pour la concertation, plusieurs supports ont été réalisés, puis partagés en ligne ou distribués.

2.2.1 Le dossier de concertation

Le dossier de concertation présentait le contexte du projet en revenant sur l'histoire du pôle qui conduit à sa transformation aujourd'hui, mais aussi les objectifs du projet, ses priorités, le programme détaillé et les conditions de mise en œuvre.

Le dossier de concertation a été mis à disposition dans l'espace Modalis de la gare Bordeaux Saint-Jean, en mairie de Bordeaux, à la mairie de quartier Bordeaux Sud, et au siège de Bordeaux Métropole. De plus, du 2 septembre au 11 octobre 2024, ce-dernier était aussi consultable en ligne sur la plateforme participative et lors des rencontres.

2.2.2 Le dépliant de synthèse

Le dépliant[2] présentait de manière synthétique les partenaires, les enjeux auxquels doit faire face le pôle, et les orientations proposées par SNCF Gares & Connexions et ses partenaires. Disponible en trois langues (français, anglais et espagnol), ce document a permis aux utilisateurs de prendre connaissance des grandes étapes du projet et des modalités de concertation (information, participation et rencontres). Une carte T préaffranchie était détachable, permettant ainsi de contribuer facilement via un extrait du questionnaire.

Le dépliant d'information a été distribué lors des différentes rencontres de la concertation : balade, ateliers, café-débat, réunion publique, permanences en gare, et stands vélos itinérants.

Des dépliants ont été mis à disposition dans l'espace Modalis de la gare Bordeaux Saint-Jean, en mairie de Bordeaux, à la mairie de quartier Bordeaux Sud, et au siège de Bordeaux Métropole.

De plus, 13 000 exemplaires ont été distribués dans les boîtes aux lettres et dans les commerces dans un périmètre de 500 mètres autour du pôle d'échange multimodal. Des exemplaires ont finalement été transmis aux associations parties prenantes du projet.

[2] Le dépliant de synthèse est disponible en annexe p102-106.

Le dépliant de synthèse en lecture à la réunion publique (à gauche) et en distribution à la gare d'Angoulême (à droite).

2.2.3 La communication digitale

Une plateforme participative dédiée au projet a été ouverte durant toute la période de concertation préalable, du 2 septembre eu 11 octobre 2024, à l'adresse suivante : www.participation-grande-gare-de-bordeaux.fr.

Visitée par 3 382 personnes, elle est constituée de différentes sections dédiées à la présentation du projet, à l'agenda, à la documentation, aux actualités, et aux modalités de participation en ligne. Cette dernière a permis aux internautes d'exprimer un avis libre sur le projet, de répondre à un questionnaire, et de géolocaliser une contribution libre et thématique sur une carte du pôle d 'échanges. Le temps moyen par visite a été de 2 minutes et 51 secondes.

De plus, afin de proposer un outil d'information illustré et immersif au public, une vidéo de présentation du projet a été réalisée. D'une durée de 4 minutes, elle a été mise en ligne sur la plateforme participative du projet, et diffusée lors de l'ensemble des rencontres de la concertation et lors de la conférence de presse.

Des newsletters ont été envoyées par mail aux personnes inscrites sur la plateforme en ligne, qui avaient accepté d'être recontactées (plus de 500 personnes). Ces newsletters avaient pour objectifs d'informer sur les événements à venir, comme la réunion publique ou les ateliers, tout en transmettant les informations nécessaires aux participants inscrits à ces événements.

Exemple de newsletter envoyée.

En parallèle, des publications régulières ont été diffusées sur les réseaux sociaux de SNCF Gares & Connexions. Ces posts visaient à sensibiliser et à mobiliser le grand public autour de la concertation, en relayant les temps forts et en encourageant la participation active aux discussions.

Exemple de posts publiés par SNCF Gares & Connexions sur les réseaux sociaux.

2.2.4 Le relais de l'information par les partenaires

Les différents partenaires du projet ont mis en place de nombreuses actions de communication pour faire connaitre le projet et relayer les modalités de concertation mises à disposition de tous.

Au total, environ une vingtaine de publications ont été réalisées par les partenaires durant toute la période de concertation sur X, Facebook, Instagram, LinkedIn et sur les sites Internet respectifs :

- Concertation préalable pour le projet Grande gare de Bordeaux (Transports en Nouvelle-Aquitaine, (02/09/2024)

- Concertation préalable : le projet Grande gare de Bordeaux (RER Métropolitain, 02/09/2024)
- Projet de Grande gare de Bordeaux : votre gare se transforme avec vous ! (la ville de Bordeaux, 10/09/2024)

Exemple de posts publiés par les partenaires sur les réseaux sociaux.

2.3 Le dispositif de contribution écrite

Afin de recueillir les avis, questionnements et propositions des utilisateurs sur le projet Grande Gare de Bordeaux, plusieurs supports contributifs ont été mis à disposition.

2.3.1 Le questionnaire

Un questionnaire a été mis à disposition de tous, grâce à un formulaire sur la plateforme participative du projet, mais aussi sur un livret papier mis à disposition lors des différentes rencontres en trois langues (français, anglais et espagnol). 1 273 questionnaires ont été collectés.

Le questionnaire[3] permettait aux répondants de donner leur avis sur le projet et sur certaines orientations précises du programme. En grande majorité composé de questions fermées, il laissait quelques espaces pour exprimer les besoins, les priorités, les questions, et émettre des remarques libres. Il était composé de 17 questions, dont certaines donnaient l'opportunité de rédiger un avis libre.

Le temps moyen passé à remplir le questionnaire sur la plateforme participative a été de 6 minutes et 39 secondes.

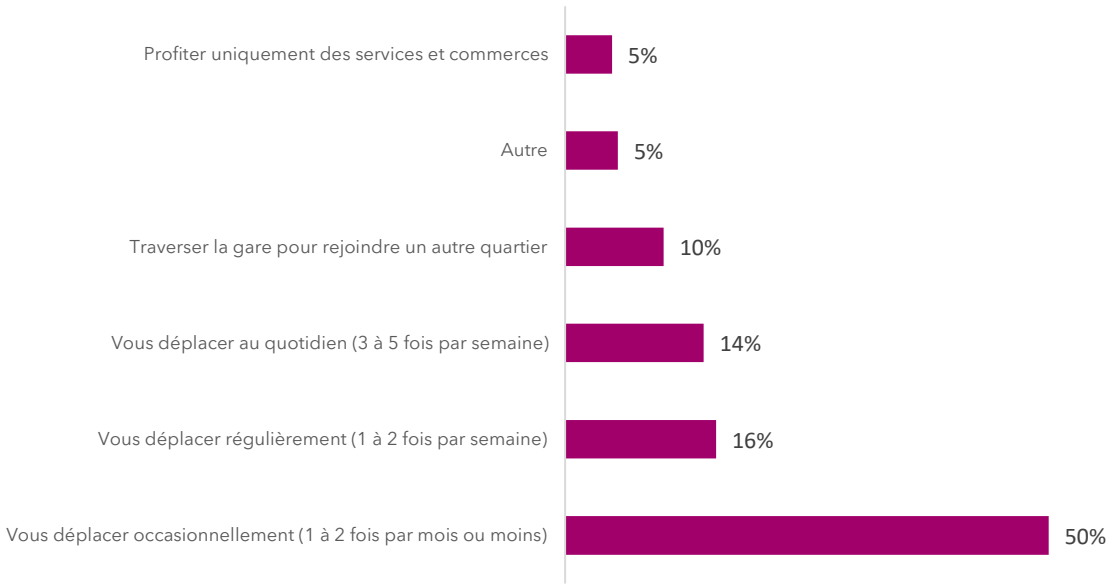
Zoom sur les profils des répondants

La majorité des répondants au questionnaire est domiciliée à Bordeaux (31%), 24% au sein de la métropole de Bordeaux, 18% au sein du quartier de la gare Bordeaux Saint-Jean, 13% dans le département de la Gironde, 9% en région Nouvelle-Aquitaine, 4% proviennent d'une autre région de France, et 1% est domicilié à l'étranger.

Les utilisateurs ayant entre 36 et 50 ans sont majoritaires (30%). Viennent ensuite les 26 à 35 ans (26%), puis les quinquagénaires (19%), les plus de 60 ans (17%), les 18-25 ans (9%). Moins d'1% ont moins de 18 ans. Parmi eux, 51% sont des hommes, 47% sont des femmes, 2% ne souhaitent pas répondre.

La majorité a une situation personnelle active (74%), viennent ensuite les retraités (14%), les étudiants (6%), puis les personnes en situation de recherche d'emploi et les autres.

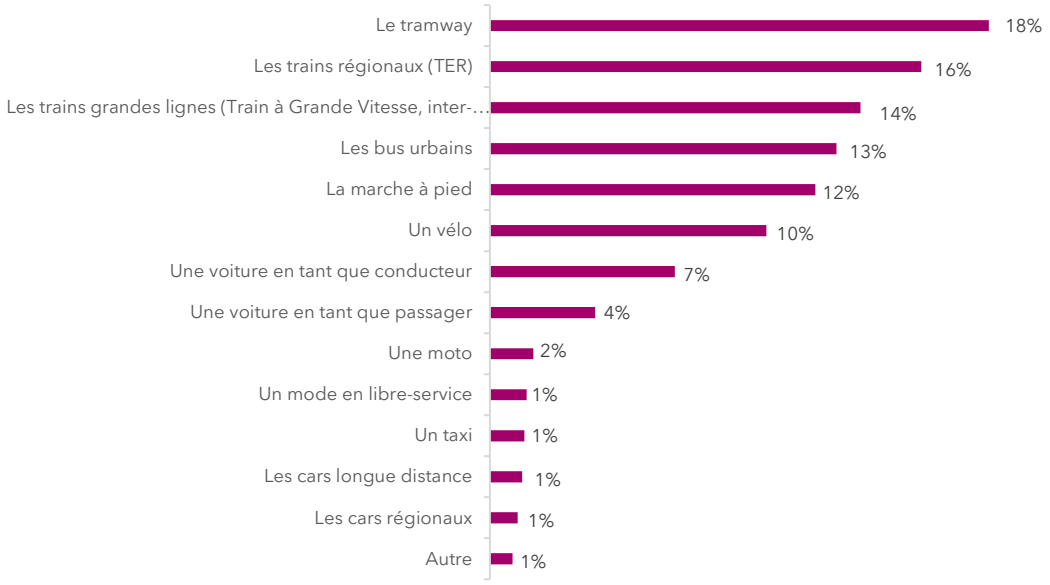
L'échantillon de personnes ayant répondu est révélateur de la diversité des utilisateurs du pôle d'échanges multimodal :



[3] Le questionnaire est disponible en annexe p107-111.

Usages des répondants en gare

Ainsi, la majorité des répondants se rendent à la gare pour se déplacer occasionnellement (1 à 2 fois par mois), mais la concertation a permis de toucher tous les types d'utilisateurs. L'intermodalité de la gare est représentative des modes utilisés pour arriver et partir de la gare par les répondants :



Modes utilisés des répondants pour arriver et partir de la gare

La majorité des répondants arrive et part de la gare en tramway, les trains régionaux et les trains grandes lignes arrivent respectivement en 2ème et 3ème position, devant les bus urbains, la marche à pied, le vélo et la voiture. Une minorité des répondants utilise la moto, les modes en libre-service, le taxi, les cars régionaux et les cars longue distance. *

2.3.2 Le coupon réponse détachable et préaffranchi (carte T)

La carte T jointe au dépliant d'information, puis réceptionnée par voie postale, interrogeait les répondants sur leurs pratiques de la gare, leur perception de l'importance du réaménagement du pôle, ainsi que la priorisation des pistes d'actions. Un espace d'écriture libre était dédié au recueil des attentes du répondant à ce sujet. Au total 328 coupons T ont été collectés.

2.3.3 Les avis libres

En complément des questions fermées dans le questionnaire et le coupon T, des avis libres sous forme de réponses ouvertes pouvaient être déposés. Les avis libres ont permis aux participants de développer plus longuement et plus précisément leurs avis et questionnements sur les différentes thématiques du projet.

Les participants ont pu déposer un avis libre grâce au formulaire d'avis libre disponible sur la plateforme participative du projet, mais aussi grâce à la carte interactive qui permettait également de laisser un avis libre géolocalisé en ligne, aux différentes rencontres ou encore lors des questions ouvertes du questionnaire. Finalement, l'adresse électronique grande-garebordeaux@sennse.fr était disponible.

Durant toute la période de concertation, 137 avis libres ont été collectés en ligne, 82 ont été ajoutés sur la carte participative en ligne, et 3 ont été transmis par courrier électronique.

Carte participative sur la plateforme en ligne.

2.3.4 Les registres de la concertation et l'urne

Des registres de concertation ont été mis à disposition dans l'espace Modalis de la gare Bordeaux Saint-Jean, en mairie de Bordeaux, à la mairie de quartier Bordeaux Sud, au siège de Bordeaux Métropole. Ils permettaient aux personnes de contribuer à la concertation de façon libre, en écrivant leurs remarques à l'intérieur. Aucune contribution n'a été apportée dans ces registres. Deux urnes a aussi été déposées en gare pour recueillir les questionnaires papier, l'une au sein de l'espace Modalis côté Saint-Jean et l'autre au sein d'un commerce Relay côté Belcier.

2.4 Les rencontres

Plusieurs rencontres ont été organisées pour informer le public, approfondir certaines thématiques spécifiques, et travailler collectivement sur les orientations du projet. Ces rencontres ont permis d'éclairer les enjeux clés et d'engager des discussions plus approfondies avec les participants. Des ateliers en sous-groupes ont été mis en place pour permettre aux participants de contribuer activement et de proposer des améliorations concrètes. Ces contributions seront ensuite intégrées pour enrichir et affiner le projet final.

Les rencontres physiques, organisées *in situ* sur le terrain, ont offert un cadre privilégié pour échanger directement avec les acteurs du projet et découvrir les enjeux dans leur contexte réel. Elles ont facilité un dialogue plus direct, permettant aux participants d'appréhender plus concrètement les aspects techniques et pratiques du projet.

2.4.1 La réunion publique

La réunion publique de lancement de la concertation a eu lieu le 19 septembre 2024 au Théâtre national de Bordeaux en Aquitaine à Bordeaux, de 18h30 à 21h. Cette réunion a rassemblé 130 personnes.

La réunion a débuté par un mot d'accueil de Stéphane LERENDU, Directeur Exécutif des SERM et des grands projets pour SNCF Gares & Connexions, Olivier CAZAUX, maire adjoint de Bordeaux Sud et Claude MELLIER, Vice-Présidente à Bordeaux Métropole en charge des grandes infrastructures de transport. Ensuite, un temps de présentation du contexte général du projet et de ses différentes composantes a été réalisé par Anne-Laure TECHENE-DU-BOURDIEU, Directrice du projet, et Vincent BOUVIER, Directeur Exécutif des SERM et des grands projets pour le Sud-Ouest, tous deux pour SNCF Gares & Connexions. Elle était animée par Marianne Riboullet, agence Sennse.

Les participants ont ensuite eu l'occasion de transmettre leurs propositions pour le projet, ainsi que de poser leurs questions.

Les contributions transmises dans le cadre de la réunion publique ont été prises en compte dans le présent bilan.

Réunion publique du 19 septembre 2024.

2.4.2 Le porte-à-porte auprès des commerçants

L'équipe projet a mené une action de proximité en réalisant un porte-à-porte auprès des commerçants du pôle d'échanges et des abords. Cette démarche a permis d'échanger directement avec eux sur les opportunités liées au projet, tout en recueillant leurs avis et préoccupations. Ces rencontres en face-à-face ont permis d'intégrer les points de vue des commerçants dans l'élaboration du projet.

2.4.3 La balade de diagnostic

La balade de diagnostic qui s'est déroulée le samedi 21 septembre 2024 de 10h à 12h a rassemblé 24 personnes, suite aux inscriptions effectuées en ligne. Le lieu de rendez-vous était devant l'agence TBM de la gare Bordeaux Saint-Jean.

L'objectif de cette balade était de collecter les perceptions du pôle d'échanges multimodal aujourd'hui, de présenter les grandes orientations imaginées par périmètre dans le cadre du projet et de recueillir les réactions et les attentes pour demain.

Le parcours était composé de 5 arrêts : le parvis Charles Domercq, le parvis Louis Armand, l'intérieur de la gare ferroviaire, le parvis Belcier, et le projet de nouvelle gare routière. Les participants ont pu s'exprimer et poser leurs questions tout au long du parcours, tout en complétant le livret distribué[4].

Le compte-rendu de la balade a été transmis aux participants par courrier électronique. Les contributions ont été intégrées au présent bilan.

Balade de diagnostic du 21 septembre 2024.

[4] Le livret de la balade est disponible en annexe p112-115.

2.4.4 Les ateliers thématiques

Deux ateliers thématiques ont été organisés afin d'approfondir les orientations du projet avec les utilisateurs, et de recueillir leurs contributions.

Ils ont eu lieu à l'Estrade, 137 rue des Terres de Bordes de 18h30 à 20h30 :

- Atelier n°1 sur les mobilités le 25 septembre 2024 : Grande Gare de Bordeaux, plus fluide, plus accessible, plus apaisée, comment améliorer les mobilités ?
- Ateliers n°2 sur les aménagements le 3 octobre 2024 : Grande Gare de Bordeaux, plus confortable, plus végétalisée, plus sécurisée, comment aménager les espaces ?

Ces ateliers ont été organisés en plusieurs temps, avec une séquence d'échanges en sous-groupes sur les besoins actuels des participants sur la thématique de l'atelier, une présentation synthétique du projet et un focus sur les orientations de la thématique en plénière, et enfin un temps de contribution à nouveau en sous-groupes. Différentes modalités d'animation ont permis de favoriser la contribution de tous (jeu de rôle, supports cartographiques, planches d'inspiration, jeux de cartes).

Suite aux inscriptions effectuées en ligne, 45 personnes ont participé à l'atelier n°1 et 25 personnes à l'atelier n°2.

Les comptes-rendus ont été transmis aux participants par courrier électronique. Les contributions ont été intégrées au présent bilan.

Atelier thématique n°1 (en haut) et atelier thématique n°2 (en bas).

2.4.5 Le café-débat

Un café-débat s'est tenu le jeudi 10 octobre 2024 de 18h30 à 20h30, au sein du Grand Comptoir, 1 rue Charles Domercq, à Bordeaux. Ce café-débat avait pour objectif de répondre à la question suivante : Grande Gare de Bordeaux, plus vivante, plus pratique, plus équilibrée, comment développer l'offre de commerces et services ?

Au total, 25 personnes ont participé à cette rencontre suite aux inscriptions effectuées en ligne.

Lors d'un premier temps de débat, les participants étaient invités à identifier les besoins en termes de services et de commerces, pour les différentes typologies d'utilisateurs du pôle, préalablement présentées par Anne-Laure TECHENE-DUBOURDIEU, Directrice du projet de SNCF Gares & Connexions, et Clarisse BARRE, Directrice valorisation et émergence de SNCF Retail & Connexions. Un jeu de cartes représentant les différents utilisateurs a été remis aux sous-groupes afin de faciliter le débat.

Dans un second temps de débat, les participants ont pu s'exprimer sur les attentes en termes de services et de commerces, en affinant les besoins préalablement identifiés et en s'inspirant des exemples réalisés par SNCF Retail & Connexions.

Le compte-rendu du café-débat a été transmis aux participants par courrier électronique. Les contributions ont été intégrées au présent bilan.

Café débat du 10 octobre 2024.

2.4.6 Le diagnostic sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite

Un diagnostic axé sur les enjeux d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) a été organisé en partenariat avec l'association Espace 33. Ce diagnostic s'est déroulé en trois séances afin de couvrir les différents périmètres du pôle d'échanges de Bordeaux :

- Lundi 23 septembre 2024, de 9h à 12h
- Lundi 7 octobre 2024, de 9h à 12h
- Lundi 7 octobre 2024, de 14h à 16h

Les principaux objectifs de ce diagnostic :

- Identifier les améliorations à prioriser en matière d'accessibilité
- Relever les infrastructures déjà adaptées
- Identifier les obstacles spécifiques
- Émettre des recommandations concrètes pour améliorer l'accessibilité de la gare, des parvis et des abords.

Le diagnostic s'est déroulé sur l'ensemble du pôle d'échanges multimodal de la gare Bordeaux Saint-Jean : sur les parvis, dans la gare ferroviaire, puis aux abords. Les 10 participants membres de l'association Espace 33 ont pu exprimer leurs avis tout au long de cette rencontre, qui s'est déroulée en binômes, chaque duo étant composé d'un participant porteur de handicap et d'un accompagnant membre de l'équipe du projet. La balade s'est articulée autour de deux différentes séquences : un temps d'introduction en salle (présentation du projet et du déroulé du diagnostic), suivi d'une déambulation sur les différents périmètres.

Le retranscription de ce travail de diagnostic a été co-écrit avec Espace 33. Les contributions ont été intégrées au présent bilan.

Diagnostic PMR avec l'association Espace 33.

2.4.7 Les permanences en gares

Afin de faciliter les échanges directs avec le public et de présenter le projet de la Grande Gare de Bordeaux, SNCF Gares & Connexions a organisé des permanences sur l'ensemble du pôle (en gare et aux abords, aux stations de tram, aux arrêts de bus TBM et de bus longue distance) tout au long de la période de concertation. Ces permanences ont permis aux voyageurs et aux riverains d'obtenir des informations détaillées sur le projet. Une urne était également mise à disposition sur place, permettant aux participants de déposer leur questionnaire ou avis libre de manière simple et accessible, renforçant ainsi la participation.

Permanence en gare Bordeaux Saint-Jean.

Au total 17 permanences ont été réalisés en gares Bordeaux Saint-Jean, Agen, Angoulême, Mont-de-Marsan et Périgueux. Elles ont permis de rencontrer environ 1600 personnes. Les dates des permanences ont été indiquées sur le site internet, avec une mise à jour hebdomadaire.

2.4.8 Les stands itinérants à vélo

Tout au long de la concertation, un stand itinérant à vélo est allé à la rencontre des utilisateurs du pôle d'échanges et des riverains, dans le but de les informer sur le projet et de les inviter à participer aux rencontres. L'itinéraire et les dates de cet évènement ont été publiées sur le site internet.

Un panneau d'information sur le projet et la concertation était tracté derrière le vélo et deux animatrices distribuaient le dépliant synthétique et le questionnaire. Le stand itinérant s'est déroulé en gares de Bordeaux Saint-Jean (sur les différents parvis), Langon, Libourne, Arcachon, Saint-André de Cubzac, mais aussi aux abords du pôle : marché des Capucins, dans la gare routière Paludate, place de la Victoire, place André Meunier, place des Citernes, place Casablanca, place Ferdinand Buisson, à l'arrêt de tramway Belcier et rue des Gamins.

Le vélo communicant a permis d'engager 6 400 échanges pendant toute la période de concertation.

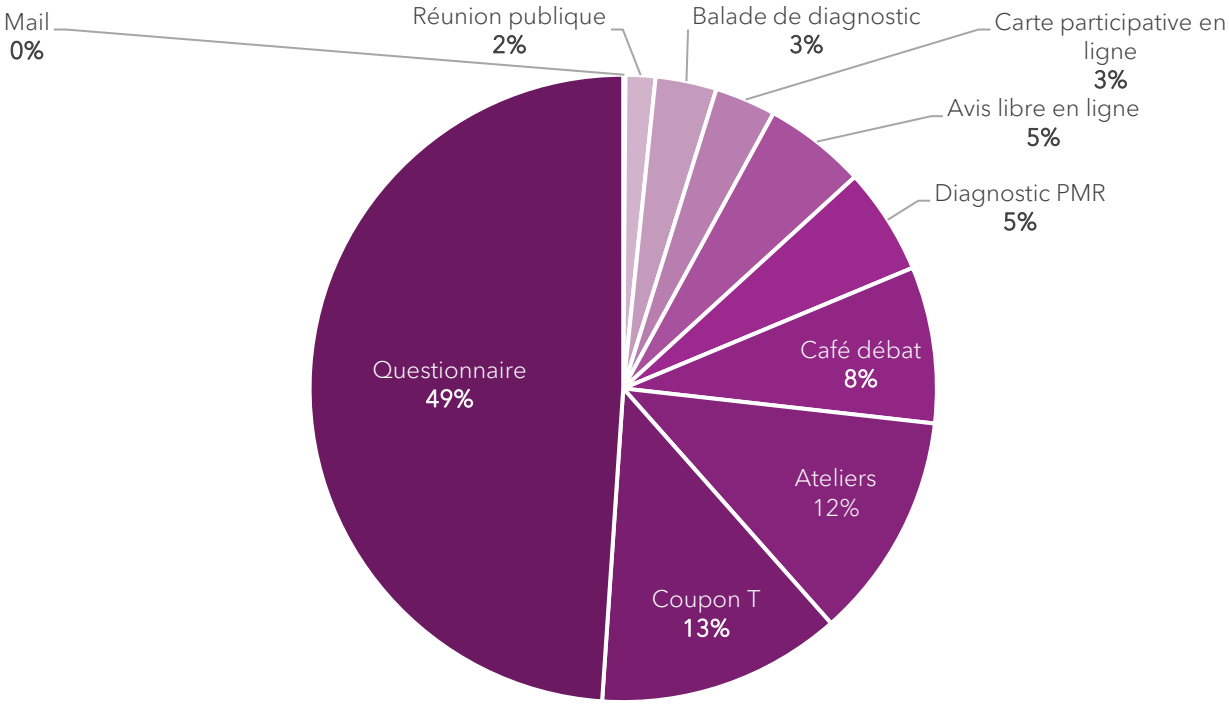
Stands itinérants à vélo en gare Bordeaux Saint-Jean et Libourne, place des Citernes et au marché des Capucins.

3. Le bilan de la participation

Les contributions collectées s'élèvent à plus de 2 600.

Parmi elles :

- 1 273 sont issues du questionnaire
- 328 ont été collectées grâce au coupon T
- 304 ont été collectées lors des ateliers thématiques n°1 et n°2
- 210 ont été collectées lors du café débat
- 143 ont été collectées lors du diagnostic PMR avec l'association Espace 33
- 137 ont été collectées grâce au module en ligne d'avis libres
- 82 ont été déposées sur la carte participative en ligne
- 82 ont été collectées lors de la balade de diagnostic
- 40 ont été collectées lors de la réunion publique
- 3 ont été transmises par courrier électronique



Pourcentage des 2 600 contributions par modalité.

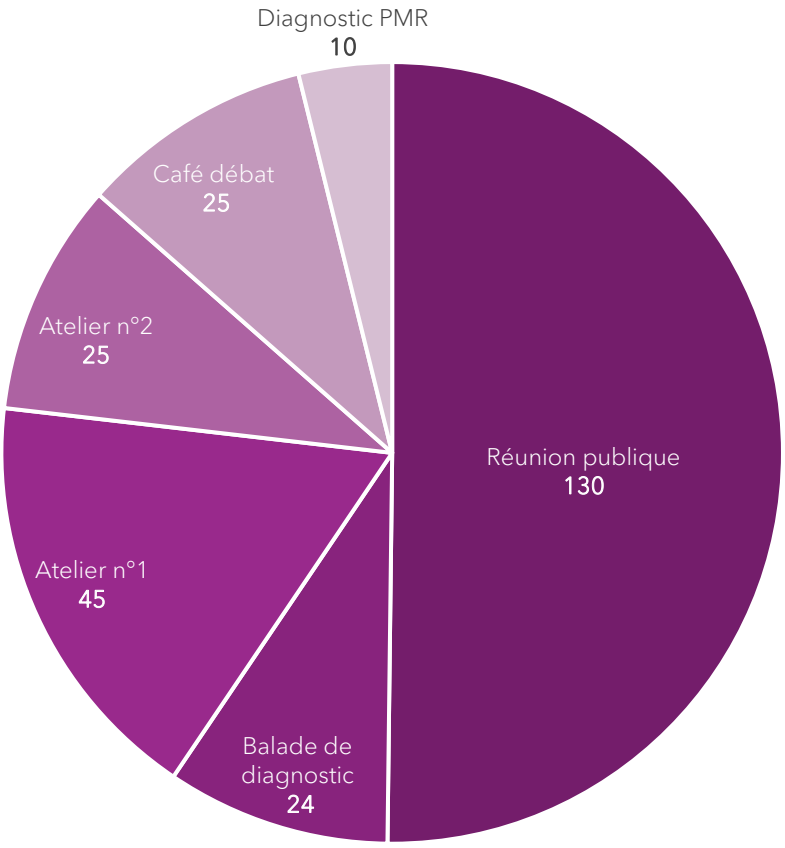
Il est à noter qu'une contribution peut contenir plusieurs avis sur des orientations du projet, et que chaque réponse au questionnaire et au coupon T est considérée comme un avis. Ainsi, les 2 600 contributions ont permis de collecter 15 000 avis.

Parmi ces 15 000 avis :

- Plus d'un tiers concerne le périmètre des abords du pôle d'échanges multimodal, incluant le projet de nouvelle gare routière

- Plus de 25% sont des avis sur la gare ferroviaire
- Presque 25% concernent la mise en œuvre du projet
- 10% concernent les parvis
- Et environ 1% traitent de sujets hors périmètre de la concertation

Lors des différentes rencontres, 259 participants ont répondu présents.



Nombre de participants par rencontre.

Par ailleurs, plus de 7 000 personnes ont été rencontrées au travers du vélo itinérant ou des stands mobiles.

4. L'analyse des avis généraux sur le projet

Les avis généraux exprimés par les participants au sujet du projet Grande Gare de Bordeaux témoignent d'un large consensus sur son opportunité et sa nécessité. La modernisation et le réaménagement du pôle d'échanges sont perçus comme essentiels pour répondre aux défis croissants de fréquentation d'ici 2030. Les priorités identifiées dans le questionnaire soulignent l'importance de fluidifier les déplacements et d'améliorer l'accès pour les cyclistes et piétons, tandis que la sécurité et les nouvelles offres commerciales sont jugées moins prioritaires.

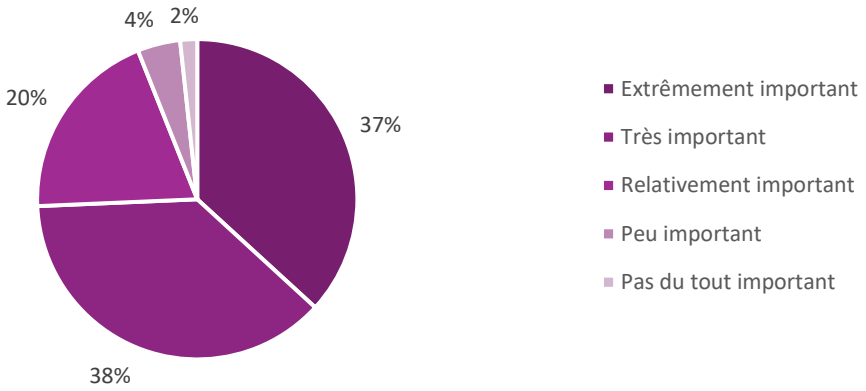
Néanmoins, les contributions révèlent également des interrogations concernant les conditions de mises en œuvre, de calendrier et d'impact des travaux sur la mobilité quotidienne des usagers. Bien que le coût du projet suscite peu de remarques, certaines inquiétudes émergent quant à sa capacité à garantir des solutions durables. Les participants saluent les modalités de concertation mises en place, et souhaitent une poursuite du dialogue tout au long de la phase d'étude et de mise en œuvre.

4.1 L'opportunité du projet

Au fil des différents temps de contribution et des avis recueillis, l'intérêt de mener le projet Grande Gare de Bordeaux est largement confirmé par les participants. Ce dernier est largement partagé et accepté par une grande majorité des participants, et certains vont même jusqu'à considérer que le projet sous-estime sur certaines orientations l'impact de l'accroissement de la fréquentation d'ici 2030 sur le pôle.

Le projet bénéficie donc d'un soutien massif de la part des participants. La nécessité de moderniser et de réaménager cet espace est perçue comme une évidence par la plupart des contributeurs. Ce consensus autour de la réalisation du projet illustre une réelle volonté collective de voir la gare Bordeaux Saint-Jean et son pôle d'échanges se transformer en un espace plus fluide et fonctionnel, capable de répondre aux défis actuels et futurs.

L'opportunité du projet a notamment été interrogée dans le questionnaire. Sur 1 601 répondants, plus des trois quarts considère que le projet est extrêmement important ou très important : une part significative, 37 %, le qualifie d'extrêmement important, 38 % jugent le projet très important et 20 % le considèrent relativement important. En revanche, seuls 4 % trouvent le projet peu important, et 2 % le considèrent pas du tout important. Cela reflète donc un consensus globalement positif quant à la l'opportunité de réalisation du projet.



En termes d'organisation, à court terme, il est souhaité que les différentes entités du Groupe SNCF puissent clarifier leur rôle et périmètre d'action dans le projet.

Concernant le calendrier, quelques participants soutiennent le fait que des actions facilement réalisables doivent être mises en œuvre le plus rapidement possible afin de ne pas attendre 2030 pour améliorer l'usage du pôle d'échanges. En sens contraire, quelques contributions proposent d'attendre les résultats des études de faisabilité du métro bordelais afin de lancer un projet plus ambitieux qui pourrait l'intégrer.

Des contributions s'interrogent sur la manière dont certains aspects du réaménagement seront concrètement mis en œuvre, et sur les impacts que cela pourrait avoir en termes de gestion des flux et de nuisances pendant les phases de travaux.

Les contributions concernant les travaux soulignent plusieurs points importants. D'une part, certains participants préconisent l'anticipation afin d'éviter de nouveaux chantiers à l'avenir. D'autres expriment des inquiétudes quant à l'impact des travaux sur leur mobilité quotidienne, se demandant combien de temps ces perturbations dureront et quelles seront les conséquences sur les déplacements en gare. Il est mentionné que le calendrier des travaux devra par ailleurs prendre en compte l'augmentation prévisionnelle du trafic sur l'ensemble du pôle.

Enfin, une attention particulière est demandée pour garantir une signalisation claire durant les chantiers, afin de préserver la sécurité et le confort des usagers et des travailleurs en gare.

4.2 Le coût et financement du projet

Le coût et le financement du projet suscitent peu de remarques et de questionnements. Loin de remettre en question l'ampleur de l'investissement, certains au contraire s'interrogent sur le fait que le coût du projet soit réellement suffisant. Ils craignent que les mesures proposées ne soient que des solutions temporaires, manquant d'une vision à long terme.

4.3 La concertation préalable

La qualité du dispositif d'information et des rencontres organisées a été globalement saluée lors des différents temps d'échanges.

Des contributions interrogent la capacité d'évolution du programme à la suite de la concertation.

Des avis pointent le manque d'information sur le calendrier des travaux.

Des contributions demandent qu'une restitution orale du présent bilan soit réalisée.

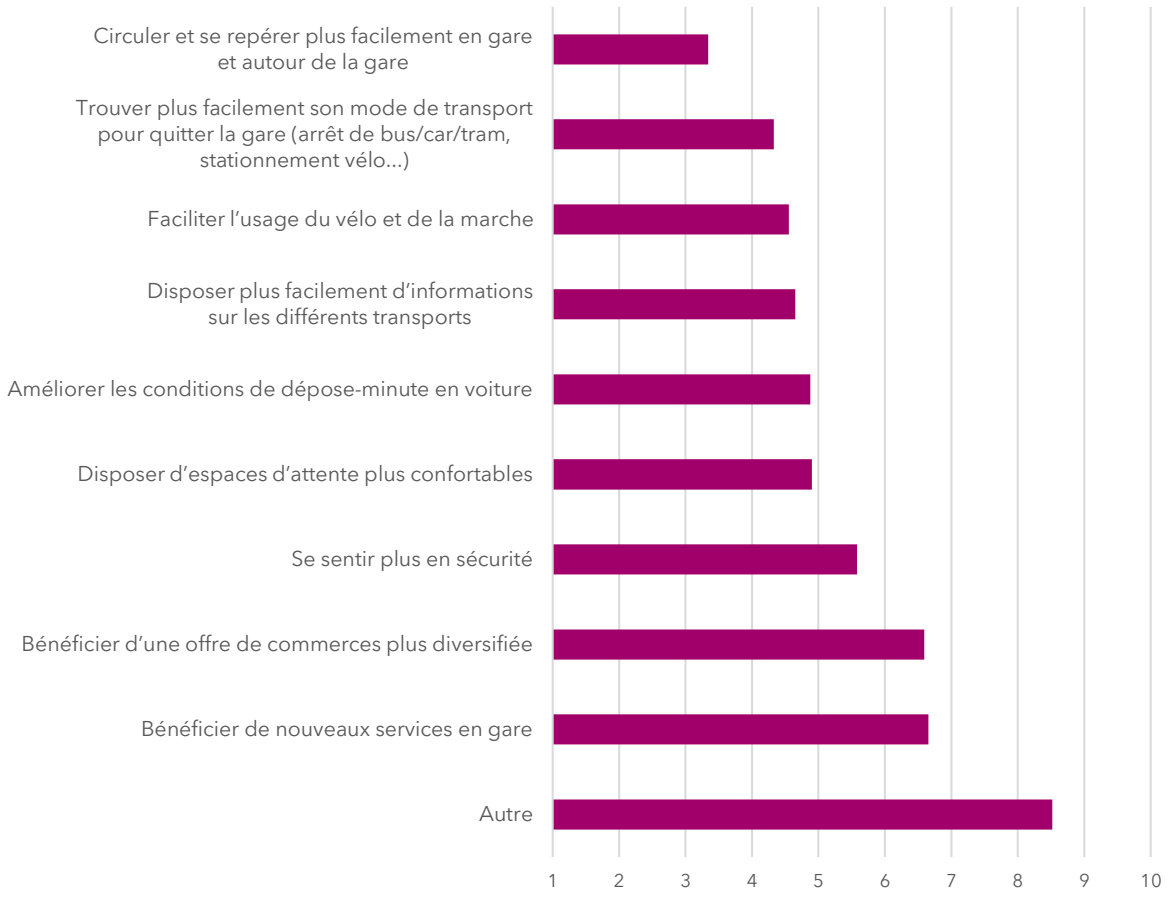
Enfin, les participants souhaitent que le dialogue puisse se poursuivre pendant toute la phase d'étude et de mise œuvre du projet, considérant le processus de concertation vertueux. Certains participants demandent que des réunions soient réalisées dans le cadre

d'une concertation continue avec les utilisateurs du pôle, afin d'informer sur les avancées du projet, notamment durant les travaux.

4.4 Les priorités du projet

Les orientations de réaménagement des espaces et de modernisation des services ont été priorisées dans le questionnaire. Sur 1601 répondants (1273 questionnaires et 328 coupons T), les participants accordent la priorité à la fluidité des déplacements dans la gare et autour, en soulignant fortement le besoin d'une meilleure orientation et d'une interconnexion renforcée avec les autres modes de transport. L'amélioration de l'accès pour les cyclistes et les piétons, ainsi que la simplification des informations sur les transports, sont également des éléments importants pour les répondants. La sécurité et le confort dans les espaces d'attente occupent une place secondaire, tandis que les nouvelles offres commerciales et services sont considérés comme moins prioritaires.

Les réponses au questionnaire
Quels éléments vous semblent prioritaires ?
Base 1 1601[5] répondants – 1 est le plus prioritaire



[5] Sur 1273 questionnaires et 328 coupons T

5. L'analyse des avis par périmètre et les réponses du maître d'ouvrage et ses partenaires

L'analyse des contributions recueillies lors de la concertation est organisée par périmètres géographiques : la gare ferroviaire, les parvis, les abords et la gare routière Pour chaque périmètre, les avis sont triés par thématiques, mettant en avant les sujets les plus fréquemment évoqués jusqu'à ceux moins discutés. Une dernière partie est consacrée à toutes les autres contributions afin de garantir une vision exhaustive des préoccupations exprimées par les participants.

5.1 Dans la gare ferroviaire

5.1.1 Les aménagements des espaces

L''amélioration de la gestion des flux de circulation dans la gare ferroviaire est perçue comme une priorité majeure par les participants, notamment pour faire face à la saturation des espaces aux heures de pointe. Pour fluidifier les déplacements, plusieurs suggestions sont avancées :

- L'aménagement d'une galerie centrale : une galerie dédiée aux personnes traversant la gare sans s'y arrêter permettrait de désengorger les passages encombrés.
- La réorganisation du pavillon central : la suppression des aménagements actuels sous la verrière est proposée pour libérer l'espace et améliorer les cheminements.
- La création d'une nouvelle trémie au hall 2 faciliterait la circulation entre les rez-de-chaussée et les sous-sols, tout en offrant des perspectives visuelles plus ouvertes.
- L'optimisation des portiques d'embarquement : une réorganisation des portiques est suggérée pour réduire les goulots d'étranglement, notamment dans les souterrains. L'idée de séparer les flux d'arrivées et de départs, inspirée des pratiques aéroportuaires, est également avancée.
- L'installation de tapis mécaniques : cette solution est plébiscitée pour aider les voyageurs chargés de bagages, les familles avec poussettes ou les cyclistes à se déplacer plus aisément.
- L'accessibilité pour les vélos : certains participants recommandent que les souterrains soient accessibles aux vélos, avec des cheminements réservés.
- La création d'une gare souterraine dédiée aux trains régionaux : cette proposition viserait à organiser les flux entre les trajets de proximité et les grandes lignes, réduisant ainsi la congestion dans les espaces principaux.

Au-delà des propositions générales, les contributions mettent en lumière des avis partagés sur les solutions de franchissement, qu'il s'agisse des souterrains existants ou du projet de création d'une passerelle.

Les souterrains

Le prolongement des souterrains, notamment jusqu'à la vélostation Belcier, est largement plébiscité pour mieux gérer les flux et renforcer l'intermodalité. La création d'une galerie sous le quai 1, reliant les halls 1, 2 et 3, est également jugée indispensable par de nombreux participants.

« Ce que l'on demande : prolonger tous les souterrains et les relier entre eux du côté de Belcier, sans passerelle.»

« La question des souterrains pour l'accès aux voies ne doit pas être négligée. Un percement est prévu dans le projet actuel, mais il est insuffisant. Un nouveau tunnel doit être créé pour relier tous les souterrains entre eux, du côté de Belcier, afin de diluer le flux. »

Pour la FNAUT, l'amélioration des souterrains est essentielle pour mieux répartir les flux de voyageurs entre les différents halls. Elle propose plusieurs actions concrètes :

- Étudier le percement des souterrains existants jusqu'à Belcier pour fluidifier les flux.
- Créer une sortie directe du souterrain Sud dans le hall 2 ou sur le parvis, pour simplifier les déplacements
- Améliorer l'éclairage des souterrains avec une lumière blanche pour réduire la sensation d'étroitesse et de courbure.

Le projet de création d'une passerelle

La création d'une passerelle est perçue comme une bonne solution pour fluidifier les déplacements au sein de la gare, en complément des souterrains. Pour les participants, elle pourrait inclure des espaces d'attentes et des services. Cependant, des participants s'interrogent sur son positionnement :

« Le seul moyen de désencombrer les bâtiments historiques et les souterrains, c'est de créer une passerelle le long du pont du Guit et une nouvelle station tram à ce niveau, sur le pont. »

Certaines contributions suggèrent de l'accoler au pont en U, tandis que d'autres privilégient un alignement avec le pont du Guit pour renforcer les connexions avec le tramway.

Une attention particulière est demandée pour son intégration architecturale, afin de valoriser le patrimoine historique de la gare tout en minimisant l'impact sur l'esthétique du site.

« J'espère que cela ne dénaturera pas la superbe architecture qui est l'une des principales qualités de Saint-Jean. »

Vers une solution hybride ?

LISEA propose également une solution hybride. La passerelle pourrait offrir une solution rapide pour fluidifier les déplacements à court terme, tandis que le prolongement et l'élargissement des souterrains absorbera les flux à plus long terme. Ce compromis viserait à concilier besoins immédiats et évolutions futures des déplacements au sein de la gare.

Les orientations retenues

Au vu des contributions, le maitre d'ouvrage confirme le programme présenté et le complète pour répondre aux besoins immédiats tout en préparant des solutions à plus long terme :

- Études et priorités immédiates :
  - Une connexion directe entre les parvis et les sous-sols de la gare sera étudiée pour améliorer l'accessibilité aux trains.
  - Le choix d'un franchissement aérien, acté comme solution prioritaire pour répondre à l'urgence de gestion des flux et aux délais (horizon 2030), continuera d'être étudié en tenant compte des contraintes sécuritaires et architecturales. Une attention particulière sera portée à son intégration dans le cadre existant, en concertation avec la Direction Régionale des Affaires Culturelles.
- Planification à plus long terme : le prolongement d'un deuxième souterrain jusqu'à Belcier pourra être exploré dans le cadre d'un plan d'actions à long terme (au-delà de 2035 compte-tenu des contraintes et de la complexité de mise en œuvre), en lien avec les évolutions de dessertes (le Grand Projet du Sud-Ouest, la densification du RER Métropolitain notamment), de nouvelles études de flux et un plan d'exploitation global qui pourront être engagés pour évaluer les besoins futurs.

En revanche, les connexions depuis les ponts ne sont pas retenues :

- Pont en U : Les largeurs de quai actuelles ne permettent pas de combiner escaliers, ascenseurs et flux de voyageurs sans compromettre la gestion des circulations et la sécurité. Un dispositif de contrôle des accès hors horaires d'exploitation de la gare serait également nécessaire, ce qui n'est pas envisageable.
- Pont du Guit : Une telle connexion nécessiterait un allongement des quais au sud, un élargissement du tablier et le déplacement du tramway, ce qui est incompatible avec les besoins de désaturation de la gare à horizon 2030.

Le maitre d'ouvrage ne retient pas l'ouverture de la passerelle en continu, incompatible avec les horaires d'ouverture de la gare et les exigences de sûreté de l'exploitant ferroviaire.

5.1.2 L'accessibilité pour tous

L'accessibilité universelle constitue une préoccupation majeure. Si les aménagements proposés pour fluidifier les circulations en gare sont perçus comme pertinents, des améliorations spécifiques ont été identifiées pour garantir des parcours plus inclusifs et autonomes.

La signalétique et le guidage

De manière générale, les panneaux d'affichage doivent être repensés pour offrir une meilleure visibilité, inclure des équivalents en braille et adopter un éclairage adapté au confort visuel, notamment pour indiquer les équipements comme les ascenseurs. Les bandes de guidage doivent être prolongées le long des différents cheminements, jusqu'aux trains,

services et commerces, avec une attention particulière à leur entretien pour éviter qu'elles ne se détériorent.

« Les ascenseurs sont mal indiqués, et il manque des rampes d'accès aux quais les plus éloignés. Une signalisation claire des équipements est essentielle. »

L'accessibilité des quais

Le manque de rampes PMR a été souligné, limitant le confort des voyageurs ayant des difficultés de mobilité. Les propositions incluent l'installation de rampes larges et douces, le rapprochement de l'espace d'accueil pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et les personnes en situation de handicap (PSH) des quais et un dimensionnement optimisé des portiques pour éviter les encombrements aux heures de pointe. Par ailleurs, il est suggéré de fermer les portes donnant sur le quai 1 pour réduire le bruit dans le couloir de liaison.

Les équipements d'accessibilité

Le niveau de service insuffisant des ascenseurs est une problématique. Les participants demandent leur modernisation, avec des panneaux de boutons accessibles, des portes plus larges et une signalisation claire. L'ajout d'escaliers mécaniques réversibles et la généralisation des de rampes est également recommandé.

Les revêtements et cheminements

Les souterrains, bien qu'essentiels pour éviter les traversées des parvis, nécessitent des améliorations, notamment le traçage de bandes de guidage et la réduction de la pente qui relie le souterrain sud au hall 2.

Les services et espaces d'attente

Les espaces d'attente doivent inclure davantage de sièges adaptés aux Personnes à Mobilité Réduite et aux accompagnants, permettant de s'asseoir côte à côte. Des fauteuils roulants en libre-service, équipés de dispositifs anti-bascule, sont également suggérés.

« Les espaces d'attente ne sont pas adaptés pour les personnes à mobilité réduite ou leurs accompagnants. Il faut des sièges mieux conçus et accessibles. »

Les orientations retenues

L'accessibilité universelle, soutenue par les participants à la concertation, s'inscrit pleinement dans les objectifs du projet.

En complément du programme présenté en concertation, le maitre d'ouvrage étudiera : les circulations verticales les plus appropriées pour chaque trémie, le renforcement du nombre d'ascenseurs, la mise en conformité pour les personnes à mobilité réduites (PMR) du quai 1, le rapprochement de l'accueil dédié aux PMR ou aux personnes en situation de handicap (PSH) des accès aux quais, l'amélioration de la signalétique.

Enfin, des réflexions sont déjà en cours pour étudier l'amélioration de la qualité de services en gare pour les personnes en situation de handicap.

5.1.3 Le confort

L'agrandissement des halls 1 et 2 et l'aménagement d'espaces d'attente confortables, fonctionnels, et adaptés aux besoins variés des voyageurs sont considérés comme des leviers essentiels pour apaiser les problématiques de flux au sein de la gare.

Les usagers formulent plusieurs attentes spécifiques, notamment :

- La suppression des espaces d'attente situés dans les zones de passage pour faciliter la circulation.
- La création de zones spécifiques pour les utilisateurs des trains régionaux et des espaces d'attente "tampon" dans les galeries pour mieux répartir les flux.
- L'agrandissement du salon d'honneur avec davantage de places assises, des services comme le Wi-Fi, des tables et des prises électriques.

Les participants souhaitent que les espaces d'attente soient adaptés aux différents types de voyageurs, avec des propositions comme :

- Des espaces thématiques, incluant :
    - Un salon pour voyageurs occasionnels en complément du salon grands voyageurs.
    - Un espace famille, avec des jeux pour enfants, notamment côté Belcier.
    - Un espace numérique et un espace dédié aux groupes (scolaires, touristes).
    - Des zones calmes à l'étage pour les voyageurs recherchant un moment de tranquillité.
- Des zones végétalisées, inspirées des grandes gares européennes (Berlin, Amsterdam, Madrid), pour offrir un environnement plus agréable et apaisant.

« Prévoir un espace spécialisé d'accueil jeunes pour l'attente serait une mesure de sécurité bienvenue. »

Des améliorations sont attendues pour le confort et l'ambiance :

- Augmenter la lumière naturelle et artificielle dans les espaces souterrains pour rendre l'attente plus agréable.
- Limiter les désagréments liés aux courants d'air dans les halls.
- Utiliser des matériaux chaleureux et introduire des plantes pour améliorer l'ambiance intérieure de la gare.

« L'intérieur de la gare gagnerait à intégrer des matériaux naturels et des espaces végétalisés, pour une atmosphère plus accueillante. »

Certains participants expriment des préoccupations concernant certains équipements comme le babyfoot, jugés susceptibles de créer des nuisances sonores ou de manquer de gratuité. Ces attentes appellent à une réflexion équilibrée pour garantir des espaces attractifs, pratiques et adaptés à tous les usagers.

Les orientations retenues
Les attentes exprimées par les usagers en termes de confort s'inscrivent pleinement dans les objectifs du projet.

Le maitre d'ouvrage confirme le programme présenté. Il sera complété par une réflexion globale sur le niveau de services que peuvent apporter les espaces d'attentes à la fois en termes de fonctionnalité et de localisation, hors des flux.

5.1.4 L'information et la signalétique

L'amélioration de l'orientation dans la gare ferroviaire est perçue comme une priorité pour fluidifier les parcours des voyageurs, notamment en période d'affluence. Les participants proposent :

- L'agrandissement et la multiplication des panneaux pour une meilleure lisibilité à distance, inspirés des grandes gares comme Paris Gare du Nord.
- L'installation de panneaux suspendus lumineux au plafond pour guider les usagers vers les quais, halls, services et transports collectifs.
- Le renforcement de la signalétique vers des lieux stratégiques comme le Hall 3 Belcier et les quais A, B et C.
- Des affichages dynamiques traduits et des écrans indiquant les positions des voitures sur les quais pour une meilleure compréhension, notamment pour les touristes et étrangers.

« Il serait bon de penser également à une meilleure signalétique pour se repérer à l'intérieur de la gare -notamment pour les accès aux quais. »

Une signalisation claire et intuitive est attendue pour le public dès l'arrivée dans la gare ferroviaire avec :

- La listes de destinations avec les numéros de quais : affichages directs permettant une orientation rapide et simple vers les différents modes de transport.
- Une harmonisation des noms et affichages des parkings : uniformiser les dénominations et les indications pour une expérience utilisateur cohérente et fonctionnelle.

Enfin, pour désengorger les équipements les plus fréquentés et optimiser les circulations, le public attend aussi :

- Plus d'indication des ascenseurs et escalators pour éviter la concentration des voyageurs sur les équipements les plus visibles.
- Des marquages au sol

Les orientations retenues
Les attentes exprimées par les usagers en termes d'information et de signalétique s'inscrivent pleinement dans les objectifs du projet. Le maitre d'ouvrage confirme le programme présenté, et notamment les mises en œuvre suivantes :

- Une information claire
- Une dénomination plus explicite des espaces de la gare (halls, souterrains, quais)
- Des formats visibles et modernes
- Une signalétique dynamique : intégration d'écrans interactifs combinant informations directionnelles, sur les mobilités et services, en plusieurs langues

5.1.5 La sécurité et la sûreté dans la gare ferroviaire

La sécurisation des cheminements dans la gare ferroviaire est une priorité pour les participants, qui soutiennent le projet de redimensionnement des accès aux quais. Toutefois, des préoccupations subsistent, notamment l'encombrement des quais lié aux portiques et grilles, limitant la circulation et augmentant les risques pour les usagers. Les améliorations proposées incluent :

- L'agrandissement et la réorganisation des quais pour fluidifier les mouvements ;
- La création de rampes d'accès plus larges et couvertes ;
- Une meilleure signalisation des escaliers et passages pour une orientation plus efficace ;
- La suppression des grillages sur le quai 1 et l'optimisation des flux dans les souterrains, notamment aux heures de pointe.

Les participants recommandent également des espaces d'attente sécurisés pour les voyageurs en transit, un repositionnement des espaces fumeurs à distance des entrées, et le renforcement de la vidéosurveillance pour accroître la sûreté, surtout la nuit.

« Il serait bien de prévoir un lieu abrité et sécurisé pour les voyageurs de nuit.

Les orientations retenues
En termes de sécurité et de sureté, le maitre d'ouvrage confirme son plein engagement. A cet effet, en complément des actions déjà engagées, le maitre d'ouvrage pilotera un diagnostic social et sociétal sera établi afin de mieux cerner et traiter ces enjeux.

5.1.6 Les services et les commerces dans la gare ferroviaire

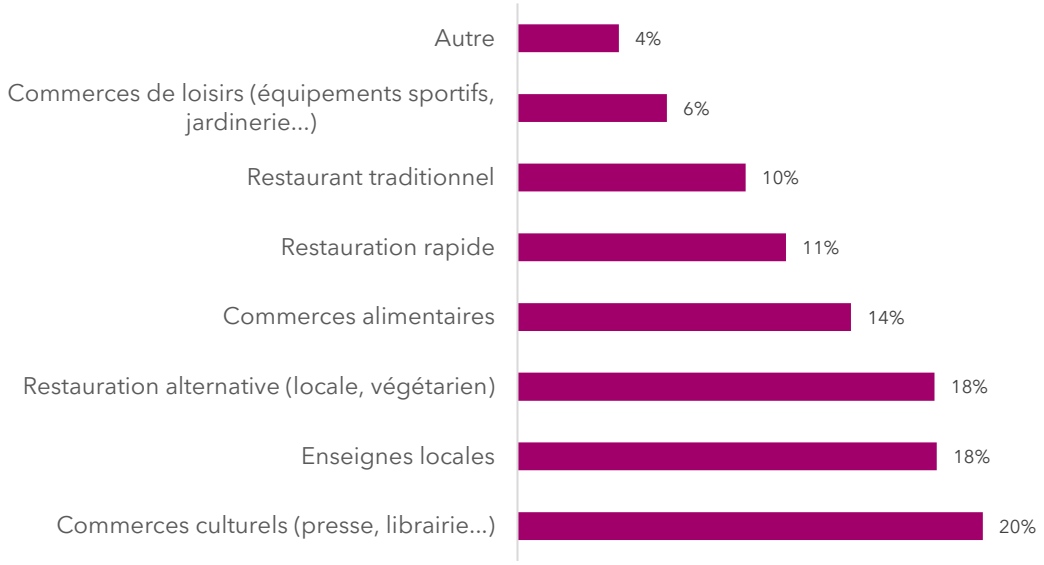
L'enjeu global de diversification et de réorganisation de l'offre commerciale et de services en gare est relativement bien perçu par les participants. Inspirés par l'expérience vécue dans d'autres grandes gares françaises, la plupart perçoivent l'intérêt de cette proposition et formulent plusieurs suggestions en ce sens, l'usage de la gare étant pluriel et évolutif. Néanmoins, des inquiétudes sont exprimées quant à l'équilibre entre le développement de l'offre commerciale et de services, et le maintien du calme et de la fluidité des circulations.

S'additionnant aux contributions libres récoltées, 1 229 personnes se sont exprimées à travers le questionnaire au sujet des commerces à prioriser au sein de la gare ferroviaire.

Les réponses au questionnaire

Quelles sont vos attentes en termes de commerces ?

Base 1 229 répondants[6]



Les participants ont souligné l'importance d'enrichir l'expérience de restauration avec des produits locaux et une cuisine diversifiée, avec plus d'options végétariennes, et avec une montée en gamme de l'offre. Dans les réponses au questionnaire, les enseignes locales et la restauration alternative (locale, végétarienne) suscitent également un fort engouement, avec 18 % chacun, ce qui confirme une volonté de consommer local et de diversifier les offres alimentaires. La création d'un restaurant emblématique qui aurait une vue sur la grande halle a été mentionnée à plusieurs reprises. L'exemple du restaurant Le Train Bleu en gare de Lyon, à Paris, est cité.

Les commerces culturels, comme les presses et librairies, occupent aussi une place importante. Plusieurs avis libres suggèrent de mieux mettre en valeur les expositions temporaires afin d'intégrer davantage la culture et l'art au sein de la gare ferroviaire.

Les participants ont exprimé des attentes pour une offre alimentaire variée et de qualité, axée sur le quotidien, telle que des boulangeries, pressings, click-and-collect, et pharmacies. Néanmoins, les commerces alimentaires (14 %) et la restauration rapide (11 %) restent des attentes modérées, et les restaurants traditionnels (10 %) et les commerces de loisirs (6 %) sont moins prioritaires.

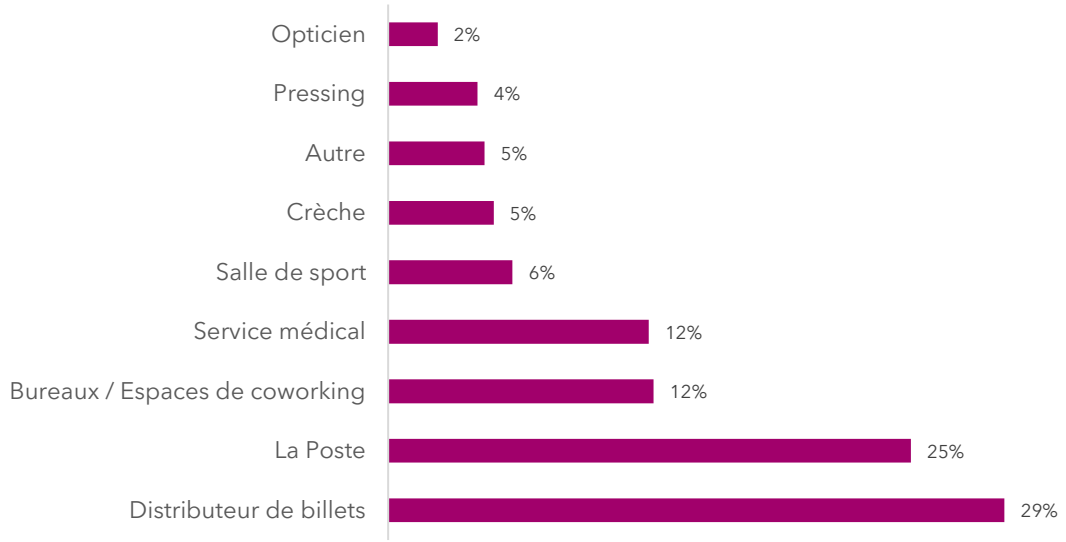
[6] Sur 1273 questionnaires et 328 coupons T

Enfin, plusieurs personnes mettent en avant l'enjeu de la complémentarité de l'offre commerciale du pôle d'échanges avec celle du quartier. D'autres proposent une réorganisation des commerces au sein de la gare, en suggérant de déplacer ceux du pavillon central afin d'améliorer la connexion entre la gare ferroviaire et le tramway, tout en envisageant leur relocalisation au sous-sol.

« Il faudrait diversifier l'offre commerciale afin que les commerces ne s'adressent pas qu'aux voyageurs, mais aussi aux habitants des quartiers environnants. »

Concernant les services, le questionnaire a permis d'identifier les priorités en matière de services à développer au sein de la gare ferroviaire.

Les réponses au questionnaire
Quelles sont vos attentes en termes de services ?
Base 1 218 répondants[7]



Des services pratiques et de confort, gratuits ou accessibles sur présentation d'un billet de transport, tels que des toilettes, des fontaines à eau, des espaces de repos conviviaux pour tous les usagers, ainsi que des espaces d'attente spécifiques aux enfants voyageant seuls, sont attendus. Le nombre actuel de toilettes est notamment jugé insuffisant, car il génère de longues files d'attente. Les participants expriment des souhaits de diversification des types de prises électriques, et de gratuité du wifi. Certains souhaitent préserver des éléments comme le piano, qui contribuent à l'ambiance vivante de la gare, tout en appelant à une atmosphère apaisée et accueillante.

« Il serait profitable pour tous de rendre l'accès aux toilettes gratuit. »

[7] Sur 1273 questionnaires et 328 coupons T

Il a été suggéré d'ajouter des services pour faciliter le quotidien des voyageurs, comme une conciergerie, des casiers sécurisés, des services médicaux, des distributeurs sur les quais, ou un bureau de poste. La disponibilité d'espaces de travail calmes et connectés est encouragée. Les services les plus plébiscités par les répondants au questionnaire sont les distributeurs de billets (29 %) et La Poste (25 %). Les services comme les espaces de coworking et le service médical sont également bien notés, chacun à 12 %, reflétant un intérêt pour des besoins professionnels ou de santé. Les autres services, tels que la crèche (5 %), la salle de sport (6 %) ou le pressing (4 %), suscitent moins d'attentes, mais témoignent d'une diversité d'intérêts. Cela souligne un besoin d'une offre de services diversifiée et bien adaptée aux usagers de la gare.

Les participants souhaitent des services de mobilité améliorés, notamment des bornes d'information, une signalisation renforcée de l'espace Modalis, un service de location de vélos pour limiter l'encombrement dans les trains, et un espace de billetterie dédié aux transports interurbains avec des horaires étendus et des bornes intuitives.

Les participants mettent en avant la nécessité de renforcer la présence de personnel en gare pour accompagner et renseigner les voyageurs, complétant les services digitalisés. Un service de guidage pour les jeunes voyageurs est également proposé pour réduire le nombre d'accompagnateurs et alléger la pression sur les dépose-minutes.

« La digitalisation des services oublie souvent l'humain, et laisse de nombreuses personnes en difficulté. »

Les participants insistent sur l'importance de rendre la gare plus conviviale tout en répondant aux besoins pratiques des usagers. Ils mettent l'accent l'accessibilité pour tous, l'équilibre de l'offre commerciale et la préservation de la fluidité des circulations.

« Ne faites surtout pas de la gare un centre commercial »

Les orientations retenues
Le maitre d'ouvrage confirme le programme présenté en concertation qui inclut le redimensionnement, la relocalisation et la modernisation des services pour le futur fonctionnement de la gare ferroviaire. Les solutions exprimées par le public lors de la concertation seront prises en compte afin d'enrichir le programme.

5.2 Sur les parvis

L'analyse des avis exprimés sur les parvis du pôle d'échanges révèle des attentes fortes et diversifiées des usagers, mettant en avant la nécessité d'améliorer l'accessibilité, la fonctionnalité et l'attrait de ces espaces. En ce sens, les enjeux de désencombrement et de rééquilibrage des trois parvis semblent bien identifiés et partagés par l'ensemble des participants. Ces derniers ont souligné l'importance de la réorganisation réfléchie des différents modes de transport pour faciliter les déplacements et optimiser l'usage des parvis, tout en intégrant des éléments de végétalisation et d'animation. Ces contributions s'inscrivent dans

une volonté collective de rendre les parvis plus accueillants, pratiques et sûrs pour tous les usagers.

5.2.1 Les piétons

La concertation a confirmé la nécessité de désencombrer et de piétonniser les parvis, parfois au-delà de leurs limites actuelles, pour réorganiser les espaces publics autour de la gare. Les participants ont largement plébiscité des parcours piétons clairs, accessibles et adaptés aux flux croissants, soutenus par une signalétique multimodale uniforme et visible.

Les contributions ont souligné de nombreuses difficultés rencontrées par les piétons pour se déplacer autour de la gare, notamment en raison des pavés, des rails de tramway, et des quais souvent encombrés. Ces obstacles compliquent les déplacements des usagers, particulièrement ceux munis de valises, de poussettes, ou en fauteuil roulant. La création de cheminements piétonniers lisses, conformes aux normes d'accessibilité, a été proposée pour répondre à ces enjeux.

> *« Il faudrait aménager une piste piétonne lisse conduisant de la rue Domercq au hall des trains, pour mettre fin à la situation où le piéton doit franchir une succession de pavés et contourner une concentration de cycles. »*

L'association Métro de Bordeaux a également soutenu cette approche, indiquant :

> *« Le parvis doit muter, avec un revêtement lisse, antidérapant et être débarrassé de tous les véhicules individuels en stationnement entravant les parcours piétons. Cela inclut les deux roues motorisées et les vélos dont le stationnement doit être prévu en sous-sol, l'aspect sécuritaire du stationnement dans cette zone étant un enjeu majeur. »*

La piétonnisation complète de certaines rues autour de la gare, comme la rue Charles Domercq ou la rue Saint-Vincent de Paul, a également été évoquée pour réduire la circulation automobile et éviter les conflits d'usage. Ces aménagements permettraient de réduire les embouteillages, de favoriser les déplacements à pied et à vélo, et de créer des entrées plus agréables vers la ville.

> *« Nous sommes par ailleurs favorables à une piétonisation complète de la rue Charles Domercq devant la gare, avec suppression de tout trafic de transit ; là aussi l'exemple de la gare de Strasbourg, qui dispose d'un vaste parc végétalisé devant le bâtiment voyageurs, doit être suivi »*

> *« Rendre piéton la rue St Vincent de Paul jusqu'à la place Pierre et Marie Curie pour alléger la circulation aux abords de la gare.»*

Les participants des ateliers ont formulé plusieurs propositions concrètes pour améliorer les cheminements piétons :

- Clarifier les interfaces piétonnes avec les vélos, les taxis et les bus.

- Élargir les cheminements piétons, notamment les trottoirs, les quais du tramway et les quais des trains.
- Retravailler les flux piétons pour les rendre plus logiques et directs.
- Ajouter des bandes de guidage pour renforcer l'accessibilité.
- Remplacer les pavés par des surfaces lisses et adaptées aux personnes à mobilité réduite.
- Inviter les piétons à accéder à la gare souterraine via des pentes douces.

La concertation a également mis en lumière plusieurs axes de connexions piétonnes à renforcer pour une meilleure intermodalité :

- Permettre de descendre directement des ponts sur les quais pour simplifier les parcours.
- Créer un lien avec la passerelle Eiffel, aujourd'hui désaffectée.
- Établir une connexion piétonne depuis le pont du Guit vers le quartier Amédée Saint-Germain.

Plusieurs avis ont mis en lumière la nécessité d'améliorer les connexions piétonnes avec les quartiers environnants, notamment Amédée Saint-Germain, perçu comme enclavé. Les participants ont aussi exprimé leur intérêtpour une meilleure intégration du parvis avec le projet Canopia.

Apsys, porteur du projet Canopia, a confirmé son engagement à travailler de façon partenariale pour garantir une connexion fluide entre le parvis de la gare et le futur cours Saint-Jean / Méridien. Le projet prévoit un axe direct, large et végétalisé, exclusivement réservé aux piétons et aux cycles, reliant la gare au centre-ville et à la Garonne.

« Prévoir la continuité d'aménagement piéton entre le parvis Louis Armand et le futur cours Saint-Jean / le Méridien (projet Canopia). »

Les orientations retenues

Le maitre d'ouvrage, et ses partenaires, confirment le programme présenté en concertation. En complément, le maitre d'ouvrage et les partenaires s'engagent à :

- Étudier la faisabilité de liaisons directes entre les parvis, la place de Casablanca et la gare ferroviaire pour sécuriser les parcours piétons.
- Poursuivre les réflexions sur une connexion efficace avec Canopia et Amédée Saint-Germain, dimensionnée pour l'affluence future.
- Intégrer des espaces couverts dans les zones d'attente et de transit, dans le cadre d'une requalification globale des espaces publics.
- Déployer rapidement une signalétique multimodale globale et dynamique sur les parvis, incluant des informations pour taxis et cars longue distance.
- Mettre en œuvre des solutions à court terme pour fluidifier les parcours, notamment pour les usagers de la ligne de bus express « G ».

5.2.2 Les vélos

Les infrastructures actuelles pour les cyclistes sont perçues comme largement insuffisantes, notamment en termes de continuité cyclable, de services et de sécurité. Les contributions mettent en évidence la nécessité d'un repositionnement du vélo comme un mode de transport prioritaire sur l'ensemble du pôle d'échanges multimodal.

Les participants appellent à la création de pistes cyclables continues, sécurisées et adaptées, avec des propositions concrètes, notamment :

- Création de pistes cyclables dédiées :
  - Une piste bidirectionnelle en site propre longeant la gare, sécurisée et séparée des flux de piétons et de bus, allant de la rue Charles Domercq au cours de la Marne.
  - Une rocade cyclable autour de la gare pour faciliter la circulation des cyclistes en transit tout en séparant les flux des piétons et automobilistes.
  - Une voie cyclable matérialisée sous le pont du Guit, permettant de relier le quartier Amédée Saint-Germain et les parvis.
- Requalification des infrastructures existantes :
  - Réaménagement du pont en U pour accueillir des parcours dédiés aux vélos et aux piétons.
  - Inspiration d'exemples locaux comme la piste cyclable de Queyries, avec des aménagements modernes et accessibles.
- Amélioration de la sécurité :
  - Utilisation de marquages au sol distincts et de végétation pour délimiter clairement les espaces réservés aux cyclistes.
  - Alignement sur les standards européens, comme ceux observés à Strasbourg ou Vienne.

Ces aménagements répondent à une demande forte des participants, visant à offrir des parcours cyclables logiques, directs et exempts d'obstacles.

Pour renforcer l'intermodalité, les participants insistent sur des cheminements cyclables lisses, directs et sans obstacles, facilitant l'accès aux quais et aux trains. L'objectif est d'éviter les conflits d'usage avec les piétons tout en simplifiant le passage des cyclistes dans les zones denses.

« On a le sentiment de ne jamais être à la bonne place en tant que cycliste, et de prendre la place des piétons. »

« Il faudrait aménager un chemin cyclable lisse conduisant directement aux espaces de stationnement et aux quais. »

Le manque d'espaces sécurisés pour vélos constitue un frein majeur à l'intermodalité. Les participants proposent des solutions ambitieuses pour répondre à cette problématique :

- Création d'une vélostation souterraine inspirée des modèles néerlandais :
  - Transformation du parking P1 en vélostation sécurisée avec accès direct aux halls de la gare.
  - Développement de la vélostation Belcier en utilisant des locaux vacants pour offrir un accès direct au hall 3 sans passer par la rue.

    - Conversion partielle du rez-de-chaussée du parking P4 en espace dédié aux vélos.
- Extension de la capacité totale de stationnement :
    - Objectif d'atteindre 2 500 places vélos, réparties entre abris fermés payants et arceaux sur espaces publics gratuits, pour répondre aux besoins croissants des cyclistes.
    - Installation de services complémentaires, tels que des casiers, des stations de gonflage et d'auto-réparation, des postes de recharge électriques, et des distributeurs d'équipements.

Les résultats du questionnaire montrent que 40 % des participants privilégient les abris fermés payants avec services, tandis que 33 % préfèrent les abris ouverts comme solution économique.

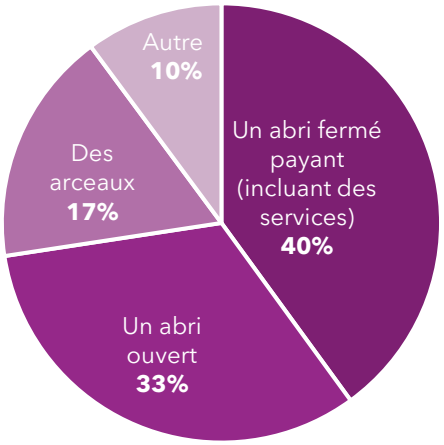
« Le stationnement des vélos doit être repensé pour atteindre une capacité de 2 500 places sécurisées, comme dans les grandes gares européennes. »

« Il faudrait un véritable parking vélos en souterrain, comme aux Pays-Bas. »

Les ateliers ont permis de formuler des recommandations complémentaires :

- Pour les stationnements :
    - Sécuriser les espaces sous les ponts.
    - Ajouter un espace dédié aux trottinettes dans les abris sécurisés.
    - Installer une vélostation avec un magasin spécialisé pour réparation et services associés.
- Pour les accès et cheminements :
    - Élargir les ponts, notamment le pont en U, pour y intégrer des parcours cyclables.
    - Mettre en place des pistes cyclables continues, séparées des bus, pour faciliter les déplacements.

Les réponses au questionnaire
A vélo, quel type de stationnement préférez-vous ?
Base 1 191 répondants[8]



[8] Sur 1273 questionnaires et 328 coupons T

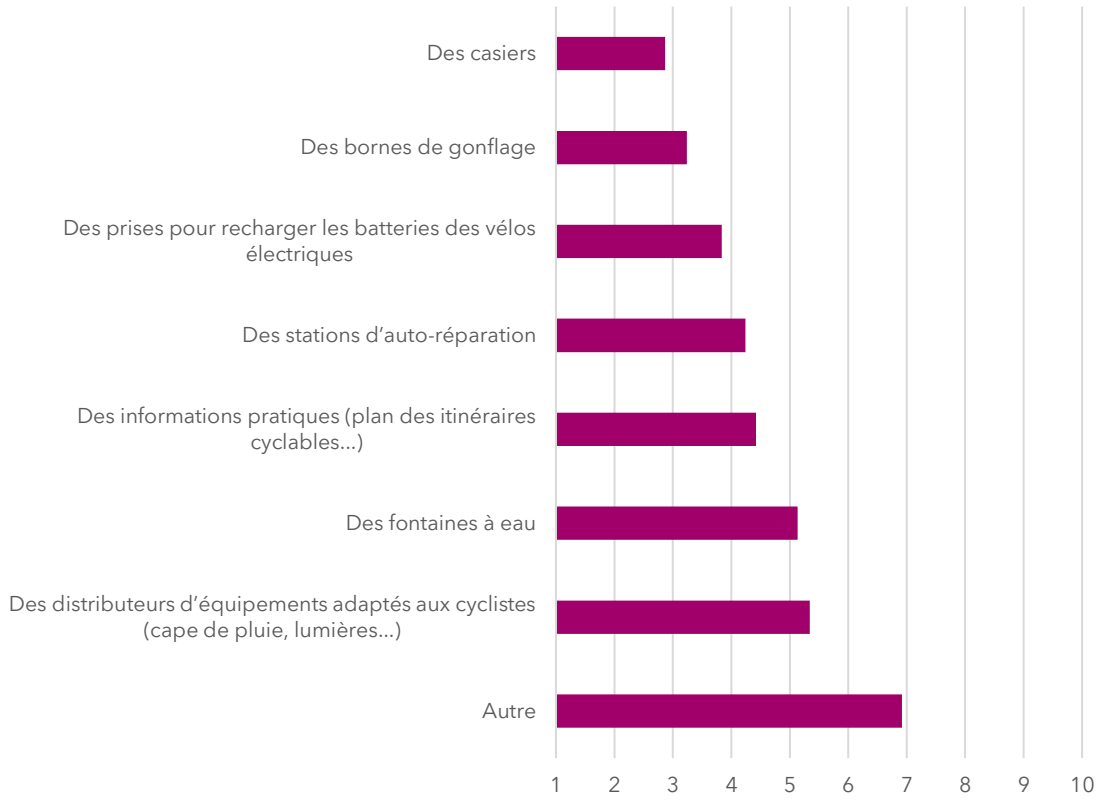
Les services les plus attendus, selon les réponses au questionnaire, incluent des casiers sécurisés, des stations de gonflage et d'auto-réparation, ainsi que des postes de recharge pour vélos électriques. En complément, les participants ont également exprimé un intérêt pour des points d'information pratiques, des fontaines à eau et des distributeurs d'équipements, bien que ces derniers soient considérés comme secondaires.

La gratuité de ces services a été particulièrement mise en avant dans les contributions libres, tout comme la nécessité de faciliter l'accès direct aux quais et aux trains, afin d'améliorer l'expérience des cyclistes et de renforcer l'intermodalité.

Les réponses au questionnaire

Quels services vous semblent prioritaires pour dynamiser l'usage du vélo ?

Base 1189 répondants[9]



Les orientations retenues

Le maitre d'ouvrage et ses partenaires confirment le programme présenté en concertation :

- La prise en compte du vélo comme un mode de déplacement privilégié pour accéder à la gare est actée. Le projet vise à réaliser des continuités cyclables pratiques et sécurisées pour accéder et repartir du pôle gare à vélo,
- Les aménagements de stationnement répondront à la diversité des besoins, stationnement ponctuel et gratuit, comme sécurisé ou longue durée. Ainsi, le projet

[9] Sur 1273 questionnaires et 328 coupons T

vise à offrir un total d'environ 2500 places de stationnement vélo sur le pôle (dont environ 2000 en abris sécurisés), avec la capacité de développer encore cette offre en fonction des besoins.

- Des tarifs attractifs seront étudiés pour l'accès aux parkings sécurisés et à une offre de services (petites réparations, gonflage, équipements et recharge électrique). L'évolution des parkings existants permettra de répondre à ces besoins.

Le maitre d'ouvrage ne retient pas les solutions conduisant à renforcer l'usage des vélos dans la gare, dans les souterrains ou sur la passerelle. La sécurité de tous les usagers implique un usage dit « pied-à-terre ». D'autres solutions facilitant l'usage du vélo seront prises en compte.

5.2.3 Les aménagements

Les contributions sur les parvis soulignent un consensus sur la nécessité d'améliorer leur fonctionnalité et leur confort par le désencombrement et l'aménagement d'espaces d'attente agréables.

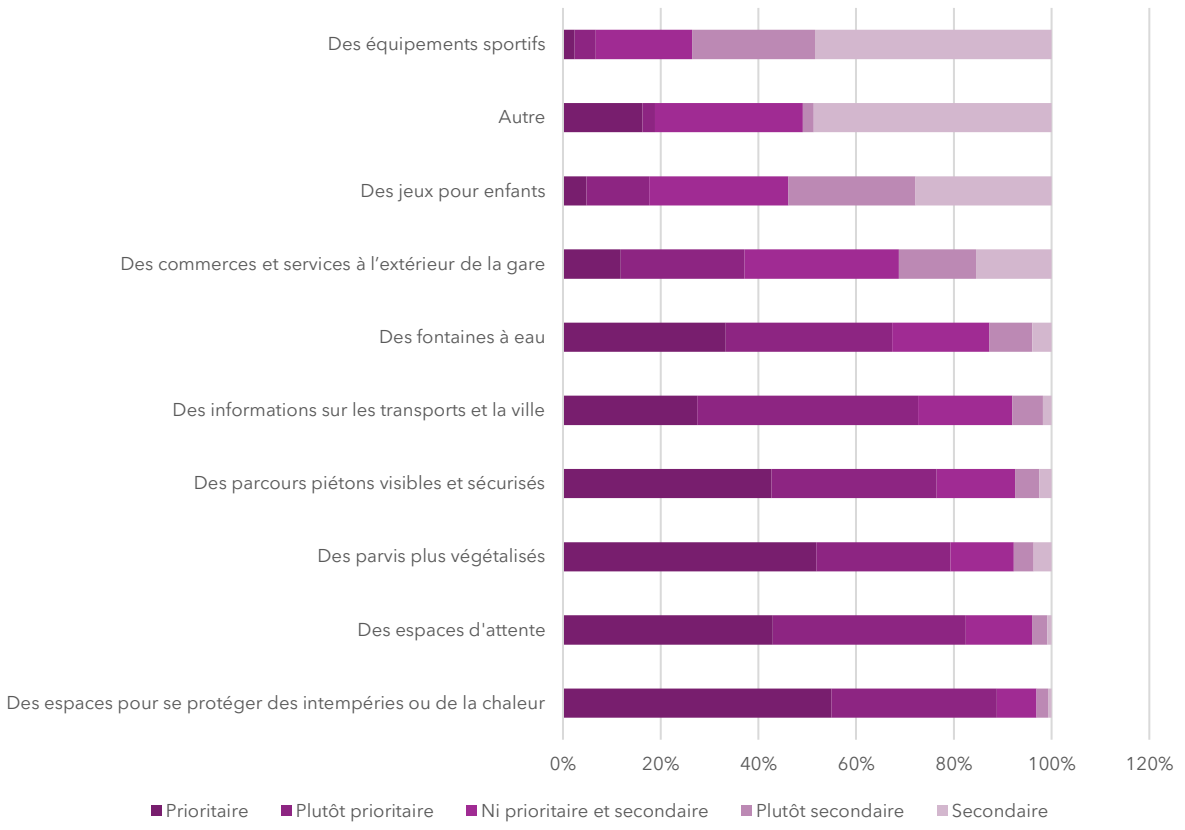
« La rue Terres de Borde est trop étroite, elle mériterait d'être élargie avec un parvis spacieux. »

Les usagers suggèrent de distinguer les flux entrants et sortants grâce à des aménagements dédiés et d'agrandir le parvis Belcier pour offrir davantage d'espace. Ils proposent également de déplacer les zones fumeurs, actuellement situées devant les entrées. Le désencombrement des parvis est perçu comme une opportunité pour inciter les usagers à attendre à l'extérieur, réduisant ainsi les risques de mouvements de foule. Pour améliorer le confort, ils recommandent l'installation de mobilier partiellement couvert, incluant brumisateurs, terrasses en bois et bancs, afin de protéger les usagers des intempéries et de la chaleur. Les équipements récréatifs, tels que jeux pour enfants et équipements sportifs, sont jugés moins prioritaires, la préférence allant aux aménagements pratiques et fonctionnels.

Les réponses au questionnaire

Le projet Grande Gare de Bordeaux concerne le réaménagement des parvis et des squares à proximité. Quels éléments vous semblent prioritaires ?

Base 1 264 répondants[10] - Plus c'est foncé, plus c'est prioritaire



Certains participants mettent en garde au sujet de l'installation de mobilier, qui pourrait encombrer les espaces et contraindre les déplacements des usagers, notamment les personnes à mobilité réduite (PMR). L'aménagement d'espaces d'attente linéaires, et l'utilisation de matériaux distincts sont attendus pour guider les flux de circulation, et créer une promenade agréable. L'usage de revêtements lisses non-glissants et la suppression des pavés sont suggérés pour faciliter les déplacements des usagers.

Enfin, le réaménagement de la fontaine (sèche car non utilisée) située au carrefour du cours de la Marne et de Tauzia est évoqué à plusieurs reprises, tout comme l'amélioration de l'éclairage public, l'implantation d'un commissariat et de caméras, considérés comme des actions permettant de lutter contre le sentiment d'insécurité sur les parvis.

Les orientations retenues

Le maitre d'ouvrage et ses partenaires confirment le programme présenté en concertation tout en prenant en compte les priorités exprimées par les participants.

[10] Sur 1273 questionnaires et 328 coupons T

L'aménagement des parvis visera à répondre à l'ensemble des attentes exprimées par le public. La proposition de piétonnisation du parvis Charles Domercq est confirmée, tout comme l'objectif de désencombrement de l'ensemble des parvis pour faciliter les cheminements. Il sera également nécessaire de traiter les continuités entre ces parvis et les voies adjacentes pour garantir les cheminements et le jalonnement avec les quartiers alentour. De plus, cette concertation met en évidence la nécessité d'intégrer aux aménagements des espaces d'attentes à l'abri des intempéries et du soleil par la végétalisation notamment.

5.2.4 La signalétique

Dans le but de faciliter les déplacements des usagers, l'amélioration de la signalétique intermodale et homogène sur les trois parvis est particulièrement attendue. Il est proposé que celle-ci soit claire, facilement visible de tous, et permette de guider efficacement les visiteurs vers l'ensemble de l'offre de transport du pôle d'échanges multimodal, y compris les zones de rencontre, parkings et les dépose-minute. Un totem avec logos pour les arrêts de bus, ainsi que des panneaux d'information extérieurs supplémentaires, sont proposés. Il est également proposé de clarifier les espaces multimodaux avec des panneaux lumineux uniformisés, et d'installer davantage d'écrans d'information avec les horaires (trains, bus, cars). Les parcours piétons visibles et les informations sur les transports ont une priorisation plus équilibrée dans les réponses au questionnaire, indiquant que certains les considèrent importants mais d'autres non.

« La signalétique est insuffisante à l'extérieur, on se perd facilement entre les différents accès et arrêts de bus ou tram. »

Les orientations retenues
Le maitre d'ouvrage et ses partenaires confirment le programme présenté en concertation tout en prenant en compte le besoin d'une signalétique et d'une information homogènes sur l'ensemble du périmètre du pôle d'échanges multimodal.

5.2.5 L'accessibilité pour tous

L'amélioration de l'accessibilité des parvis de la gare, notamment pour les personnes à mobilité réduite, est une priorité largement évoquée par les usagers, qui souhaitent que cet enjeu soit pris en compte dans l'ensemble des aménagements du projet.

Sur les parvis, la création de larges espaces d'attente est proposée. La sécurisation des traversées piétonnes est attendue, tout comme le désengorgement des parvis par le déplacement des zones de stationnement des deux-roues (trottinettes, vélos…).

Une signalisation claire et lisible pour tous est indispensable pour guider les personnes à mobilité réduite (PMR), avec des marquages au sol et des panneaux adaptés indiquant les stationnements PMR, les transports en commun, l'accueil et l'assistance.

De plus, il est recommandé d'éviter les différences de niveau de revêtement et les pavés, sources de vibrations inconfortables pour les usagers, et de séparer les cheminements piétons et cyclistes pour limiter les accidents. Des revêtements antidérapants sont également attendus.

Les arrêts de bus et de tramways nécessitent une facilitation de liaison avec les autres modes de transport, et une optimisation de leur signalétique, notamment en ajoutant des rampes signalées et des bandes podotactiles, ainsi qu'en allongeant la durée des feux piétons. Les participants souhaitent que les rampes soient privilégiées aux escaliers et équipées de manchons, et que les obstacles soient signalés pour une meilleure sécurité, et de façon plus générale l'agencement au niveau des quais soient amélioré.

Il est également proposé de réaménager les zones dédiées aux services de transport pour PMS, tels que Mobibus et Flex TBM, afin d'assurer un accès fluide et sécurisé, ou encore de permettre aux taxis transportant ces personnes de stationner sur les places réservées.

Enfin, améliorer l'information sur les services destinés aux personnes à mobilité réduite (PMR) et l'entretien des cheminements pour limiter les obstacles créés par la végétation ou les usagers sont considérés comme étant essentiels pour une bonne accessibilité du pôle.

Les participants appellent à faire mieux que les réglementations en vigueur en termes d'accessibilité (hauteur des marches, dénivelé des pentes, signalisation sonore, bandes podotactiles, messages dans les transports…). Une application pour guider les personnes malvoyantes est proposée, ainsi qu'un guide pratique de la gare, pour faciliter l'orientation.

« Les pavés sur le parvis sont une vraie galère pour ceux qui ont des valises ou des poussettes. »

Les orientations retenues
Le principe d'accessibilité universelle est pleinement partagé par les participants, et correspond à l'un des principes fondateurs du projet.

5.2.6 La végétalisation

Les contributions concernant la végétalisation des parvis révèlent un large consensus en faveur des propositions du projet relatives à la végétalisation temporaire et pérenne, ainsi qu'à la réhabilitation des squares. Les participants ont formulé plusieurs suggestions visant à améliorer l'espace urbain tout en réduisant les îlots de chaleur. Cette thématique figure parmi les enjeux identifiés comme prioritaires dans le questionnaire.

De nombreuses contributions plaident pour la création d'espaces ombragés sur les parvis, tels que des zones végétalisées et des espaces d'attente agrémentés de végétation haute, en privilégiant des essences locales pour garantir leur entretien. L'utilisation de matériaux drainants est également suggérée afin de favoriser l'absorption des eaux pluviales au sein du pôle gare.

En complément, il est proposé de poursuivre les expérimentations en cours et de promouvoir une végétalisation réversible, permettant d'anticiper d'éventuels travaux tout en améliorant le confort des usagers.

Toutefois, plusieurs participants soulignent la nécessité de concilier végétalisation et sûreté, afin de ne pas nuire à la visibilité et à la circulation des usagers.

Enfin, l'association Fusion Jeunesse a exprimé son souhait de participer activement à la végétalisation de la gare, en impliquant les jeunes dans une démarche collaborative.

« Nous sommes par ailleurs favorables à une piétonisation complète de la rue Charles Domercq devant la gare, avec suppression de tout trafic de transit ; là aussi l'exemple de la gare de Strasbourg, qui dispose d'un vaste parc végétalisé devant le bâtiment voyageurs, doit être suivi »

« Comme l'espace est très contraint au-dessus et en souterrain, il est difficile de mettre en place une forte végétalisation très près de la gare sans rendre plus difficiles les déplacements piétons cyclistes, PMR »

Les orientations retenues
Le maitre d'ouvrage et ses partenaires retiennent le besoin de végétaliser l'ensemble des espaces du pôle d'échanges pour créer des îlots de fraicheur. Les solutions de végétalisation pourront être engagées avant 2030.
Une collaboration sera engagée avec l'association Fusion Jeunesse dans le cadre d'un projet de design environnemental avec les jeunes de la Région Nouvelle Aquitaine.

5.2.7 Les services et commerces

Les contributions relatives aux commerces et services sur les parvis mettent en avant la nécessité de diversifier et d'enrichir l'offre disponible, tout permettant des cheminements fluides et sécurisés pour les usagers.

Pour dynamiser ces espaces, il est proposé d'organiser des animations, notamment culturelles, afin d'éviter leur délaissement, ainsi que d'équilibrer l'offre de services sur chaque parvis. Des espaces d'activité gratuits intergénérationnels, incluant des tables de ping-pong, un kiosque, des jeux pour enfants, un city-stade, des jeux d'échecs, ou encore un mur d'escalade au niveau du pont en U sont proposés. Il est également proposé de dédier des espaces à l'accueil d'associations.

Ces propositions, bien que valorisées par certains participants car elles permettraient une occupation continue des parvis, sont néanmoins considérées comme des aménagements secondaires par les répondants au questionnaire.

De plus, il est suggéré de regrouper les zones de restauration pour une meilleure organisation et intégration, certains commerces situés sur les parvis sont perçus comme étant des facteurs de congestion des flux par certains participants, qui attendent également l'installation de commerces de meilleure qualité, et proposant des produits locaux. Plusieurs participants proposent néanmoins d'aménager un Food court, avec des espaces végétalisés agréables pour s'assoir et déjeuner sur les parvis.

L'aménagement de toilettes publiques, de poubelles de tri et de collecte de textile est également souhaité afin de rendre les parvis plus propres et agréables.

Les orientations retenues
Les solutions émises par le public lors de la concertation sont cohérentes avec les ambitions du projet et seront examinées dans le cadre des prochaines phases d'études.

5.3 Aux abords

Les contributions des participants révèlent un fort besoin d'amélioration des abords de la gare ferroviaire, afin de mieux répondre aux enjeux d'accessibilité, de sécurité, et de fluidité des circulations. De façon générale, le principe d'apaisement de la circulation et de réorganisation des modes proposé par le projet Grande Gare de Bordeaux semble compris et accepté par le public. Les objets ci-dessous sont abordés selon l'ordre de priorité du public.

5.3.1 Le tramway

Les infrastructures actuelles liées au tramway suscitent de nombreuses propositions d'amélioration, avec des priorités clairement exprimées par les participants.

La saturation des rames et l'adaptation des quais
Les rames des lignes C et D sont rapidement saturées aux heures de pointe, rendant les trajets inconfortables. Sept contributions insistent sur le besoin de rames plus longues et de quais adaptés pour absorber les flux de voyageurs, en particulier lors de l'arrivée de TGV en rames doubles.

« Pour le tram, il y a un sous-dimensionnement, les rames de 4 voitures sont rapidement saturées. »

La localisation des stations et leur accessibilité
La localisation des stations Saint-Jean et Belcier fait l'objet de nombreuses observations :

- Station Saint-Jean : Les participants demandent le rapprochement de cette station des entrées principales de la gare pour améliorer les correspondances avec les trains et réduire les distances à parcourir. Plusieurs avis proposent de déplacer l'arrêt sur le parvis Charles Domercq ou devant le hall 1, tout en prévoyant des aménagements techniques pour accueillir deux rames en simultané.

« Le déplacement de l'arrêt des tramways C et D vers le parvis Charles Domercq doit être envisagé pour rapprocher cet arrêt des principales entrées de la gare. »

« Idéalement, cette station pourrait trouver sa place devant le hall 1, mais cela nécessite le déplacement de la bretelle reliant les deux voies. À défaut, on pourrait l'implanter côté hall 2. »

Les participants de l'atelier ont proposé de résoudre la saturation du tramway et de désengorger la halle multimodale en séparant clairement les différents modes de transport. Ils ont également souligné la nécessité de libérer de l'espace de cheminement au niveau du pavillon central.

- Station Belcier : Jugée trop éloignée de la gare ferroviaire et insuffisamment intégrée au pôle multimodal, les participants considèrent que cette station manque de visibilité. Ils proposent de la rapprocher, notamment au début du pont du Guit, en face du hall 3, et de la doter d'une signalétique adaptée pour améliorer son accessibilité.
- Les participants de l'atelier ont aussi recommandé de rapprocher la station Belcier et de renforcer sa visibilité ou à défaut, de faciliter une connexion directe et sans obstacle depuis le hall 3, et de modifier son nom pour une meilleure identification de la gare.

« L'arrêt tram Belcier pourrait s'appeler Belcier - Gare avec un passage couvert vers la gare. »

L'aménagement des infrastructures et l'impact visuel

Les participants souhaitent des améliorations pour réduire l'impact visuel des infrastructures du tramway, notamment des caténaires devant la gare, jugées inesthétiques. Des solutions comme l'alimentation par le sol sont proposées.

« Les caténaires devant la gare défigurent la vue. »

Le prolongements et nouveaux tracés

Certains avis proposent de prolonger la ligne D pour mieux desservir des zones comme Sainte-Croix et Floirac, en passant par la rue Terres de Borde élargie et interdite aux voitures. Ces propositions incluent également la création d'une station souterraine pour anticiper la croissance future des flux.

« À terme, la rue Terres de Borde devrait être traversée par une ligne de tramway prolongée depuis Sainte-Croix. »

L'intégration au réseau de transport

Les contributeurs insistent sur la coordination entre le réseau de tramway et les futurs projets de RER métropolitain ou de métro, afin de répondre à la hausse de fréquentation et d'assurer une intermodalité efficace.

« Le projet de réaménagement de la gare devrait prévoir une coordination plus étroite entre le tram et le futur RER pour absorber la croissance de voyageurs. »

Propositions complémentaires et sécurité

En complément des propositions liées à l'amélioration des infrastructures, certains participants ont exprimé leur préoccupation concernant l'insécurité sous le pont du Guit où des

squats se forment. Ils recommandent des mesures pour sécuriser cette zone et améliorer le cadre environnant.

Les orientations retenues
Le maître d'ouvrage et ses partenaires confirment le programme présenté lors de la concertation. Une étude sur le déplacement de la station de tramway côté Saint-Jean sera menée, en cohérence avec les accès et le fonctionnement de la gare. Ils soulignent également l'importance de rendre plus visible la station de tramway côté Belcier, en facilitant la connexion piétonne, et étudieront la possibilité de renommer cette station.

5.3.2 Les bus TBM

Les correspondances entre les différents modes de transport en commun apparaissent comme une priorité majeure pour les contributeurs. Ils appellent à une réorganisation des flux autour de la gare afin d'améliorer l'efficacité des connexions et de simplifier les déplacements pour les usagers.

L'organisation et la coordination des flux

Plusieurs avis insistent sur la nécessité de regrouper les arrêts de bus urbains dans des emplacements stratégiques : sur la rue C. Domercq, au sein de la gare routière, ou sur le parvis Belcier. Cette centralisation viserait à simplifier les correspondances entre les différents modes de transport (bus, tramway, train), tout en fluidifiant les déplacements. Certains proposent également de répartir les arrêts entre les deux façades pour mieux gérer les flux et désengorger certains points d'accès.

« La priorité est l'accès aux transports en commun (et aux piétons et cyclistes), qui doivent arriver au plus près des trains. L'accès aux taxis et voitures passe après, ces modes sont beaucoup moins capacitifs. »

« Les bus urbains doivent être regroupés en un emplacement unique, côté Saint-Jean, où une halle bus a déjà été aménagée. »

Les participants de l'atelier mobilités ont proposé d'utiliser les encoches du square du pont du Guit pour certains arrêts côté Belcier, tout en simplifiant les correspondances entre les modes. Ils insistent également sur l'importance d'éviter les mouvements techniques côté Saint-Jean, qui peuvent perturber la fluidité des circulations. Certains participants soulignent l'importance d'anticiper l'évolution des types de matériel roulant, notamment en tenant compte de la transition vers des solutions électriques.

La signalisation et l'accessibilité

Le manque de signalisation efficace pour orienter les voyageurs vers les correspondances avec les bus et les tramways est rapporté comme un problème récurrent. Des arrêts, comme celui du bus G, sont jugés difficiles à localiser. Une amélioration de la signalisation sur les deux côtés de la gare, Saint-Jean et Belcier, est demandée pour rendre les correspondances plus visibles et plus intuitives.

Les participants de l'atelier mobilités soulignent également la nécessité d'une signalisation renforcée pour les transports urbains, particulièrement côté Belcier, afin d'améliorer l'accès et la visibilité des arrêts pour les usagers.

La desserte et l'accessibilité à l'échelle de l'agglomération

Plusieurs contributions mettent en avant la nécessité de renforcer la desserte de la gare par les bus, notamment pour les communes autour de Bordeaux. La création de nouvelles lignes et l'amélioration des liaisons existantes sont fréquemment mentionnées.

« Pouvez-vous mettre en place plus de lignes au départ de Mérignac vers la gare Saint-Jean ? Cela permettrait de désengorger les bus et les trams. »

Certains participants de l'atelier mobilités proposent également d'ajouter de nouvelles lignes de bus desservant directement la gare pour répondre à la demande croissante et mieux connecter les quartiers environnants.

« Ajouter des lignes de bus supplémentaires permettra une meilleure desserte directe de la gare.

Le transfert de la ligne 31 et ses impacts

Le déplacement de la ligne 31 vers le côté Belcier, qui a coïncidé avec la concertation publique du projet, a suscité de nombreuses critiques en raison de l'inadaptation de la rue Terres de Borde pour le passage des bus, gênés par des stationnements sauvages qui provoquent des blocages fréquents et affectent la ponctualité de la ligne (32 contributions).

« La rue Terres de Borde n'est absolument pas adaptée au passage de bus. Les stationnements sauvages des usagers de la gare provoquent de nombreux blocages. »

Certains appellent à un retour de la ligne 31 côté Domercq pour faciliter les correspondances avec le tram et réduire les nuisances pour les riverains de Belcier.

« Repasser le 31 côté Domercq permettrait de faciliter les échanges avec les autres lignes et le tram. »

Les orientations retenues

Le maitre d'ouvrage et ses partenaires confirment le programme présenté en concertation. En complément, ils retiennent :

- Le renforcement de la signalétique et de l'information voyageurs pour les utilisateurs des bus pour faciliter l'orientation
- Des réservations pour permettre d'accueillir des bus / cars électriques

5.3.3 Les cars régionaux

Concernant les cars régionaux, les participants se disent globalement satisfaits du service, qu'ils considèrent comme une offre complémentaire aux lignes TBM et de trains à l'échelle métropolitaine. Ils soulignent cependant plusieurs axes d'amélioration pour mieux structurer et valoriser ce mode de transport, notamment en termes de visibilité, de confort, et de connexions avec la gare.

La valorisation et l'accessibilité

Les cars régionaux bénéficient d'une bonne fréquence et d'une accessibilité financière, des atouts qui pourraient être mieux mis en avant pour encourager leur utilisation. Les participants proposent de renforcer leur connexion avec la gare afin de simplifier les correspondances et d'inciter davantage de voyageurs à les emprunter.

> « Valoriser les cars régionaux car leur fréquence est bonne et ils restent abordables. »

> « Mieux connecter les cars régionaux à la gare pour encourager leur utilisation. »

Le regroupement des arrêts et la création d'une gare routière dédiée

Quelques contributions appellent à intégrer les arrêts de cars régionaux dans une gare routière dédiée, regroupant également les cars de longue distance. Cette infrastructure centralisée, inspirée d'exemples tels que la Gare du Nord, permettrait selon les participants de simplifier les correspondances avec la gare ferroviaire et d'offrir des espaces confortables pour les voyageurs, tout en réduisant la dispersion des flux de transport.

> *« Créer une gare routière unique pour les bus urbains et de substitution, comme cela a été fait à Gare du Nord. »*

> *« Gare routière plus conséquente que ce qui est prévu pour accueillir les cars régionaux. »*

La visibilité et la signalétique

La visibilité des arrêts de cars régionaux est également un point d'amélioration. Les participants suggèrent la création d'un point d'information dédié, ainsi que l'installation d'une signalétique commune à tous les modes de transport pour faciliter l'orientation des voyageurs.

> « Créer un parcours avec une signalétique commune à tous les modes de transport, en s'inspirant des centres commerciaux. »

Les préoccupations liées aux nuisances

Du côté des riverains de Belcier, des préoccupations importantes ont été exprimées concernant les nuisances générées par une potentielle desserte en cars sur les allées Delacroix. Ils pointent les bruits, la pollution de l'air, et les difficultés de circulation qui pourraient affecter directement leur qualité de vie.

« Des nuisances sonores et de la pollution aux particules fines concentrées sous les fenêtres, tenues fermées par nécessité, sont-elles une réelle réponse aux enjeux environnementaux, à la santé publique et à l'apaisement des relations sociales ? »

Les nuisances et les enjeux sécuritaires

Les riverains de Belcier expriment des préoccupations concernant les nuisances générées par la desserte en cars sur les allées Delacroix, notamment le bruit, la pollution de l'air, et les difficultés de circulation. Ces impacts négatifs affectent directement la qualité de vie des habitants.

Les orientations retenues

Le maitre d'ouvrage et ses partenaires confirment le programme présenté en concertation et retiennent le besoin de mieux valoriser cette offre de services tout en préservant la qualité de vie pour les riverains, en intégrant notamment aux prochaines phases d'études les enjeux d'intégration urbaine côté Belcier.

Le maitre d'ouvrage et ses partenaires ne retiennent pas le regroupement des cars régionaux dans la gare routière compte-tenu des différences de fonctionnement entre les cars longue distance et les cars régionaux.

5.3.4 Les voitures

La circulation

La majorité des contributions concernées soulignent la nécessité de réduire les conflits de circulation aux abords de la gare tout en maintenant une fluidité d'accès pour les automobilistes. Ces préoccupations s'appliquent aussi bien aux conditions d'arrivée qu'aux départs de la gare, et reflètent des tensions entre les besoins des différents usagers.

Certains participants appellent à un apaisement de la circulation, notamment autour des parvis, pour garantir un environnement plus sécurisé et accessible aux nombreux piétons qui fréquentent ces zones. Ces propositions incluent des mesures pour réduire la vitesse des véhicules, limiter le trafic automobile et repenser les accès.

« Apaiser la circulation autour de la gare pour la rendre plus accessible et plus sécurisée pour les piétons, au regard de leur densité de fréquentation et de la proximité d'axes circulés par les véhicules motorisés. »

D'autres contributions, en revanche, critiquent les restrictions envisagées pour l'accès automobile. Ces participants rappellent que la voiture reste indispensable pour de nombreux usagers venant de zones mal desservies par les transports en commun. Ils insistent sur la nécessité d'améliorer la fluidité plutôt que de la restreindre.

« Tout le monde ne vient pas en tram ou en vélo. Il faut arrêter avec cette utopie du zéro-voiture, il conviendrait plutôt de faciliter la fluidité de la circulation au lieu de la compliquer. »

Les difficultés de circulation aux abords de la gare, tant côté Saint-Jean que côté Belcier, sont fréquemment mentionnées, avec des critiques sur la congestion automobile et les conflits avec les piétons et cyclistes. Ces dysfonctionnements, exacerbés par des stationnements sauvages, sont jugés particulièrement problématiques.

L'association Vélocité, par exemple, propose une réorganisation complète des sens de circulation pour mieux gérer les flux et créer des pistes cyclables sécurisées :

« L'organisation actuelle de la rue des Terres-de-Borde avec ses dysfonctionnements doit être repensée. La mise en sens unique pour les véhicules motorisés avec création d'une piste cyclable bidirectionnelle sécurisée est fortement suggérée. »

Les participants de l'atelier mobilités ont également proposé :

- Revoir l'accès des voitures pour apaiser la circulation et limiter le stationnement sauvage.
- Communiquer clairement sur les changements pour éviter les comportements inappropriés.
- Réduire la pollution sonore et visuelle, notamment pour le confort des riverains.
- Interdire l'accès des voitures rue Terres-de-Borde, en réservant cette rue aux bus pour fluidifier les flux.

En parallèle, des suggestions visent à éviter la création de nouveaux parkings, afin de ne pas encourager l'utilisation excessive de la voiture, et à éloigner les zones de stationnement pour inciter les usagers à privilégier les modes de transport alternatifs. Ces propositions incluent aussi la nécessité de réorganiser les stationnements existants pour mieux équilibrer les flux, tout en exploitant les infrastructures actuelles.

Le dépose-minute et le stationnement

Les zones de dépose-minute actuelles, notamment en sous-sol (P1/P2), suscitent des critiques pour leur manque de praticité et leurs accès étroits, qui rendent les manœuvres difficiles. Ces défauts encouragent des comportements de stationnement sauvage sur des zones réservées aux bus et taxis, générant des nuisances sonores, des incivilités et des conflits d'usage.

« Le dépose-minute en sous-sol n'est pas pratique, nous obligeant à stationner sur l'arrêt des taxis ou au milieu de l'aire où circulent et manœuvrent les bus. »

Les dépose-minutes sauvages sont identifiées par les participants comme la source de dysfonctionnements majoritaire des accès au pôle d'échanges aujourd'hui. En ce sens, les propositions du public incluent :

- L'aménagement d'un nouvel espace de dépose-minute côté Belcier, pour désengorger le côté Saint-Jean.
- Le déplacement d'une zone de dépose-minute vers Paludate, afin de mieux répartir les flux.
- La séparation claire des zones de dépose et d'attente, pour fluidifier les flux et réduire les conflits.

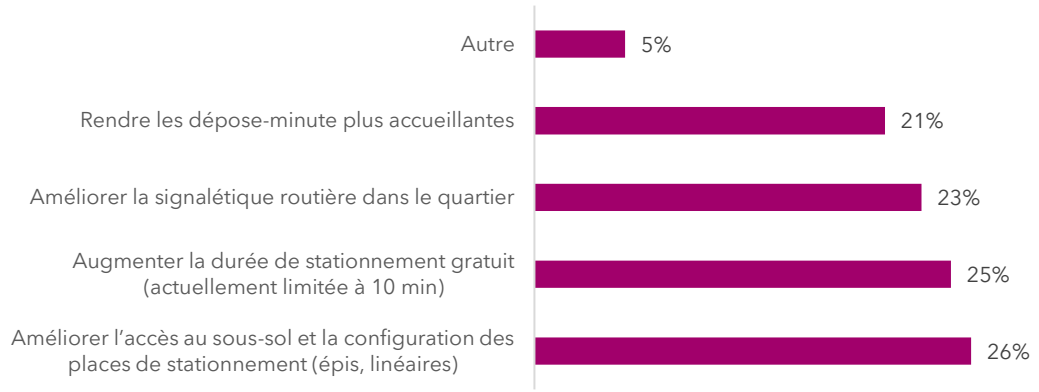
Des contributeurs notent que maintenir un dépose-minute souterrain est une option intéressante pour limiter la congestion en surface, à condition d'en améliorer l'accessibilité. En complément, ils appellent à améliorer la signalétique routière pour mieux orienter les automobilistes et réduire les comportements inappropriés.

En ce qui concerne les dépose-minute et les espaces de stationnements, les participants demandent aussi davantage de places réservées adaptées pour les personnes à mobilité réduite (PMR), situées plus près des entrées. Une tarification adaptée aux personnes à mobilité réduite (PMR) est souhaitée. Il est demandé de supprimer les obstacles, comme les trottoirs et bornes inutiles, et d'harmoniser les pentes qui mènent aux places réservées. Enfin, l'ascenseur du parking P2 présente des dimensions inadéquates pour les fauteuils roulants électriques, et l'affichage du logo handicap n'est pas suffisamment visible pour être efficace. L'organisation du dépose-minute peut aussi être améliorée afin de réduire les pratiques dangereuses de stationnement des véhicules sur les voies de circulation. Il est proposé de mettre à disposition des fauteuils roulants antibascule en libre-service dans les parkings, et des plans 3D d'orientation.

Les réponses au questionnaire

En voiture, quelles améliorations pourraient favoriser l'utilisation des dépose-minute ?

Base 1 190 répondants[11]



Finalement, les contributeurs interrogent la tarification du dépose-minute jugée inadaptée.

[11] Sur 1273 questionnaires et 328 coupons T

« L'arrêt minute de 10min est une aberration quand on connaît le nombre de train en retard et de fait les répercussions financières pour ceux qui sont garés à l'arrêt minute. 30min serait une bonne médiane. »

Les orientations retenues
Le maitre d'ouvrage et ses partenaires confirment le programme présenté en concertation. En complément, ils s'engagent à :

- Préciser les solutions d'accès pour tous les modes en cohérence avec le plan de circulation de Bordeaux.
- Repenser les espaces de stationnement autour de la gare selon les usages tout en assurant un meilleur niveau de services pour les personnes à mobilité réduite :
    - Dépose-minute rapide pour un accès court-terme ;
    - Stationnement de courte durée pour récupérer des proches ;
    - Stationnement longue durée pour les besoins prolongés.
- Etudier l'aménagement d'une dépose-minute de chaque côté de la gare (Belcier et Saint-Jean) afin de réduire les dysfonctionnements constatés et sécuriser les flux pour tous les modes.

5.3.5 Les taxis

Les participants soulignent l'importance de rendre les stations de taxis plus visibles et d'améliorer leurs conditions d'accès pour fluidifier le trafic autour de la gare. Plusieurs contributeurs insistent sur la nécessité de mieux organiser les espaces de stationnement pour les taxis, y compris en sous-sol, afin de réduire les congestions et les conflits d'usage.

« Repenser la circulation et le stationnement des taxis pour éviter les congestions. »

Les station taxis

Plusieurs propositions appellent à repositionner les stations hors du parvis principal, où les flux de piétons et de véhicules s'entrecroisent de manière chaotique. Une suggestion fréquemment mentionnée est de déplacer les taxis vers des zones moins fréquentées, comme la rue des Terres-de-Borde, où une station dédiée pourrait être aménagée. Cette solution permettrait de désengorger les espaces centraux tout en offrant un accès pratique pour les usagers.

Les participants de l'atelier mobilités ont également proposé :

- Créer une nouvelle zone de taxis au pied du pont en U, en complément des espaces existants.
- Réserver la rue des Terres-de-Borde aux taxis et aux bus, pour une meilleure fluidité des flux.

« Déplacer l'ensemble des taxis sur la rue des Terres de Borde, au hall 3 Belcier. »

La signalétique

L'amélioration de la signalétique est jugée indispensable pour guider efficacement les voyageurs vers les stations de taxis. Une signalétique claire et visible, indiquant les stations depuis les halls de gare et les principaux points d'entrée, pourrait faciliter l'accès tout en réduisant les confusions.

Les orientations retenues

Les propositions émises par le public lors de la concertation sont cohérentes avec le programme présenté. Les prochaines phases d'études examineront notamment le fonctionnement des stations de taxis, leur emplacement et les solutions pour mettre en visibilité les stations taxis côté Saint-Jean et côté Belcier.

5.3.6 L'autopartage et le covoiturage

La proposition d'étudier la création de places de stationnement spécifiques pour les covoiturers est appréciée par les participants, qui souhaitent limiter les stationnements sauvages. Ils recommandent de proposer des espaces spécifiques à proximité de la gare ou de prolonger la durée de stationnement aux arrêts minute pour les utilisateurs de covoiturage et autopartage.

Les orientations retenues

Le maitre d'ouvrage et ses partenaires confirment le programme proposé en concertation. Les études intègreront l'examen de zones dédiées dans les rues autours de la gare et dans les parkings.

5.2.7 Les véhicules en libre-service et deux-roues motorisés

Les modes en libre-service

La question du stationnement des trottinettes et vélos en libre-service est un sujet récurrent dans les contributions. Les usagers soulignent les problèmes d'encombrement des trottoirs et des parvis, ce qui entrave la circulation des piétons, notamment aux heures de pointe. Pour remédier à cette situation, plusieurs avis appellent à la création ou au renforcement de zones de stationnement dédiées, assorties d'une régulation plus stricte pour assurer leur respect. Ces espaces permettraient de fluidifier les déplacements et d'améliorer la sécurité des piétons.

« Prévoir des espaces spécifiques pour les trottinettes et vélos en libre-service, pour libérer les trottoirs.

Les participants de l'atelier ont proposé de :

- Maintenir les stations des vélos TBM à proximité immédiate des parvis, afin de garantir leur accessibilité.
- Aménager davantage d'espaces dédiés pour prévenir le stationnement sauvage et réduire les conflits d'usage.

- Augmenter les capacités de stationnement dédié dans les rues avoisinantes, tout en évitant d'encombrer les parvis principaux.

Les orientations retenues
Le maitre d'ouvrage et ses partenaires confirment le programme proposé en concertation. Ils retiennent que les solutions devront favoriser une implantation en dehors des parvis et hors des espaces piétonniers, hormis les vélos TBM qui doivent rester proches des parvis.

Les deux-roues motorisés

Le besoin de stationnements adaptés pour les deux-roues motorisés est largement souligné dans les contributions. Les utilisateurs demandent des parkings sécurisés, couverts et accessibles pour motos, afin d'éviter le stationnement sauvage, qui perturbe à la fois les piétons et les riverains.

« Prévoir des parkings 2 roues couverts et plus de places pour les deux-roues. »

« Il manque des emplacements pour les motos, elles envahissent les trottoirs. »

La Fédération Française des Motards en Colère (FFMC 33) met en avant son engagement auprès de la mairie pour augmenter le nombre de places gratuites pour les deux-roues motorisés. À ce jour, leur collaboration a permis de passer de 150 à 700 places autour de la zone piétonne, mais la demande reste forte, notamment dans le secteur de la gare Saint-Jean. La FFMC plaide pour des emplacements supplémentaires autour de la place André Meunier et des zones proches de la gare, tout en rappelant que l'usage des deux-roues motorisés contribue à réduire les embouteillages et à améliorer la mobilité urbaine.

« L'utilisation d'une moto ou de tout autre deux-roues motorisé pour se déplacer réduit sérieusement les embouteillages et améliore la mobilité urbaine. Tout ce que nous demandons à notre arrivée est une place de parking sûre et facile d'accès. »

Les participants de l'atelier mobilités ont proposé de :

- Augmenter les places de stationnement pour les deux-roues motorisés dans les rues avoisinantes, en évitant d'encombrer les parvis.
- Créer des espaces spécifiques et sécurisés dans des emplacements stratégiques autour de la gare pour mieux répondre à la demande croissante.

Les résultats du questionnaire confirment l'intérêt pour des parkings sécurisés et accessibles pour les deux-roues motorisés. Parmi les 928 répondants, les priorités identifiées sont :

- La sécurité des stationnements (30 %), en soulignant le besoin d'espaces protégés contre les vols et les dégradations.
- Un tarif adapté (22 %), car le coût actuel, estimé à partir de 60 €/mois, est perçu comme un frein.

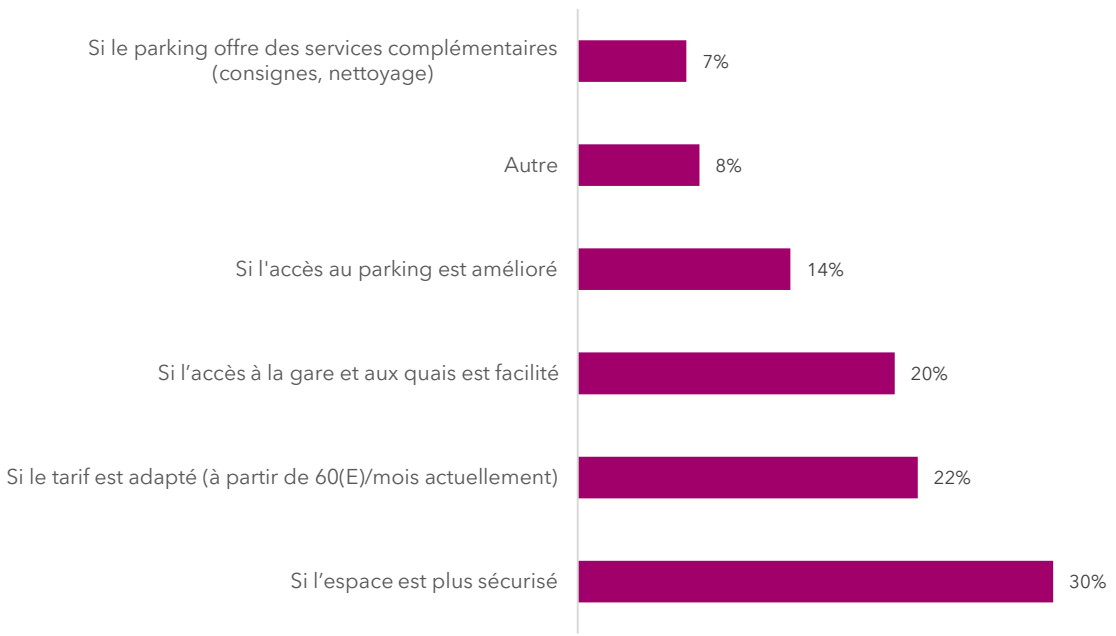
- L'accès direct à la gare et aux quais (20 %), pour encourager l'utilisation des parkings situés à proximité immédiate des infrastructures de transport.
- L'amélioration des accès aux parkings (14 %), pour faciliter les manœuvres et réduire les obstacles.
- Les services complémentaires, comme les consignes ou le nettoyage, sont jugés bénéfiques mais non essentiels, avec seulement 7 % des répondants les plaçant en priorité.

Ces propositions montrent que la sécurité et un tarif adapté sont les principaux critères pour encourager l'usage de parkings dédiés aux deux-roues motorisés. L'amélioration des infrastructures de stationnement pour les modes en libre-service et les deux-roues motorisés est donc une priorité pour fluidifier les flux autour de la gare et répondre aux attentes des usagers.

Les réponses au questionnaire

En deux-roues motorisé, dans quelle mesure utiliseriez-vous un parking payant ?

Base 928 répondants[12]



Les orientations retenues

Le maitre d'ouvrage et ses partenaires confirment le programme proposé en concertation. Ils retiennent que les solutions devront :

- Poursuivre les échanges avec la Ville et les associations afin d'augmenter le nombre de places dédiées aux deux-roues motorisés.
- Promouvoir les stationnements déjà disponibles dans les parkings en ouvrage de la gare, tout en évaluant la faisabilité de créer des espaces de stationnement couverts supplémentaires pour répondre à la demande croissante.

[12] Sur 1273 questionnaires et 328 coupons T

5.3.8 L'accessibilité pour tous

L'accessibilité aux abords de la gare est un enjeu identifié comme étant prioritaire, en particulier pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et en situation de handicap (PSH).

Les contributeurs expriment le besoin de pouvoir accéder à de l'information en amont afin de pouvoir mieux préparer leurs déplacements. Des indications plus visibles sont attendues pour localiser les équipements accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR), et des annonces sonores ou un dispositif à casques audio, accessible via une application pour smartphone, sont proposés afin de mieux assister les personnes malentendantes.

L'amélioration des connexions avec les quartiers voisins, comme avec la rue des Terres de Borde ou la rue des Gamins, est considérée comme un des principaux axes de travail pour améliorer l'accessibilité globale du pôle. En outre, la demande d'aménagement de places de stationnement dédiées aux personnes à mobilité réduite (PMR) avec un accès optimisé aux parkings (P3 et P4 notamment), est formulée.

Les propositions incluent la création de cheminements praticables, de passages piétons sécurisés, notamment côté Belcier, et l'adaptation des escaliers du pont du Guit pour faciliter l'accès aux fauteuils roulants et valises. Les participants insistent sur la limitation de l'usage des pavés, perçus comme inconfortables et gênant les déplacements, ainsi que sur l'installation d'équipements spécifiques (bandes de guidage, signaux sonores) facilitant les trajets. Il est recommandé de distinguer les différents cheminements en utilisant des textures et des couleurs variées au sol pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite (PMR) dans l'ensemble du pôle.

Les orientations retenues

L'accessibilité universelle, soutenue par les participants à la concertation, s'inscrit pleinement dans les principes fondateurs du projet.

Les avis du public ont permis de préciser des solutions envisageables telles que des pistes lisses piétonnes qui seront intégrées dans les phases d'études à venir ainsi que tous les aménagements susceptibles de faciliter l'accessibilité au pôle pour tous.

5.3.9 Le confort et la végétalisation

Pour améliorer le confort des usagers, la proposition de réaménagement des espaces publics aux abords du pôle est appréciée. Les participants souhaitent la création d'espaces verts, de zones de repos et d'aires de jeux, particulièrement autour de la gare ferroviaire (place Casablanca, quartier Amédée Saint-Germain), pour offrir des lieux de détente adaptés à toutes les générations. Des bancs, des installations végétalisées, et des zones ombragées sont recommandés pour offrir plus de confort aux piétons et voyageurs, tout en rendant l'espace public plus accueillant. Plusieurs contributions insistent sur l'entretien des espaces publics, avec un appel à une sensibilisation au civisme, à l'installation de toilettes publiques, et à un meilleur nettoyage des abords, pour un cadre de vie plus agréable et attractif pour les riverains et les usagers de la gare.

Les contributions expriment un consensus fort en faveur d'une végétalisation accrue des abords de la gare, afin de lutter contre l'effet d'îlot de chaleur urbain et d'améliorer le cadre de vie. Les participants proposent de créer des espaces verts et des îlots de fraîcheur tout le long des cheminements piétons, ainsi que d'installer des bancs et des jardinières. Ils suggèrent également d'étendre l'initiative des arbres en pot, déjà présente sur le parvis Louis Armand, à d'autres secteurs autour de la gare. Certaines contributions mettent en avant le besoin de végétaliser des lieux de passage clés, tels que les ponts de la Palombe et du Guit, qui voient un flux croissant de piétons, cyclistes et trottinettes. Ces espaces, souvent perçus comme trop minéraux, pourraient être transformés en îlots de fraîcheur, tout en apportant une dimension esthétique bienvenue.

Enfin, l'intégration harmonieuse de la végétation aux matériaux existants, souvent dominés par le béton, est évoquée. Les participants insistent sur le fait que les espaces verts puissent offrir des lieux de détente, aujourd'hui insuffisants dans cette zone, tout en masquant les aspects minéraux des abords de la gare. L'idée de permis de végétaliser, permis déjà existant à Bordeaux, est également mentionnée, permettant aux riverains de participer activement à l'embellissement et à l'écologisation de l'espace public.

« Une végétalisation accrue devra être mise en place. Les squares proposés sont de bons exemples mais doivent s'intégrer harmonieusement aux matériaux présents aux alentours (majoritairement du béton) avec une végétalisation masquant cet aspect minéral. »

Les orientations retenues

Le maitre d'ouvrage et ses partenaires confirment le programme proposé en concertation. Les études seront poursuivies afin de proposer des espaces publics confortables et végétalisés autour de la gare, en approfondissant la possibilité de compléter avec des espaces d'attente agréables, des jeux ou des lieux de détente. L'objectif de planter des arbres et végétaux permettant d'offrir de la fraîcheur en été et d'améliorer le cadre de vie s'inscrit parmi les priorités du projet, en cohérence notamment avec l'opération « Plantons un million d'arbres » portée par Bordeaux Métropole et les orientations de la Ville de Bordeaux.

5.3.10 La sûreté

La sûreté, notamment la nuit, est une préoccupation centrale pour les participants aux abords de la gare ferroviaire, notamment pour les femmes. L'installation d'un éclairage public renforcé est largement demandée pour améliorer la visibilité et réduire les comportements à risque. Certains suggèrent l'implantation d'un commissariat à proximité pour renforcer la présence policière.

La sécurisation pour les piétons et les cyclistes est aussi un enjeu particulièrement évoqué par les participants, qui formulent plusieurs propositions comme la limitation de la vitesse de circulation. La création de parcours distincts et éclairés pour les piétons, cyclistes, et véhicules motorisés est suggérée pour fluidifier et sécuriser les déplacements. Des infrastructures comme des passages piétons bien balisés et des zones de circulation dédiées aux piétons sont préconisées pour minimiser les conflits d'usage.

Enfin, le pont du Guit est perçu comme une « zone de non-droit » présentant une forme d'insécurité et des problématiques d'hygiène (usagers et chauffeurs qui urinent dans l'espace public, déchets) notamment dans l'espace vélo.

Les orientations retenues
Le maitre d'ouvrage et ses partenaires confirment le programme proposé en concertation et retiennent des compléments à examiner tels que :

- La refonte de l'éclairage.
- L'aménagement systématique de tous les délaissés, notamment sous les ponts en coordination avec les services de l'Etat, responsables en matière de sûreté publique dans la gare et aux abords.
- L'étude d'implantation de toilettes publiques sur le périmètre du pôle.

5.3.11 Les services et les commerces

Les participants souhaitent une amélioration de la qualité et de la diversité des commerces aux abords de la gare. Ils déplorent la présence de certains établissements jugés mal tenus ou facteurs de mauvaise fréquentation (cafés, restauration rapide, supermarché) et appellent à une montée en gamme de l'offre commerciale, avec une préférence pour les produits locaux. Il est suggéré de transformer des espaces sous-utilisés en lieux de sport ou d'autres activités profitables aux riverains et voyageurs. Ces propositions visent à revitaliser l'environnement commercial tout en assurant l'intégration des commerces au quartier.

Les orientations retenues
Les avis exprimés ont permis de préciser les souhaits en termes de services et de commerces sur les abords, qui seront pris en compte dans les phases d'études à venir.

5.4 Le projet de gare routière

L'analyse des contributions révèle un consensus clair sur la nécessité de construire une véritable gare routière, perçue comme une carence dans l'organisation actuelle du pôle d'échange multimodal. Les attentes des participants sont particulièrement fortes concernant les services et aménagements à proposer, l'intégration urbaine de cette nouvelle infrastructure, ainsi que sa qualité architecturale et fonctionnelle.

« Pour être une réussite, la gare routière à venir devra impérativement tenir compte des besoins pratiques des usagers et de la tranquillité des riverains ! »

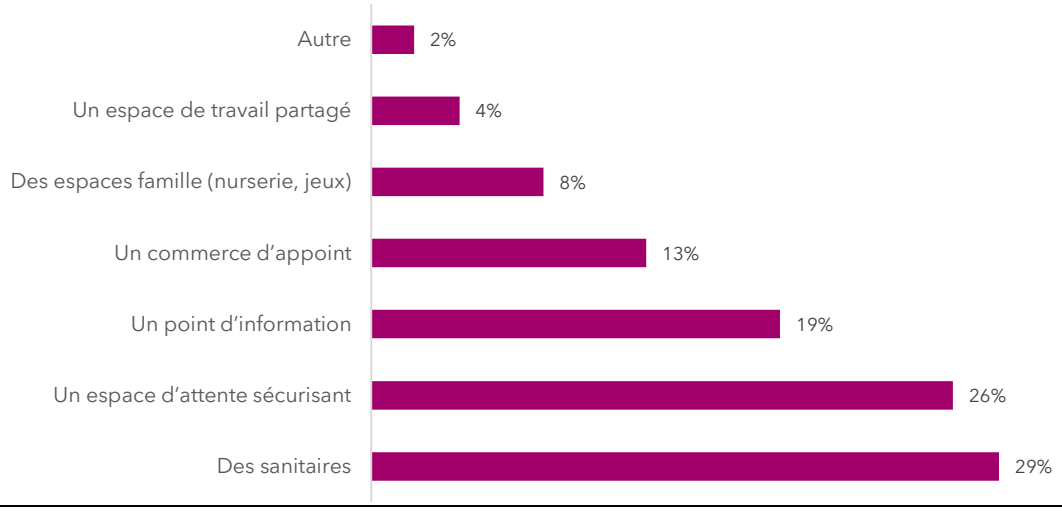
5.4.1 Les services

Les participants expriment un besoin fort de services adaptés à la gare routière. Les avis libres exprimés durant la concertation rejoignent les 1 223 réponses au questionnaire.

Les réponses au questionnaire

Quels services souhaiteriez-vous trouver dans la gare routière ?

Base 1 223 répondants[13]



Les participants expriment un besoin fort de services adaptés pour la future gare routière. Les résultats du questionnaire (1 223 répondants) confirment ces attentes :

- Sanitaires (29 %) : une demande prioritaire pour des toilettes accessibles et idéalement gratuites.
- Espaces d'attente sécurisés (26 %) : indispensables pour améliorer le confort des voyageurs.
- Espaces d'information (19 %) : un besoin d'informations claires et centralisées sur les correspondances et les horaires.
- Des services complémentaires tels qu'un commerce d'appoint (13 %) et des espaces famille (8 %) sont souhaités, bien que jugés moins prioritaires.

Les contributions libres proposent également :

- Des espaces de travail partagés, des abris éclairés et couverts, ainsi que des espaces de restauration.
- Une animation adaptée, avec des aménagements accueillants pour les familles et les enfants.
- La mise en place d'un service Accès+ pour assurer une intermodalité optimale pour les personnes à mobilité réduite.
- Des annonces sonores dans les trains et dans la gare routière pour mieux informer les voyageurs sur l'offre disponible au sein du pôle multimodal, notamment sur les départs de cars longue distance.

« La création de la gare routière est essentielle. »

« Une vraie gare routière… avec salle d'attente aménagée, toilettes non payantes… serait un plus. »

1313 Sur 1273 questionnaires et 328 coupons T

5.4.2 Les aménagements

Pour les participants, une gare routière moderne et bien conçue doit répondre à des critères de durabilité et de fonctionnalité.

- La végétalisation, notamment de la toiture, est fortement demandée pour limiter les îlots de chaleur.
- Une signalétique claire et intermodale est jugée essentielle pour guider efficacement les usagers entre la gare routière et la gare ferroviaire.
- La sécurisation de la gare routière est perçue comme insuffisante aujourd'hui et doit être renforcée.

Les comparaisons avec d'autres villes comme Toulouse ou Perpignan mettent en avant l'importance d'un espace bien structuré, rassemblant tous les exploitants de bus et cars (FlixBus, BlaBlaCar, cars régionaux, etc.) au sein d'une zone unique, proche de la gare ferroviaire.

L'accès pour les piétons constitue également un enjeu clé, avec des demandes pour :

- Augmenter le nombre de passages piétons.
- Créer des cheminements sécurisés pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et les cyclistes.
- Relier directement la gare routière au souterrain central et au sous-sol du Hall 3, ainsi qu'avec un cheminement couvert entre Belcier et la gare routière.

« Le projet de gare routière doit être ambitieux et respectueux des futurs usagers. La gare routière c'est une entrée de ville pour les passagers internationaux. Si vous voulez une image de ville valorisée la gare routière est indispensable. »

Certains participants expriment des préoccupations concernant l'aspect architectural de cette nouvelle infrastructure, craignant qu'elle puisse paraître déclassée en raison de la présence du parking à étages au-dessus. Les qualités architecturale et fonctionnelle de la gare routière sont considérées comme des axes de travail majeur afin d'éviter un environnement impersonnel et peu accueillant.

« Il faut penser à l'esthétique de la gare routière pour qu'elle ne devienne pas un simple parking souterrain. »

5.4.3 L'emplacement

L'intégration de la gare routière dans son environnement urbain est jugée cruciale.

Les contributeurs insistent sur la nécessité de :

- Intégration au pôle : L'emplacement idéal doit minimiser la distance entre les deux infrastructures pour favoriser les correspondances avec les trains, les trams, les bus, les cars et les dépose-minutes.

- Connexion avec les développements urbains : les liens avec le quartier Canopia et les quais de la Garonne sont essentiels pour renforcer la lisibilité de la gare routière.

Certains participants suggèrent de situer la gare routière à Paludate, proche de la rocade et du pont Simone Veil, pour réduire les nuisances dans le quartier Belcier. Cependant, des inquiétudes existent quant à la compacité du pôle et à la qualité de l'intégration urbaine.

« Il faut penser à l'esthétique de la gare routière pour qu'elle ne devienne pas un simple parking »

5.4.4 L'offre de transport

Les attentes en matière d'offre de transport sont également élevées :

- Une gare routière unique regroupant plusieurs types de trafics est jugée nécessaire par certains participants pour simplifier les correspondances et améliorer l'expérience des usagers.
- La capacité d'accueil proposée (8 emplacements pour les cars) est perçue comme insuffisante par certains contributeurs, qui appellent à une extension pour répondre à la demande croissante.

« Nous privilégions de trouver un site au plus proche de la gare. Elle doit être en capacité d'accueillir tous les trafics autocars, quel que soit l'autorité organisatrice ou le service proposé. »

5.3.5 Le stationnement

Les participants soulèvent des questions concernant la nécessité et la taille d'un parking supplémentaire. Des interrogations demeurent également quant aux impacts potentiels sur la circulation et les flux actuels.

Les orientations retenues

Le maitre d'ouvrage et ses partenaires confirment le programme proposé en concertation. Les avis exprimés ont permis de préciser les attentes en termes :

- Connexion aux autres modes de transport : améliorer les parcours, la signalétique et l'information voyageurs pour une intermodalité optimisée.
- Services : garantir un niveau de service élevé tout en intégrant la possibilité d'adaptations futures pour une gare routière moderne et évolutive.

Concernant les stationnements supplémentaires pour les voitures au sein du pôle d'échanges multimodal, les études des prochaines phases viendront préciser les besoins et l'échéance de réalisation à atteindre

5.5 Les contributions hors périmètre de la concertation

5.5.1 Le vélo et adaptation aux nouveaux usages

Les usagers demandent une meilleure intégration des vélos dans les infrastructures de transport, soulignant les limitations actuelles à l'embarquement des vélos dans les trains, jugées inadaptées face à la demande croissante. Ils suggèrent de s'inspirer de systèmes modulables utilisés à l'étranger, comme au Japon, pour répondre aux besoins des cyclistes, notamment aux heures de pointe et durant les vacances.

Les usagers demandent une meilleure accessibilité pour les cyclistes, notamment avec des espaces dédiés aux vélos dans les trains, afin de résoudre les difficultés rencontrées lors des voyages, en particulier en famille. L'absence de telles infrastructures oblige certains à recourir à des solutions alternatives peu pratiques.

> *« Je voyage à vélo et ai besoin du train […]. Or il est impossible de prendre le train avec un vélo chargé, et encore moins en famille. L'an dernier j'ai dû louer un camion pour rentrer avec mes vélos malgré mes billets de train, et cette année j'ai privilégié de taxi (transport de vélo + personnes) pour aller à mon point de départ à vélo. »*

Par ailleurs, l'idée de transformer le pôle de la gare Saint-Jean en un véritable laboratoire d'écomobilité est largement soutenue, avec un souhait d'intégrer le vélo dans un réseau de transport intermodal métropolitain pour faciliter les connexions entre différents modes de transport.

Les réponses du maître d'ouvrage et ses partenaires

L'embarquement des vélos dans les trains est contraignant car il utilise de l'espace qui a vocation à recevoir en priorité des voyageurs (un vélo prend la place d'1,5 voyageur en moyenne). De plus, en cas d'affluence dans les trains, les vélos provoquent des conflits avec les autres passagers, qu'ils gênent dans leurs déplacements dans le train ou pour monter/descendre. L'objectif est d'offrir une alternative à l'embarquement des vélos dans les trains, grâce au développement des stationnements vélos sécurisés en gare, et des solutions pour utiliser un vélo à l'arrivée en gare (vélos en libre-service, location de vélos…).

Concernant l'intégration du vélo dans un réseau de transport intermodal, le Schéma des mobilités de Bordeaux Métropole, à travers notamment son Plan vélo, vise à favoriser l'usage cycliste, notamment en intermodalité avec les autres modes de déplacement, grâce à la mise en place d'itinéraires confortables et sécurisés (en particulier, Réseau Vélo Express) et au déploiement d'offres variées de location de vélos et de stationnements vélos adaptés aux différents besoins des usagers.

5.5.2 Le développement de l'offre ferroviaire et de transports en communs

Plusieurs intervenants soulignent l'importance d'anticiper l'éventuelle arrivée de projets futurs, en prévoyant des infrastructures de sécurité adéquates, à l'image de la gare du Nord (douanes, portiques…). LISEA mentionne l'Eurostar, et propose d'aménager un terminal avec un espace d'accueil approprié pour une liaison directe Bordeaux- Londres. Une contribution propose d'installer ce terminal soit sur le quai 1, soit sur un autre quai existant ou à construire. Le potentiel de développement du tourisme lié à la mise en place de l'Eurostar est mis en avant.

Les contributions s'articulent également autour de la nécessité d'améliorer les liaisons en bus et en transport en commun, notamment en rétablissant la connexion directe entre Mérignac et la gare, et en proposant davantage de lignes pour désengorger les transports en commun déjà saturés. D'autres personnes proposent plus généralement de retravailler le maillage des transports en commun bordelais, en limitant le nombre de correspondances en gare. En ce sens, il est proposé de :

- Permettre aux voyageurs quotidiens entre le campus et la future branche du RER métropolitain Langon - Saint-Mariens d'emprunter un tramway ou BHNS de/vers la gare de Bègles.
- Articuler des correspondances à Libourne pour les voyageurs entre TGV (Nord Aquitaine, Paris & au-delà) et les lignes TER de Périgueux/Brive et Bergerac/Sarlat.
- Aménager un tramway sur le pont Chaban, qui permettrait aux habitants du nord de Bordeaux de se rendre à la gare de Cenon, plus accessible que Bordeaux Saint-Jean.
- Prolonger la ligne D depuis Carle Vernet par le jardin de l'Ars, vers le pont Simone Veil et l'Arena.

L'Association Métro de Bordeaux met en avant le besoin d'un métro à Bordeaux, considéré comme un moyen de transport indispensable pour répondre à la croissance continue des flux de passagers et aux limitations actuelles des tramways et des bus. Plusieurs contributions expriment le souhait d'une correspondance rapide et souterraine depuis les voies de train jusqu'au métro, par des couloirs centraux. Le métro viendrait désengorger le réseau existant et offrir une alternative efficace.

LISEA met en avant une vigilance au sujet de la capacité de la gare et du projet à se préparer aux évolutions attendues. Par exemple, l'arrivée de trains longs, l'augmentation significative du nombre de TGV et la mise en service de nouveaux projets de grande envergure (connexion avec l'Espagne et l'Angleterre, mise en service de l'European Rail Trafic Management Système, du Grand Projet du Sud-Ouest et du RER métropolitain) sont régulièrement mentionnées. La mise en service du site de maintenance et de remisage (SMR) à Marcheprime pourrait aussi générer des mouvements commerciaux et techniques, en direction et provenance d'Arcachon. Une contribution propose plusieurs pistes d'aménagement, notamment des voies ferrées et quais, afin de préparer la gare à ces évolutions (aménager un nouveau quai pour les trains longs, aménager une voie d'évitement pour les éventuels TGV qui ne marqueraient pas l'arrêt à Bordeaux…).

« Le réseau de transports en commun de la métropole est déjà largement saturé et ne pourra pas être assaini par plus de trams et de bus […]. La gare Saint-Jean doit

tenir compte du métro et mettre en place des couloirs centraux permettant un accès rapide depuis les voies. »

Apsys, le porteur du projet urbain Canopia, précise que l'intermodalité devra aussi intégrer les modes de transport fluviaux, et en particulier avec le développement des arrêts Bato (ex-Batcub).

Les réponses du maître d'ouvrage et ses partenaires
L'impact de l'évolution de l'offre ferroviaire sur l'exploitation de la gare ferroviaire fait l'objet d'un examen de la part de SNCF Réseau, gestionnaire d'infrastructure du réseau.
Le projet Grande Gare de Bordeaux intègre les flux voyageurs induits par l'offre ferroviaire programmée par SNCF Réseau.

Lorsque les études du métro seront matures, le projet de pôle intégrera les réservations d'espace et adaptations nécessaires pour garantir qu'il restera compatible avec l'implantation d'une station de métro dans le futur.

Les évolutions de maillage du réseau de transport urbain font l'objet du Schéma des mobilités voté par Bordeaux Métropole en 2021.

5.5.3 Développement du quartier et les connexions

Plusieurs avis libres exprimés concernent le développement du quartier et ses connexions, et mettent en lumière plusieurs préoccupations majeures des usagers et des résidents. Tout d'abord, le quartier d'Amédée Saint-Germain est perçu comme étant enclavé, et limitant l'accessibilité et le flux des travailleurs et d'habitants.

De plus, un sentiment d'inquiétude face à la saturation potentielle de la zone en raison des projets immobiliers à venir est exprimée, les participants appellent à prendre des mesures préventives pour éviter un développement désordonné, et à la création d'axes de circulation pour améliorer l'accès à la gare, notamment pour les terrains du quartier Amédée Saint-Germain Nord.

« Le fait qu'il y ait déjà une opération immobilière, dans cette zone, permet de penser qu'un jour ou l'autre il y en aura d'autres car la zone est intéressante pour les promoteurs. Je pense qu'il faut que la force publique prenne les devants car ça va évoluer n'importe comment et ensuite on n'aura plus de place. »

Les réponses du maître d'ouvrage et ses partenaires
Le développement des quartiers autour du pôle relève des prérogatives d'EPA Euratlantique, Bordeaux Métropole et la Ville de Bordeaux. Le projet Grande Gare de Bordeaux a pour objectif d'intégrer le pôle d'échanges aux aménagements des nouveaux quartiers, notamment en termes de parcours pour tous les modes.

5.5.4 Autres

Une contribution propose de délocaliser la gare en périphérie de Bordeaux.

L'opérateur LISEA suggère également de mener une réflexion concomitante sur le registre d'exploitation de la gare, afin d'anticiper les besoins des nouveaux acteurs ferroviaires qui entreront en coactivité prochainement avec les opérateurs historiques.

Une contribution a été déposée par Fusion Jeunesse, une association agréée par le ministère de l'Éducation nationale, dédiée à « réenchanter l'enseignement et à éveiller les passions des jeunes ». Dans le cadre du projet « Une Gare à l'image des jeunes », elle mobilise des jeunes pour contribuer à la rénovation de la gare Bordeaux Saint-Jean. À travers un parcours pédagogique innovant, les participants conçoivent des idées novatrices, et intègrent des enjeux écologiques et d'accessibilité. Ils présenteront leurs projets lors d'une restitution publique en mars 2025

Les réponses du maître d'ouvrage et ses partenaires
Le projet de Grande Gare de Bordeaux permettra d'ici 2030 d'offrir, à proximité du centre-ville de Bordeaux, des conditions d'accueil de qualité aux voyageurs attendus. Il répond, dans un calendrier adapté, aux besoins de déplacements identifiés avec la création du RER Métropolitain ou l'évolution urbaine autour de la gare.
Permettre aux voyageurs de pouvoir arriver en ville ou transiter par Bordeaux constitue un axe fort du projet, d'autant que le secteur, dans sa configuration actuelle, permet d'envisager des aménagements à la hauteur des enjeux qui se dessinent pour l'avenir.
Comparés à l'optimisation de l'outil de transport que constitue la gare actuelle, le coût et le délai de création d'une autre gare seraient sans commune mesure. La cohérence d'un tel projet avec le réseau ferroviaire, les correspondances TER et les transports en commun resterait à étudier.

SNCF Gares & Connexions s'engage aux côtés de l'association Fusion Jeunesse dans un projet de design environnemental à l'attention des jeunes de Nouvelle Aquitaine.

6. Les enseignements de la concertation

La concertation publique préalable du projet Grande Gare de Bordeaux a marqué une étape essentielle dans la définition des orientations stratégiques et programmatiques. Grâce à une mobilisation collective exceptionnelle, plus de 2 600 contributions représentant plus de 15 000 avis ont été recueillies auprès de 8 000 participants. Cette participation, représentative de tous les utilisateurs du pôle d'échanges multimodal, émane d'une grande diversité de formats (réunions publiques, ateliers thématiques, diagnostics de terrain, outils numériques), qui ont permis d'affiner les priorités du projet et de renforcer son ancrage dans les attentes des usagers.

Au sujet de la gare ferroviaire, la gare est perçue comme saturée par les participants à la concertation, ce qui nécessite des solutions ambitieuses pour répondre à l'augmentation des flux. Les solutions proposées sont comprises, et elles sont complétées par une forte demande en faveur d'infrastructures souterraines, telles que le prolongement de souterrains vers Belcier et l'ajout de rampes pour renforcer l'accessibilité.

L'élargissement des espaces publics dans les halls est jugé essentiel pour absorber les flux de voyageurs et améliorer le confort global. La proposition d'une passerelle au-dessus des voies ferrées, bien accueillie dans son principe, suscite des interrogations quant à son intégration architecturale sous la Grande Halle, et est jugée comme une réponse partielle aux enjeux de fluidité.

Les besoins exprimés en matière de services incluent davantage de toilettes gratuites, des espaces d'attente diversifiés et confortables, une signalétique modernisée et une offre commerciale élargie, avec une plus grande présence humaine en gare.

Sur les parvis, la concertation a confirmé la nécessité de désencombrer et de piétonniser les parvis, parfois au-delà de leurs limites actuelles, pour réorganiser et augmenter l'offre multimodale de mobilité. Les usagers plébiscitent des parcours clairs, accessibles et adaptés aux flux croissants, soutenus par une signalétique multimodale uniforme et visible. L'amélioration des liaisons avec les quartiers voisins, notamment Canopia et Amédée Saint-Germain est identifiée pour absorber les flux projetés et faciliter les parcours.

Les usagers qui ont participé à la concertation plébiscitent des itinéraires cyclables sécurisés et connectés aux grands secteurs métropolitains (centre-ville, rive droite, boulevards, intra-rocade et extra-rocade), tout en évitant les conflits d'usage avec les piétons. La continuité des parcours cyclables, constitue également une priorité.

Concernant le stationnement vélo, la proposition de doublement des capacités est jugée indispensable, mais encore insuffisante. Une offre variée, incluant abris sécurisés payants et arceaux sur espaces publics, est nécessaire pour répondre aux différents usages.

Aux abords, la concertation a relevé l'importance pour les participants de rééquilibrer l'offre de transport en commun, aujourd'hui concentrée sur le parvis Charles Domercq. Le passage de la ligne 31 côté Belcier a renforcé les attentes pour réserver les rues C. Domercq et Terres-de-Borde aux bus et améliorer la gestion des flux grâce à une signalétique et des espaces d'attente adaptés, et une optimisation de la circulation. Une meilleure répartition des flux est vue comme nécessaire pour limiter le trafic automobile tout en garantissant l'accessibilité voiture au pôle

La concertation a souligné l'impact des dépose-minutes sauvages en voiture, perçues comme des dangers pour les usagers et des nuisances pour les riverains. De plus, elles perturbent la circulation des bus, des cars et des taxis. Les participants à la concertation appellent à des accès plus fluides, sécurisés et mieux organisés.

Les stations taxis, positionnées en périphérie des parvis, sont considérées comme bien situées, l'enjeu de bien les signaler a été souligné.

La création de stationnements dédiés aux deux-roues motorisés et véhicules en free-floating dans les rues avoisinantes, idéalement couverts, est également plébiscitée.

Au sujet de la gare routière, les participants à la concertation soulignent la nécessité d'une gare routière moderne et fonctionnelle, offrant des services de qualité et des connexions piétonnes fluides avec le pôle d'échanges multimodale. Cependant, des interrogations demeurent concernant l'impact potentiel sur les circulations et les flux existants, ainsi que sur le besoin en stationnement automobile, qui doit encore être précisé, ainsi que l'échéance correspondante.

Au sujet de l'accessibilité universelle, sûreté et adaptation au changement climatique : l'accessibilité fluide entre les différents modes de transport est une priorité pour les participants à la concertation, confirmée par un diagnostic avec des personnes en situation de handicap (PSH). Ils ont également exprimé des préoccupations concernant l'insécurité, notamment la nuit, ainsi que l'itinérance.

La végétalisation des espaces, avec des matériaux naturels et des zones ombragées, est jugée par les participants à la concertation essentielle pour renforcer le confort thermique et la résilience climatique du site. Au-delà des réflexions de végétalisation, l'adaptation au changement climatique passe aussi par une recherche d'autonomie énergétique du pôle grâce au déploiement de panneaux photovoltaïques. Une attention particulière sera aussi portée à la gestion des eaux pluviales.

7. Les conclusions du maître d'ouvrage

Le bilan de la concertation a été partagé aux partenaires du projet par le maitre d'ouvrage SNCF Gares & Connexions dans le cadre d'un comité de pilotage le 28 novembre 2024. Ce bilan a été validé, témoignant de la volonté collective de construire ce projet dans un esprit d'échanges et de transparence.

Forts des enseignements tirés de cette concertation, SNCF Gares & Connexions et les partenaires font le choix de poursuivre les études en 2025. Les enseignements, compris et partagés par l'ensemble des parties prenantes, enrichiront cette phase d'études afin de mieux adapter le projet aux attentes et aux besoins exprimés.

SNCF Gares & Connexions et ses partenaires réaffirment leur engagement à mener ce projet dans une démarche de dialogue continu et participatif avec les utilisateurs et principaux acteurs concernés. Les modalités de concertation et d'information tout au long de l'opération seront prochainement précisées.

Pour marquer cet engagement partagé, un livre d'or est disponible en annexe à la page 116, rassemblant les contributions et témoignages des partenaires qui soutiennent la poursuite du projet dans cet esprit collaboratif.

8. Annexes

Grande Gare de Bordeaux

Votre gare se transforme avec vous !

Des solutions existent, explorez-les !

Un avis, des idées, partagez-les !

Du 2 septembre au 11 octobre 2024

Concertation préalable

Programme, questionnaire et documentation sur www.participation-grande-gare-de-bordeaux.fr

sennse • 21236

Cofinancé par l'Union européenne

PRÉFET DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE

RÉGION Nouvelle-Aquitaine

BORDEAUX MÉTROPOLE

Ville de BORDEAUX

bordeaux euratlantique — Un nouveau patrimoine commun

SNCF GARES & CONNEXIONS

Grande Gare de Bordeaux

Réunion Publique

Jeudi 19 septembre
18h30 – 20h30

Salle Antoine Vitez du conservatoire du Théâtre national de Bordeaux en Aquitaine

1 rue Jacques d'Welles
Arrêt de tram Sainte-Croix, lignes C et D

Évènement traduit en langue des signes française
Accueil des personnes en situation de handicap à partir de 17h30

Concertation préalable

Du 2 septembre au 11 octobre 2024
Programme, questionnaire et documentation sur
www.participation-grande-gare-de-bordeaux.fr

sennse • 21196

Cofinancé par l'Union européenne · Préfet de la Région Nouvelle-Aquitaine · Région Nouvelle-Aquitaine · Bordeaux Métropole · Ville de Bordeaux · bordeaux euratlantique – Un nouveau patrimoine commun · SNCF Gares & Connexions

Grande Gare de Bordeaux

+ sécurisée ?

Des solutions existent, explorez-les !

Et si…

Les parvis étaient dédiés aux piétons

Un avis, des idées, partagez-les !

Concertation préalable

du 2 septembre au 11 octobre 2024

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

sennse • 21236

Cofinancé par l'Union européenne

PRÉFET DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE
Liberté Égalité Fraternité

RÉGION Nouvelle-Aquitaine

BORDEAUX MÉTROPOLE

Ville de BORDEAUX

bordeaux euratlantique
Un nouveau patrimoine commun

SNCF GARES & CONNEXIONS

Grande Gare de Bordeaux

@ SNCF

+ spacieuse ?

Des solutions existent, explorez-les !

Et si…

De nouveaux espaces d'attente étaient aménagés sur les parvis

Les halls de gare étaient plus spacieux

Un avis, des idées, partagez-les !

Concertation préalable
du 2 septembre au 11 octobre 2024
www.participation-grande-gare-de-bordeaux.fr

sennse • 21236

Cofinancé par l'Union européenne
PRÉFET DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE
Liberté Égalité Fraternité
RÉGION Nouvelle-Aquitaine
BORDEAUX MÉTROPOLE
Ville de BORDEAUX
bordeaux euratlantique
Un nouveau patrimoine commun
SNCF GARES & CONNEXIONS

Grande Gare de Bordeaux

@ Anael Barriere

+ vivante ?

Des solutions existent, explorez-les !

Et si…

De nouveaux commerces et services étaient proposés : presse, librairie, jardinerie, crèche, salle de sport, distributeurs de billets, service médical…

Un avis, des idées, partagez-les !

Concertation préalable
du 2 septembre au 11 octobre 2024
www.participation-grande-gare-de-bordeaux.fr

sennse • 21236

Cofinancé par l'Union européenne
PRÉFET DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE
Liberté Égalité Fraternité
RÉGION Nouvelle-Aquitaine
BORDEAUX MÉTROPOLE
Ville de BORDEAUX
bordeaux euratlantique Un nouveau patrimoine commun
SNCF GARES & CONNEXIONS

Grande Gare de Bordeaux

+ fluide ?

Des solutions existent, explorez-les !

Et si…
Ce souterrain était connecté à tous les autres ?

Un avis, des idées, partagez-les !

Concertation préalable
du 2 septembre au 11 octobre 2024
www.participation-grande-gare-de-bordeaux.fr

Grande Gare de Bordeaux

+ pratique ?

Des solutions existent, explorez-les !

Et si…

Vous accédiez à tous les modes de transport plus facilement
Des espaces libérés vous étaient proposés sur chaque parvis

Un avis, des idées, partagez-les !

Concertation préalable
du 2 septembre au 11 octobre 2024
www.participation-grande-gare-de-bordeaux.fr

Cofinancé par l'Union européenne
PRÉFET DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE
Liberté Égalité Fraternité
RÉGION Nouvelle-Aquitaine
BORDEAUX MÉTROPOLE
Ville de BORDEAUX
bordeaux euratlantique
Un nouveau patrimoine commun
SNCF GARES & CONNEXIONS

Grande Gare de Bordeaux

+ accessible ?

Des solutions existent, explorez-les !

Et si…

Les accès aux quais étaient plus visibles

Une passerelle reliait les halls 2 et 3

Un avis, des idées, partagez-les !

Concertation préalable
du 2 septembre au 11 octobre 2024

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

Cofinancé par l'Union européenne
PRÉFET DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE
Liberté Égalité Fraternité
RÉGION Nouvelle-Aquitaine
BORDEAUX MÉTROPOLE
Ville de BORDEAUX
bordeaux euratlantique Un nouveau patrimoine commun
SNCF GARES & CONNEXIONS

Grande Gare de Bordeaux

© SNCF

Cap sur 2030

Dans la gare ferroviaire

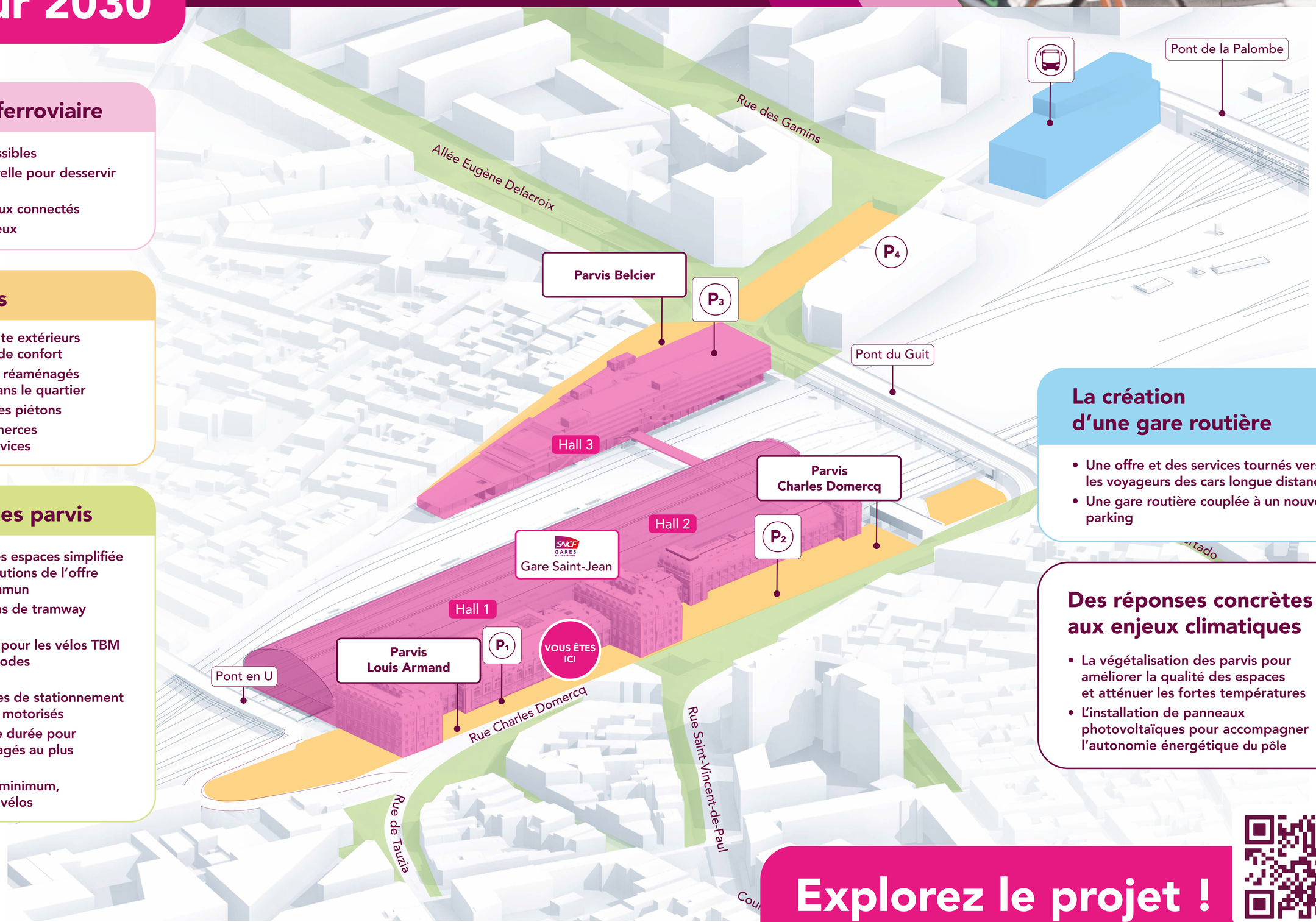
- Des quais plus accessibles
- Une nouvelle passerelle pour desservir les quais
- Des souterrains mieux connectés
- Des halls plus spacieux

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

Aux abords des parvis

- Une organisation des espaces simplifiée et adaptée aux évolutions de l'offre de transport 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



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

Explorez le projet !

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

Cofinancé par l'Union européenne
PRÉFET DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE
Liberté Égalité Fraternité
RÉGION Nouvelle-Aquitaine
BORDEAUX MÉTROPOLE
Ville de BORDEAUX
bordeaux euratlantique Un nouveau patrimoine commun
SNCF GARES & CONNEXIONS

Grande Gare de Bordeaux

Votre gare se transforme avec vous !

Contribuez

Questionnaire en 5 minutes ou avis libres

Participez

Réunion publique, balade diagnostic, ateliers, stands mobiles

Explorez

Vidéo ou dossier de concertation

Concertation préalable
Du 2 septembre
au 11 octobre 2024

Rendez-vous ici !

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

Un projet global

Le projet Grande Gare de Bordeaux porte un vaste programme visant à répondre aux besoins actuels et futurs des voyageurs, visiteurs et riverains de la gare.

En effet, depuis 20 ans, la gare Bordeaux Saint-Jean s'est profondément transformée. L'arrivée du tramway, puis des trains de la ligne à grande vitesse, de même que le développement des lignes régionales et du vélo en ont fait un pôle d'échanges multimodal très fréquenté.

Il est aujourd'hui nécessaire de revoir son fonctionnement et son aménagement, pour qu'il soit à la fois plus performant, plus accueillant et capable de faire face à la croissance annoncée de fréquentation à l'horizon 2030.

À travers le projet Grande Gare de Bordeaux, l'accent est donc mis sur la qualité et la fluidité des liaisons entre tous les modes de transport, ainsi que sur la sécurité, l'accessibilité et le confort des espaces.

Rationnel, le projet soumis à la concertation propose des solutions qui répondront à la problématique de saturation croissante que connaît le pôle d'échanges.

Raisonnable, il entend optimiser les espaces existants pour faciliter les déplacements des voyageurs et visiteurs actuels et futurs.

Les grandes étapes

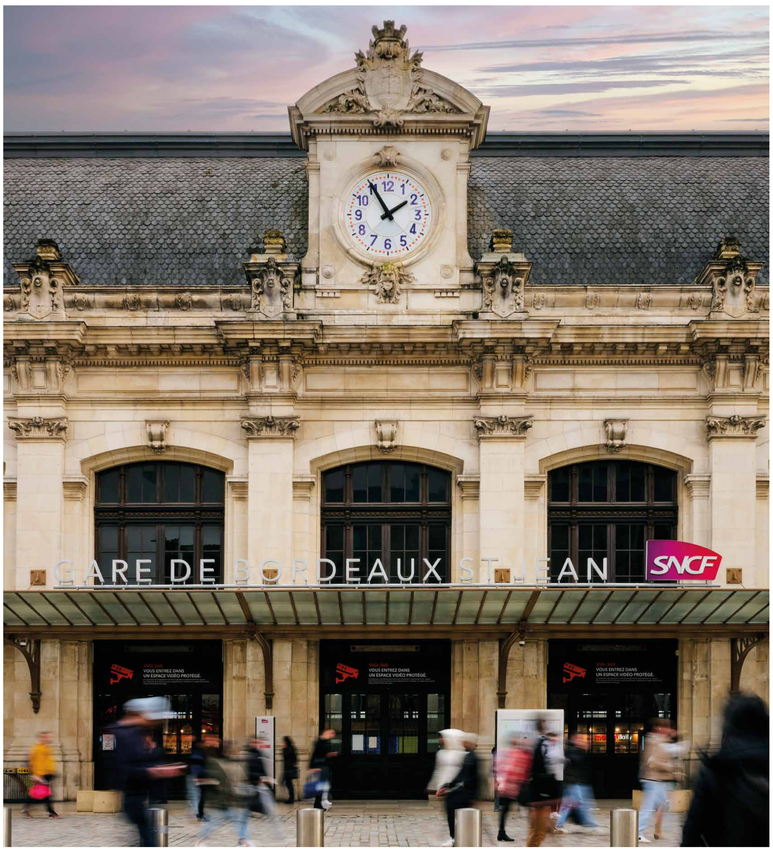
2020-2022
Études préliminaires

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

horizon 2028-2030
Travaux principaux



© Anael Barriere

Un projet partenarial

De nombreux partenaires sont impliqués dans le projet

Cofinancé par l'Union européenne
PRÉFET DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE
Liberté Égalité Fraternité
RÉGION Nouvelle-Aquitaine
BORDEAUX MÉTROPOLE
Ville de BORDEAUX
bordeaux euratlantique Un nouveau patrimoine commun
SNCF GARES & CONNEXIONS

+ végétalisée ?

Des solutions existent, explorez-les !

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'attente confortables et aérés. - © AREP

Le végétal s'invite en gare

Une végétalisation des parvis leur conférera une valeur paysagère significative et améliorera la qualité des espaces publics pour les voyageurs, les visiteurs 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 recevront une végétation plus basse en bac. Cette approche intégrée devra contribuer au stockage du carbone, à l'amélioration de la gestion des eaux pluviales, à la préservation de la biodiversité et à la restauration du caractère originel des parvis.

La végétalisation des toits des parkings sera également étudiée pour maximiser les bénéfices environnementaux.

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 représentées, notamment au premier plan. © AREP

Vos squares sont embellis

Le projet Grande Gare de Bordeaux, ce sont aussi trois squares réaménagés. Compte tenu de la rareté des espaces de pleine terre disponibles, ces squares seront valorisés. Ils sont reconnus pour leur valeur écologique, agissant comme des espaces de biodiversité, mais aussi 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 de mobilier urbain.

L'objectif est de créer des espaces publics répondant à vos besoins tout en améliorant la qualité environnementale du pôle d'échanges multimodal.

Les parvis vous offrent de nouveaux espaces d'attente tempérés en été

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

La végétalisation des parvis, inspirée par les aménagements temporaires réussis sur le parvis Louis Armand, sera étendue au parvis Charles Domercq.

Le projet intégrera des zones ombragées, particulièrement agréables en été. Les matériaux choisis viseront à minimiser l'effet îlot de chaleur, contribuant ainsi à un environnement plus agréable et durable.

PARLONS-EN !

Quelles seraient vos propositions pour végétaliser davantage le pôle ?

Concertation préalable
Du 2 septembre
au 11 octobre 2024

Inscrivez-vous aux ateliers

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

Exemple de végétalisation du parvis de Cagnes-sur-Mer

Grande Gare de Bordeaux

© SNCF

Cap sur 2030

Dans la gare ferroviaire

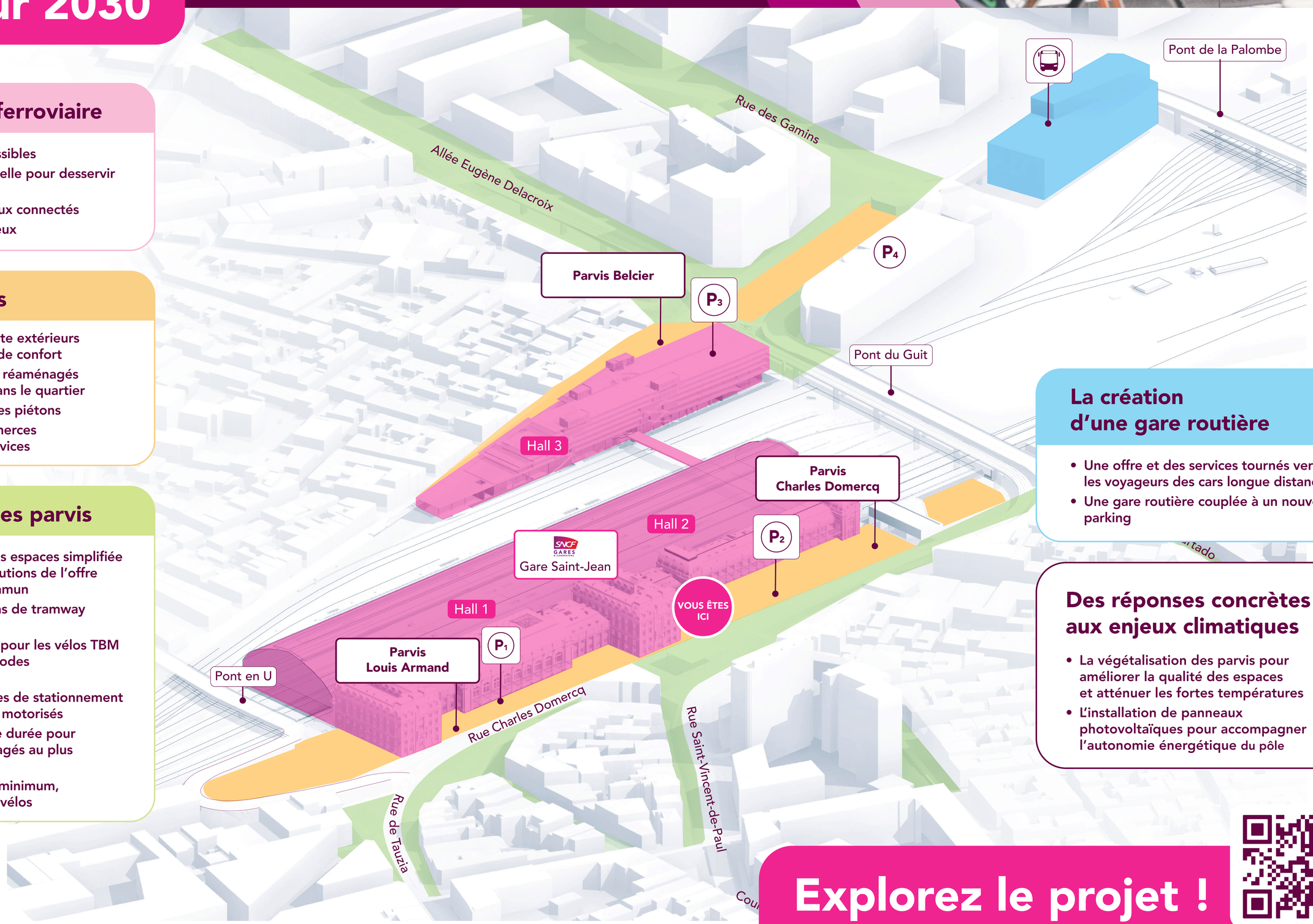
- Des quais plus accessibles
- Une nouvelle passerelle pour desservir les quais
- Des souterrains mieux connectés
- Des halls plus spacieux

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

Aux abords des parvis

- Une organisation des espaces simplifiée et adaptée aux évolutions de l'offre de transport 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



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

Explorez le projet !

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

Cofinancé par l'Union européenne
PRÉFET DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE
Liberté Égalité Fraternité
RÉGION Nouvelle-Aquitaine
BORDEAUX MÉTROPOLE
Ville de BORDEAUX
bordeaux euratlantique Un nouveau patrimoine commun
SNCF GARES & CONNEXIONS

Grande Gare de Bordeaux

Votre gare se transforme avec vous !

Contribuez

Questionnaire en 5 minutes ou avis libres

Participez

Réunion publique, balade diagnostic, ateliers, stands mobiles

Explorez

Vidéo ou dossier de concertation

Concertation préalable
Du 2 septembre
au 11 octobre 2024

Rendez-vous ici !

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

Un projet global

Le projet Grande Gare de Bordeaux porte un vaste programme visant à répondre aux besoins actuels et futurs des voyageurs, visiteurs et riverains de la gare.

En effet, depuis 20 ans, la gare Bordeaux Saint-Jean s'est profondément transformée. L'arrivée du tramway, puis des trains de la ligne à grande vitesse, de même que le développement des lignes régionales et du vélo en ont fait un pôle d'échanges multimodal très fréquenté.

Il est aujourd'hui nécessaire de revoir son fonctionnement et son aménagement, pour qu'il soit à la fois plus performant, plus accueillant et capable de faire face à la croissance annoncée de fréquentation à l'horizon 2030.

À travers le projet Grande Gare de Bordeaux, l'accent est donc mis sur la qualité et la fluidité des liaisons entre tous les modes de transport, ainsi que sur la sécurité, l'accessibilité et le confort des espaces.

Rationnel, le projet soumis à la concertation propose des solutions qui répondront à la problématique de saturation croissante que connaît le pôle d'échanges.

Raisonnable, il entend optimiser les espaces existants pour faciliter les déplacements des voyageurs et visiteurs actuels et futurs.

Les grandes étapes

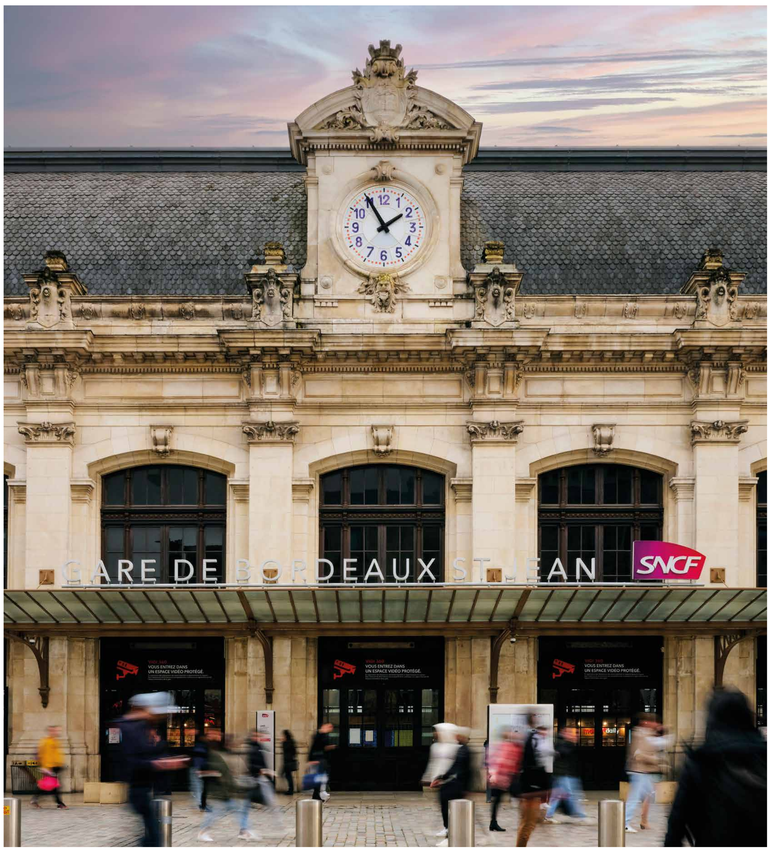
2020-2022
Études préliminaires

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

horizon 2028-2030
Travaux principaux



© Anael Barriere

Un projet partenarial

De nombreux partenaires sont impliqués dans le projet

Cofinancé par l'Union européenne
PRÉFET DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE
Nouvelle-Aquitaine
BORDEAUX MÉTROPOLE
Ville de BORDEAUX
bordeaux euratlantique
SNCF GARES & CONNEXIONS

+ intégrée ?

Des solutions existent, explorez-les !

À chaque mode de transport, un espace dédié

Le projet Grande Gare de Bordeaux transformera les trois entrées de la gare Bordeaux Saint-Jean, constituées des halls 1, 2 et 3, en hubs multimodaux intégrés et bien ordonnancés. Cette évolution vous permettra de circuler aisément entre les différents modes de transport disponibles, améliorant ainsi la lisibilité et l'accessibilité du pôle d'échanges multimodal.

Cette nouvelle configuration doit également optimiser l'accès et la pratique de tous les modes de transport desservant la gare : la marche et le vélo, les transports en commun, les taxis et l'ensemble des modes motorisés, y compris ceux des zones de dépose-minute et des parkings longue durée.

Le pôle d'échanges multimodal équilibrera les trois parvis : le parvis Louis Armand pour le hall 1, le parvis Charles Domercq pour le hall 2, et le parvis Belcier Euratlantique pour le hall 3. Une rive intermodale aux portes des parvis permettra d'accueillir l'ensemble des transports dans des espaces dédiés.

© Anael Barriere

Une offre de services et de commerces renouvelée

Pour bien répondre à vos besoins, que vous soyez utilisateurs de la gare ou riverains, une nouvelle gamme de commerces et de services complémentaires sera développée. Ils seront visibles et facilement accessibles depuis les entrées de gare.

Une nouvelle continuité piétonne pour connecter les quartiers

Le parvis Louis Armand, en prolongement du hall 1, sera connecté à la nouvelle voie dédiée aux piétons du projet Canopia, jusqu'aux berges de la Garonne. Ce nouvel espace public bénéficiera de la végétalisation du square du pont en U et du réaménagement de la fontaine.

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 Euratlantique s'ouvrira sur un quartier dynamique de Bordeaux Euratlantique. Le square du pont du Guit deviendra un point de rencontre pour les habitants du quartier.

Une attention particulière sera portée à la connexion du parvis et de la future gare routière prévue plus au sud, près du pont de la Palombe, qui rapprochera les arrêts de car longue distance.

Enfin, une passerelle permettra de faciliter la connexion entre le quartier Bordeaux Euratlantique et le quartier Saint-Jean.

La création d'une gare routière, une offre de cars centralisée

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

Le dimensionnement des besoins en stationnement sera intégré au projet de création d'une nouvelle gare routière, répondant ainsi efficacement à la demande.

PARLONS-EN !

Quels nouveaux services tels que des crèches, des laboratoires médicaux, etc. vous seraient les plus utiles ?

Concertation préalable
Du 2 septembre
au 11 octobre 2024

Inscrivez-vous aux ateliers

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

© SNCF

Grande Gare de Bordeaux

© SNCF

Cap sur 2030

Dans la gare ferroviaire

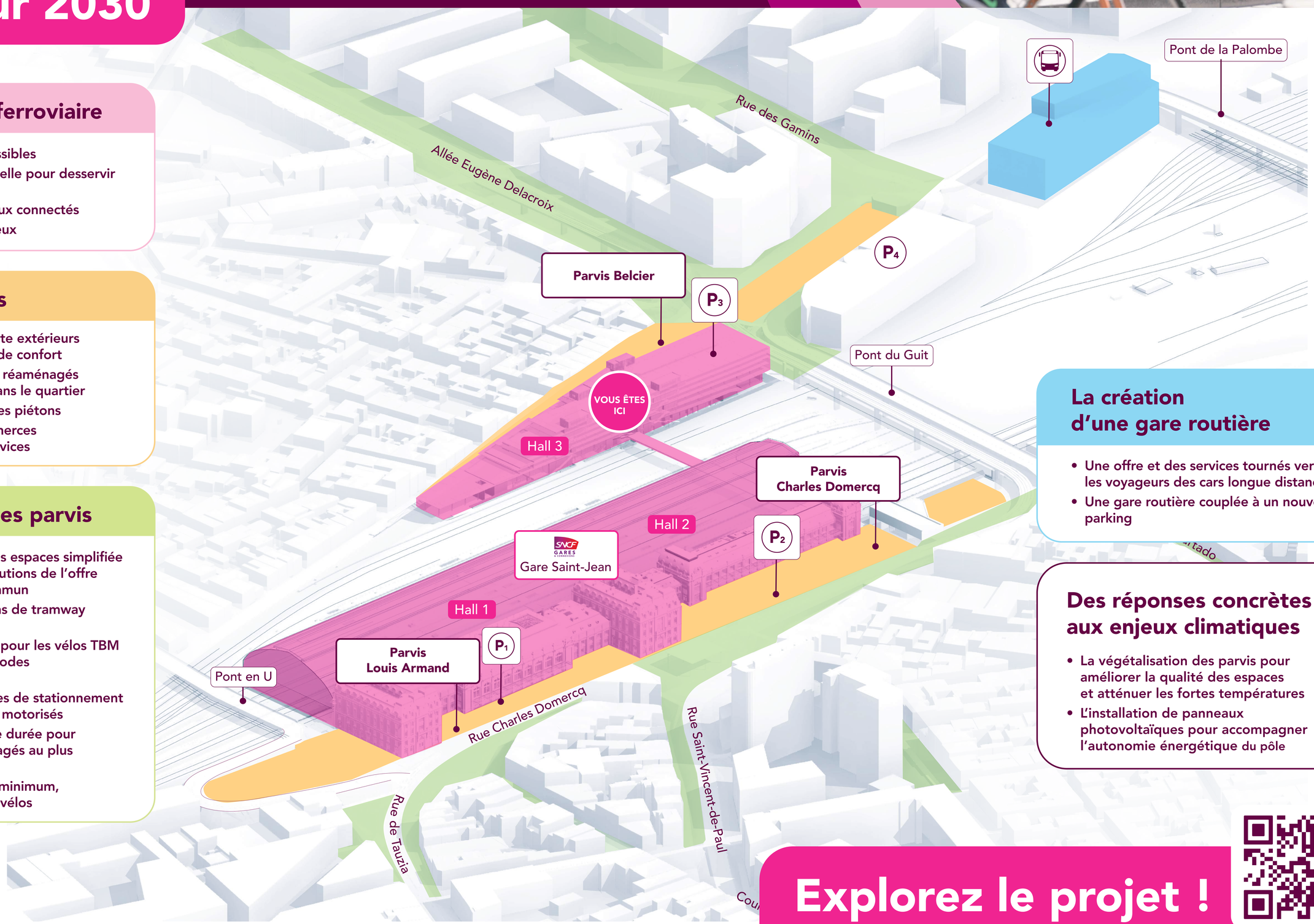
- Des quais plus accessibles
- Une nouvelle passerelle pour desservir les quais
- Des souterrains mieux connectés
- Des halls plus spacieux

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

Aux abords des parvis

- Une organisation des espaces simplifiée et adaptée aux évolutions de l'offre de transport 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



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

Explorez le projet !

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

Cofinancé par l'Union européenne
PRÉFET DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE
Liberté Égalité Fraternité
RÉGION Nouvelle-Aquitaine
BORDEAUX MÉTROPOLE
Ville de BORDEAUX
bordeaux euratlantique Un nouveau patrimoine commun
SNCF GARES & CONNEXIONS

Grande Gare de Bordeaux

Votre gare se transforme avec vous !

Contribuez

Questionnaire en 5 minutes ou avis libres

Participez

Réunion publique, balade diagnostic, ateliers, stands mobiles

Explorez

Vidéo ou dossier de concertation

Concertation préalable
Du 2 septembre
au 11 octobre 2024

Rendez-vous ici !

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

Un projet global

Le projet Grande Gare de Bordeaux porte un vaste programme visant à répondre aux besoins actuels et futurs des voyageurs, visiteurs et riverains de la gare.

En effet, depuis 20 ans, la gare Bordeaux Saint-Jean s'est profondément transformée. L'arrivée du tramway, puis des trains de la ligne à grande vitesse, de même que le développement des lignes régionales et du vélo en ont fait un pôle d'échanges multimodal très fréquenté.

Il est aujourd'hui nécessaire de revoir son fonctionnement et son aménagement, pour qu'il soit à la fois plus performant, plus accueillant et capable de faire face à la croissance annoncée de fréquentation à l'horizon 2030.

À travers le projet Grande Gare de Bordeaux, l'accent est donc mis sur la qualité et la fluidité des liaisons entre tous les modes de transport, ainsi que sur la sécurité, l'accessibilité et le confort des espaces.

Rationnel, le projet soumis à la concertation propose des solutions qui répondront à la problématique de saturation croissante que connaît le pôle d'échanges.

Raisonnable, il entend optimiser les espaces existants pour faciliter les déplacements des voyageurs et visiteurs actuels et futurs.

Les grandes étapes

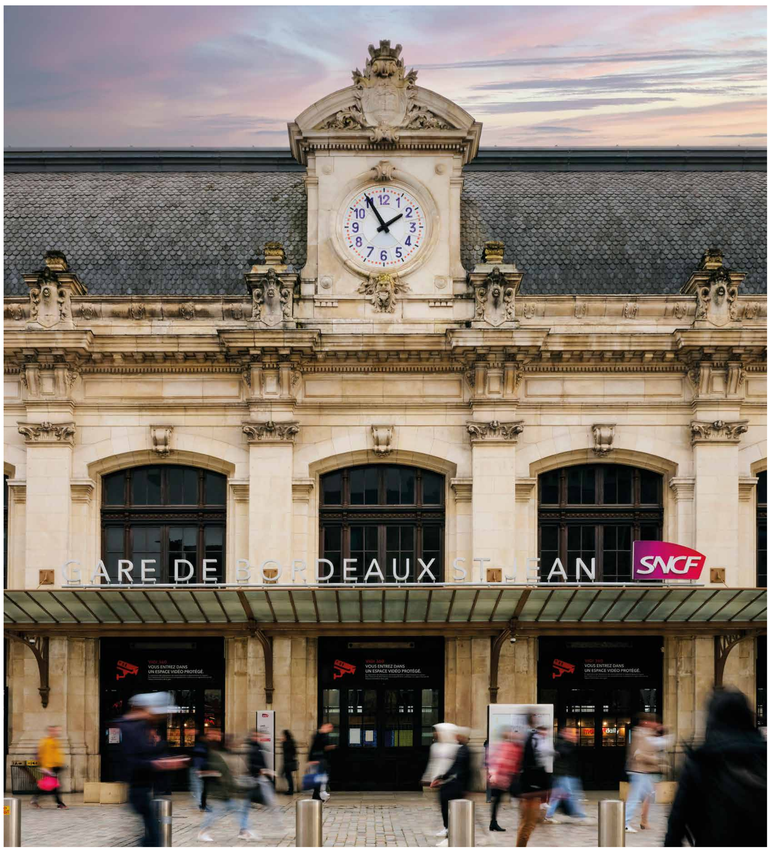
2020-2022
Études préliminaires

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

horizon 2028-2030
Travaux principaux



© Anael Barriere

Un projet partenarial

De nombreux partenaires sont impliqués dans le projet

Cofinancé par l'Union européenne
PRÉFET DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE
Nouvelle-Aquitaine
BORDEAUX MÉTROPOLE
Ville de BORDEAUX
bordeaux euratlantique
SNCF GARES & CONNEXIONS

+ confortable ?

Des solutions existent, explorez-les !

Des espaces plus spacieux dans la gare ferroviaire

Le projet prévoit de prolonger le souterrain longitudinal sous le quai 1. Actuellement disjoints, les souterrains ne favorisent pas une répartition efficace des voyageurs, concentrant les flux vers le souterrain traversant (reliant le hall 3). En connectant les quatre souterrains d'accès aux quais et les sous-sols des halls 1 et 2, cette extension permettra une circulation fluide et directe vers le hall 3 depuis n'importe quel point du sous-sol.

Perspective illustrée de la future passerelle - © AREP

De plus, l'agrandissement des halls 1 et 2 améliorera les déplacements entre les halls, 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.

Enfin, un nouvel ouvrage de franchissement et d'accès aux quais, idéalement situé côté sud de la grande halle voyageurs, est envisagé. Intégrée harmonieusement à la structure imposante de la halle, cette nouvelle passerelle piétonne augmentera les points d'accès aux quais tout en répartissant efficacement les flux de voyageurs. Conçue pour garantir l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, elle devra simplifier les cheminements tout en doublant la capacité de circulation entre les différentes sections de la gare. Cet ouvrage devra aussi renforcer le lien interquartiers de Bordeaux Sud et favorisera un rééquilibrage entre les halls existants.

Plus de place pour les riverains et les utilisateurs sur les parvis

Pour faciliter la circulation piétonne, le projet Grande Gare de Bordeaux proposera des cheminements :

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

Des espaces d'attente plus agréables à l'extérieur

Les espaces d'attente extérieurs seront repensés comme une extension agréable des halls de la gare. Ils vous permettront de vous poser seul, en famille ou entre amis…

Une signalétique claire vous sera proposée pour faciliter votre orientation à travers le pôle d'échanges multimodal.

La végétalisation des parvis, inspirée par les aménagements temporaires réussis sur le parvis Louis Armand, sera étendue au parvis Charles Domercq et aux parkings. Le projet intègre des zones ombragées, particulièrement agréables en été. Les matériaux choisis viseront à minimiser l'effet îlot de chaleur, contribuant ainsi à un environnement plus agréable et durable.

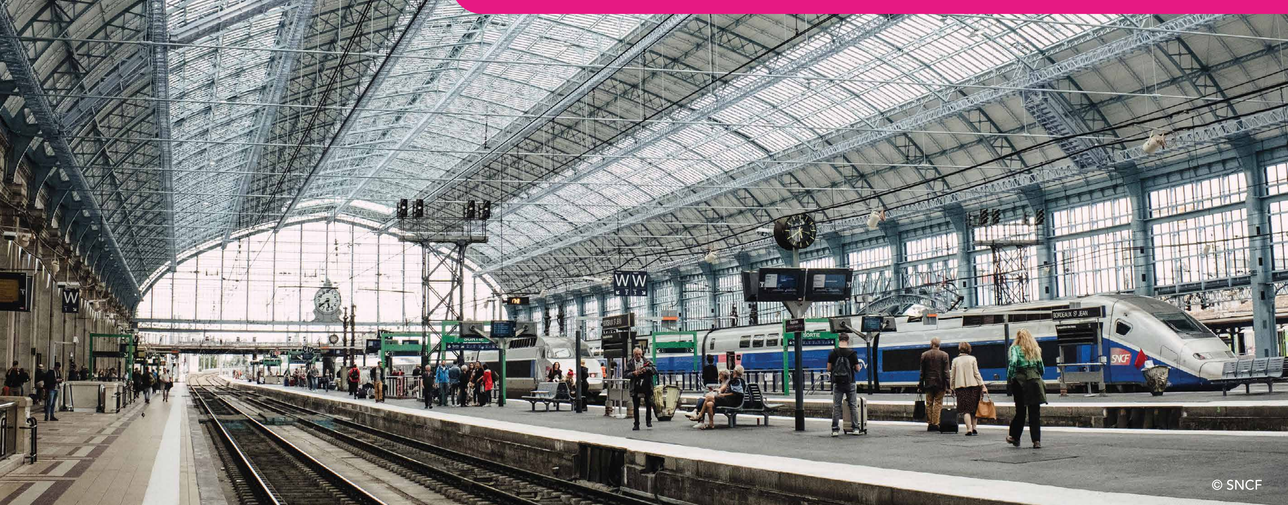
PARLONS-EN !

Comment mieux se repérer en gare ?

Concertation préalable
Du 2 septembre
au 11 octobre 2024

Inscrivez-vous aux ateliers

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



© SNCF

Grande Gare de Bordeaux

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

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

Découvrez la vidéo pour en savoir plus sur le projet !

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

Cofinancé par l'Union européenne
PRÉFET DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE
Nouvelle-Aquitaine
BORDEAUX MÉTROPOLE
Ville de BORDEAUX
bordeaux euratlantique Un nouveau patrimoine commun
SNCF GARES & CONNEXIONS

Grande Gare de Bordeaux

© SNCF

Horizon 2030

Dans la gare ferroviaire

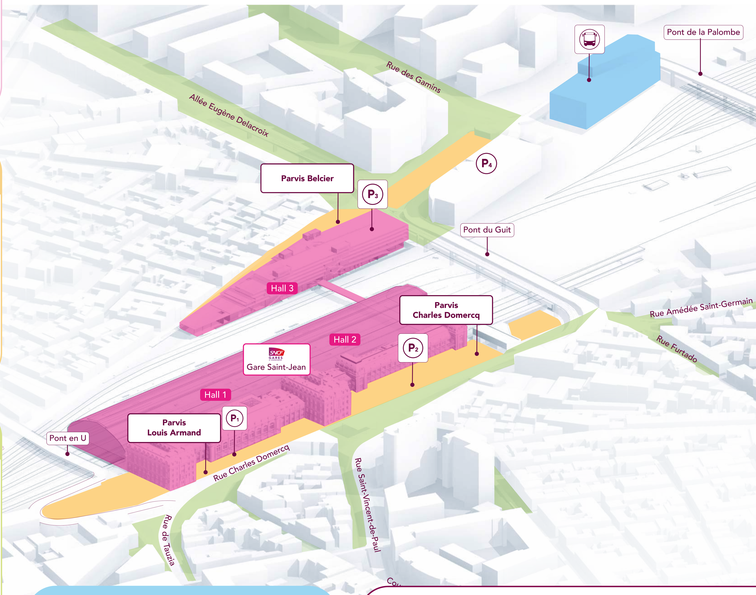
- Des quais plus accessibles
- Une nouvelle passerelle pour desservir les quais
- Des souterrains mieux connectés
- Des halls plus spacieux

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

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



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

Consultez le dossier de concertation

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

© Arnaud Bertrand

Cofinancé par l'Union européenne
PRÉFET DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE Liberté Égalité Fraternité
RÉGION Nouvelle-Aquitaine
BORDEAUX MÉTROPOLE
Ville de BORDEAUX
bordeaux euratlantique Un nouveau patrimoine commun
SNCF GARES & CONNEXIONS

Grande Gare de Bordeaux

Votre gare se transforme avec vous !

Concertation préalable

du 2 septembre au 11 octobre 2024

PARTICIPEZ

Jeudi 19 septembre
Réunion publique

Rencontres sur inscriptions :

- **Samedi 21 septembre**
  Balade diagnostic
- **Mercredi 25 septembre**
  Atelier n°1 : mobilités
- **Jeudi 3 octobre**
  Atelier n°2 : aménagements
- **Jeudi 10 octobre**
  Café-débat : commerces et services

CONTRIBUEZ

Questionnaire en 5 minutes
Avis libre et anonyme

Toutes les informations ici

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

© Anne Barrère

Cofinancé par l'Union européenne
Préfet de la Région Nouvelle-Aquitaine
Région Nouvelle-Aquitaine
Bordeaux Métropole
Ville de Bordeaux
bordeaux euratlantique
SNCF Gares & Connexions

Grande Gare de Bordeaux

Votre gare se transforme avec vous !

Participez à la concertation préalable !

Du 2 septembre au 11 octobre 2024

Préfet de la Région Nouvelle-Aquitaine · Région Nouvelle-Aquitaine · Bordeaux Métropole · Ville de Bordeaux · bordeaux euratlantique – Un nouveau patrimoine commun · SNCF Gares & Connexions

© SNCF

Grande Gare de Bordeaux, un projet global à l'horizon 2030

Le projet Grande Gare de Bordeaux porte un programme d'envergure d'aménagement urbain **pour répondre aux besoins actuels et futurs des usagers et riverains de la gare.**

En effet, depuis vingt ans, la gare Bordeaux Saint-Jean s'est profondément transformée. Avec l'arrivée du tramway, des trains à grande vitesse, et de la hausse de l'usage du vélo, la gare est devenue un pôle d'échanges multimodal (PEM) très fréquenté.

Il est aujourd'hui nécessaire de moderniser le fonctionnement et l'aménagement de cet espace, pour qu'il soit à la fois plus performant, plus accueillant et capable de faire face à la croissance prévisionnelle de la fréquentation à l'horizon 2030.

Le projet mettra l'accent sur la **qualité** et la **fluidité** des liaisons entre tous les **modes de déplacements**, sur la **sécurité**, **l'accessibilité** et le **confort des espaces.**

Le projet soumis à la concertation propose des solutions concrètes, **explorez-les et donnez votre avis !**

8,5%

de croissance moyenne par an de la fréquentation entre 2014 et 2024

D'ici 2030, les flux et les espaces de l'ensemble du pôle d'échanges devront être réorganisés avec une attention particulière pour la valorisation des trois parvis et de la gare ferroviaire.

Dans la gare ferroviaire

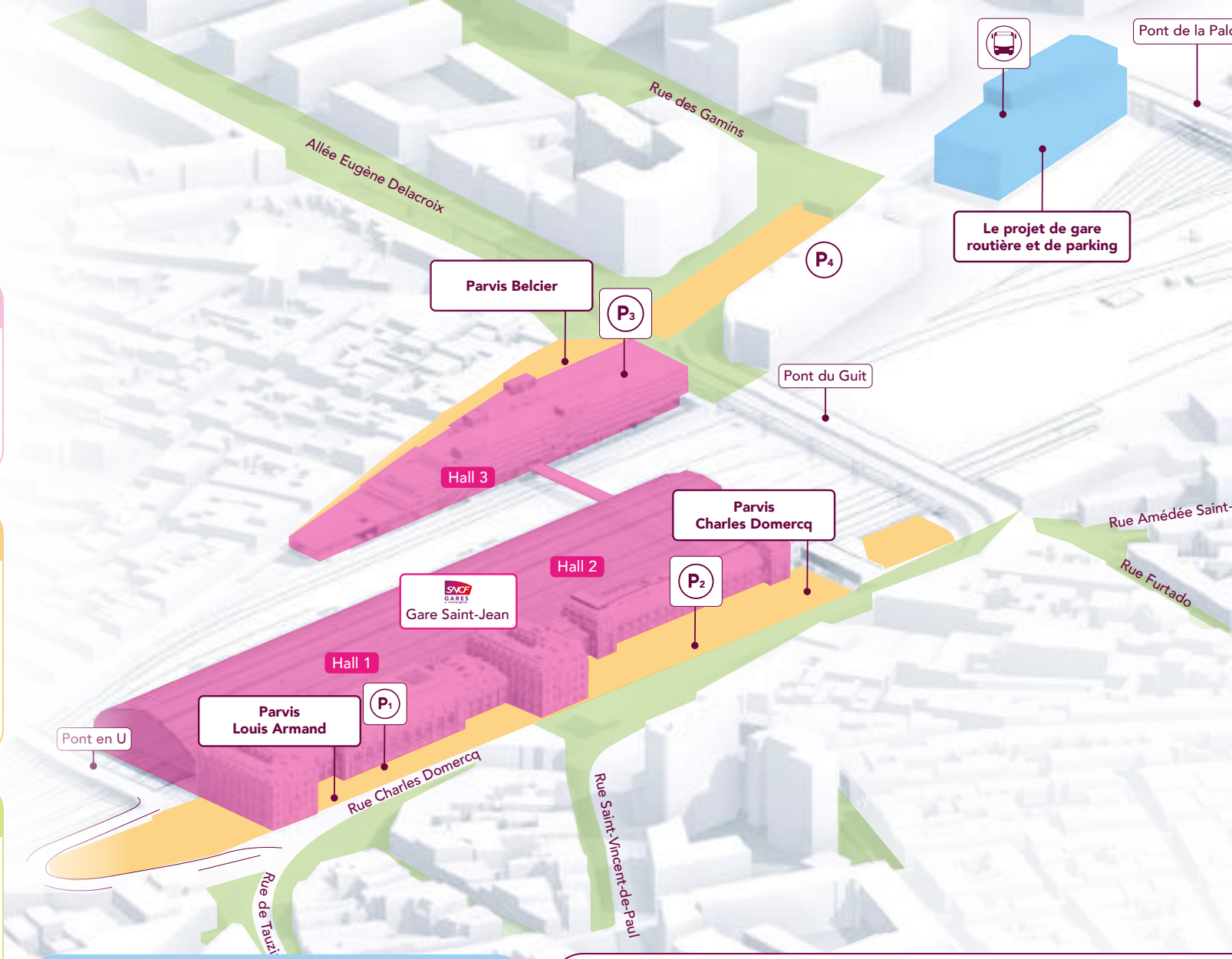
- Des quais plus accessibles
- Une nouvelle passerelle pour desservir les quais
- Des souterrains mieux connectés
- Des halls plus spacieux

Sur les parvis

- Des espaces d'attentes 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

Autour des parvis

- Une organisation des espaces simplifiée et adaptée aux évolutions de l'offre de transport 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



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

Les grandes étapes du projet

2024
Concertation préalable

2025
Études d'avant-projet

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

D'ici 2030
Finalisation des travaux

Un projet partenarial

De nombreux partenaires impliqués

Cofinancé par l'Union européenne

PRÉFET DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE
Liberté
Égalité
Fraternité

RÉGION Nouvelle-Aquitaine

BORDEAUX MÉTROPOLE

Ville de BORDEAUX

bordeaux euratlantique
Un nouveau patrimoine commun

SNCF GARES & CONNEXIONS

Il a été convenu de confier **la maîtrise d'ouvrage** unique de l'avant-projet de l'opération à SNCF Gares & Connexions. Filiale de SNCF Réseau, cette dernière est gestionnaire des gares, leur conception, leur exploitation, la commercialisation de leurs espaces. Les études du pôle sont co-financées par les partenaires.

DU 2 SEPTEMBRE AU 11 OCTOBRE 2024

Participez à la concertation !

Usagers des transports en commun, cyclistes, piétons, voyageurs et riverains, vous avez six semaines pour prendre la parole sur le projet !

EXPLOREZ

- **Le site internet** du projet
- **Le dossier** de concertation

CONTRIBUEZ

- **Le questionnaire en ligne** en 5 minutes
- **Avis libre** en ligne

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

PARTICIPEZ

- **Réunion publique**
  Jeudi 19 septembre de 18h30 à 20h30, au Théâtre national de Bordeaux (salle du conservatoire).

  Évènement ouvert et traduit en langue des signes.

INSCRIVEZ-VOUS

- **Balade diagnostic**
  Samedi 21 septembre de 10h à 12h, rendez-vous devant l'agence TBM de la gare Bordeaux Saint-Jean.
- **Atelier n°1**
  Plus fluide, plus accessible, plus apaisée, comment améliorer la circulation ? Mercredi 25 septembre, 18h30 à 20h30, à l'Estrade, 137 rue Terres de Borde, à Bordeaux.
- **Atelier n°2**
  Plus confortable, plus végétalisée, plus sécurisée, comment aménager les espaces ? Jeudi 3 octobre 18h30 à 20h30, à l'Estrade, 137 rue Terres de Borde, à Bordeaux.
- **Café-débat**
  Plus vivante, plus pratique, plus équilibrée, comment développer l'offre de commerces et de services ? Jeudi 10 octobre de 18h30 à 20h30 au Grand Comptoir, 1 rue Charles Domercq, à Bordeaux.

sennse • 21210 • Ne pas jeter sur la voie publique

Grande Gare de Bordeaux

Contribuez

Répondez au questionnaire en 5 minutes

Depuis vingt ans, la gare Bordeaux Saint-Jean s'est profondément transformée.

L'arrivée des trains à grande vitesse, le développement de l'offre des trains régionaux couplé à un développement urbain dynamisé par le tramway et l'essor de l'usage du vélo en ont fait un pôle très fréquenté.

Il est aujourd'hui nécessaire d'adapter la gare pour qu'elle réponde aux besoins actuels et à venir dans un contexte de forte croissance de la fréquentation.

Votre avis compte pour contribuer au projet Grande Gare de Bordeaux, prenez quelques minutes pour participer !

Concertation préalable
du 2 septembre au 11 octobre 2024
Programme, et documentation sur
www.participation-grande-gare-de-bordeaux.fr

Préfet de la Région Nouvelle-Aquitaine · Région Nouvelle-Aquitaine · Bordeaux Métropole · Ville de Bordeaux · bordeaux euratlantique – Un nouveau patrimoine commun · SNCF Gares & Connexions

Vous habitez…

- ○ Au sein du quartier de la gare
- ○ À Bordeaux (préciser le quartier_____)
- ○ Au sein de la métropole de Bordeaux
- ○ Au sein du département de la Gironde
- ○ En région Nouvelle-Aquitaine
- ○ Dans une autre région
- ○ À l'étranger

Vous vous rendez en gare pour… (Plusieurs réponses possibles)

- ○ Vous déplacer au quotidien (3 à 5 fois par semaine)
- ○ Vous déplacer régulièrement (1 à 2 fois par semaine)
- ○ Vous déplacer occasionnellement (1 à 2 fois par mois)
- ○ Vous déplacer pour des événements ponctuels (5 à 6 fois par an)
- ○ Profiter uniquement des services et commerces
- ○ Traverser la gare pour rejoindre un autre quartier
- ○ Autre : _____

Quels modes de déplacement utilisez-vous principalement pour arriver ou partir de la gare ? (Plusieurs réponses possibles)

- ○ Les trains grandes lignes (Train à Grande Vitesse, inter-régionaux, nationaux et internationaux)
- ○ Les trains régionaux (TER)
- ○ Les cars longue distance
- ○ Les cars régionaux
- ○ Le tramway
- ○ Les bus urbains (TBM)
- ○ Une voiture en tant que conducteur
- ○ Une voiture en tant que passager
- ○ Un taxi
- ○ Une moto ou un scooter personnel
- ○ Un vélo
- ○ Un mode en libre-service
- ○ La marche à pied
- ○ Autre : _____

Grande Gare de Bordeaux

Le projet Grande Gare de Bordeaux prévoit de réaménager les espaces et moderniser les services d'ici 2030. Quelles sont vos priorités ? (Classez par ordre de priorité, 1 : le plus prioritaire)

- ..... Circuler et se repérer plus facilement en gare et autour de la gare
- ..... Disposer plus facilement d'informations sur les différents transports
- ..... Trouver plus facilement son mode de transport pour quitter la gare (arrêt de bus/car/tram, stationnement vélo…)
- ..... Faciliter l'usage du vélo et de la marche
- ..... Améliorer les conditions de dépose-minute en voiture
- ..... Bénéficier d'une offre de commerces plus diversifiée
- ..... Bénéficier de nouveaux services en gare
- ..... Disposer d'espaces d'attente plus confortables
- ..... Se sentir plus en sécurité
- ..... Autre : _____

Le projet Grande Gare de Bordeaux concerne aussi le réaménagement des parvis et des squares à proximité. Quels éléments vous semblent prioritaires ? (Classez par ordre de priorité, 1 : le plus prioritaire)

- ..... Des parvis plus végétalisés
- ..... Des espaces d'attente
- ..... Des espaces pour se protéger des intempéries ou de la chaleur
- ..... Des parvis plus végétalisés
- ..... Des fontaines à eau
- ..... Des parcours piétons visibles et sécurisés
- ..... Des jeux pour enfants
- ..... Des équipements sportifs
- ..... Des commerces et services à l'extérieur de la gare
- ..... Autre : _____

Le projet Grande Gare de Bordeaux accueillera de nouveaux commerces en gare. Quelles sont vos attentes ? (Plusieurs réponses possibles)

- ○ Restauration rapide
- ○ Restaurant traditionnel
- ○ Restauration alternative (locale, végétarienne)
- ○ Commerces alimentaires
- ○ Commerces culturels (presse, librairie...)
- ○ Commerces de loisirs (équipements sportifs, jardinerie...)
- ○ Produits locaux
- ○ Autre : _____

Le projet Grande Gare de Bordeaux accueillera de nouveaux services en gare. Quelles sont vos attentes ? (Plusieurs réponses possibles)

- ○ Bureaux/espaces de coworking
- ○ Crèche
- ○ Service médical
- ○ Opticien
- ○ Distributeur de billets
- ○ La Poste
- ○ Pressing
- ○ Salle de sport
- ○ Autre : _____

Le projet Grande Gare de Bordeaux souhaite faciliter la pratique du vélo. Quels services vous semblent prioritaires pour dynamiser son usage ?
(Classez par ordre de priorité, 1 : le plus prioritaire)

- ..... Des casiers pour pouvoir déposer des affaires
- ..... Des prises pour recharger les batteries des vélos électriques
- ..... Des bornes de gonflage
- ..... Des stations d'auto-réparation
- ..... Des distributeurs d'équipements adaptés aux cyclistes (cape de pluie, lumières...)
- ..... Des informations pratiques (plan des itinéraires cyclables...)
- ..... Des fontaines à eau
- ..... Autre : _____

Grande Gare de Bordeaux

Le projet Grande Gare de Bordeaux vise à améliorer l'offre de stationnement des différents modes de transport.

À vélo, quel type de stationnement préférez-vous ?
(Une seule réponse possible)

- ○ Un abri fermé payant (incluant des services)
- ○ Un abri ouvert
- ○ Des arceaux dans l'espace public
- ○ Autre : _____

En voiture, quelles améliorations pourraient favoriser l'utilisation des dépose-minute ? (Plusieurs réponses possibles)

- ○ Améliorer l'accès au sous-sol et la configuration des places de stationnement
- ○ Augmenter la durée de stationnement gratuit (actuellement limitée à 10 min)
- ○ Améliorer la signalétique routière dans le quartier
- ○ Rendre les dépose-minute plus accueillantes
- ○ Autre : _____

À moto ou à scooter, dans quelle mesure utiliseriez-vous un parking payant ? (Plusieurs réponses possibles)

- ○ Si l'accès au parking est amélioré
- ○ Si l'espace est plus sécurisé
- ○ Si le tarif est adapté (à partir de 60 €/mois actuellement)
- ○ Si le parking offre des services complémentaires (consignes, nettoyage)
- ○ Si l'accès à la gare et aux quais est facilité
- ○ Autre : _____

Grande Gare de Bordeaux

Le projet de Grande Gare de Bordeaux prévoit aussi de construire une nouvelle gare routière pour les cars longue distance.
Quels services souhaiteriez-vous trouver dans la gare routière ?
(Plusieurs réponses possibles)

- ○ Des sanitaires
- ○ Un espace d'attente sécurisant
- ○ Un point d'information
- ○ Des espaces famille (nurserie, jeux)
- ○ Un commerce d'appoint
- ○ Un espace de travail partagé
- ○ Autre : _____

En conclusion, quelle importance donnez-vous à ce projet de modernisation de la gare ? (Une seule réponse possible)

- ○ Extrêmement important
- ○ Très important
- ○ Relativement important
- ○ Peu important
- ○ Pas du tout important

Préciser votre réponse : _____

Un avis complémentaire à apporter pour contribuer au projet Grande Gare de Bordeaux ?

_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____

Parlez-nous de vous !

Quelle est votre situation personnelle ?

- ○ Actif
- ○ Étudiant
- ○ Retraité
- ○ En recherche d'emploi
- ○ Autre : _____

Quel âge avez-vous ?

- ○ Moins de 18 ans
- ○ 18-25 ans
- ○ 26-35 ans
- ○ 36-50 ans
- ○ 51-60 ans
- ○ Plus de 60 ans

Vous êtes :

- ○ Un homme
- ○ Une femme
- ○ Autre

Merci d'avoir répondu à notre questionnaire.

Grande Gare de Bordeaux

Grande Gare de Bordeaux

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

sennse

PRÉFET DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE

RÉGION Nouvelle-Aquitaine

BORDEAUX MÉTROPOLE

Ville de BORDEAUX

bordeaux euratlantique Un nouveau patrimoine commun

SNCF GARES & CONNEXIONS

Grande Gare de Bordeaux

Votre gare se transforme avec vous !

Balade diagnostic

21 septembre 2024

Concertation préalable
du 2 septembre au 11 octobre 2024

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

Préfet de la Région Nouvelle-Aquitaine · Région Nouvelle-Aquitaine · Bordeaux Métropole · Ville de Bordeaux · Bordeaux Euratlantique – Un nouveau patrimoine commun · SNCF Gares & Connexions

1 Parvis Charles Domercq

Aujourd'hui

Demain

2 Parvis Louis Armand

Aujourd'hui

Demain

3 Gare feroviaire (liaison entre le hall 1 et le hall 2)

Aujourd'hui

Demain

4 Parvis Belcier

Aujourd'hui

Demain

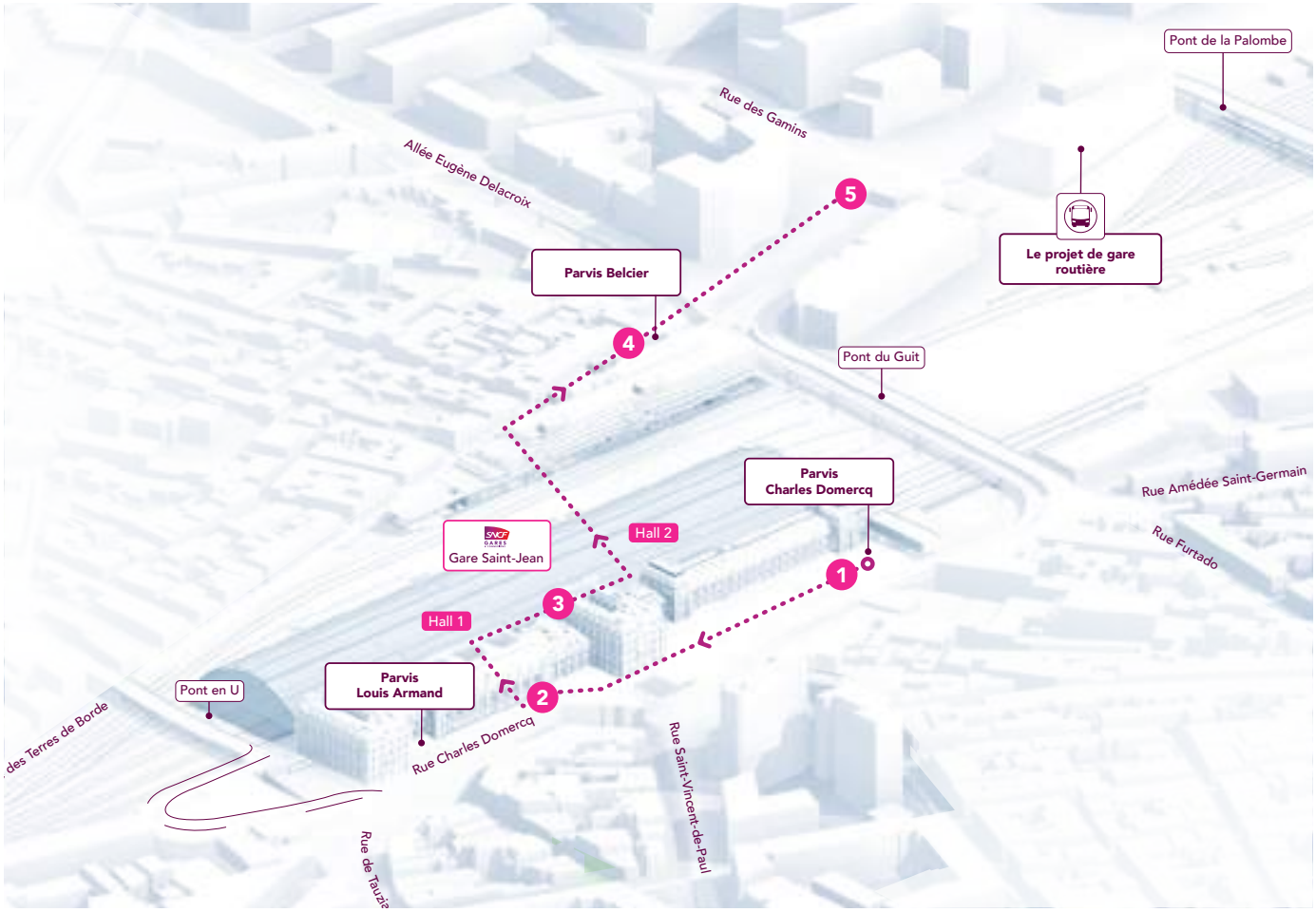
5 Projet de gare routière

Aujourd'hui

Demain

Autres remarques

Les arrêts de la balade diagnostic



sennse • 21276

Grande Gare de Bordeaux

Livre d'or

Concertation publique

28 novembre 2024

Cofinancé par l'Union européenne

PRÉFET DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE

Nouvelle-Aquitaine

BORDEAUX MÉTROPOLE

Ville de BORDEAUX

Bordeaux euratlantique

SNCF GARES & CONNEXIONS

Edito

« Piloté par SNCF Gares & Connexions et porté par l'Union Européenne, Bordeaux Métropole, l'État, la Région Nouvelle-Aquitaine et la Ville de Bordeaux, en articulation avec l'Opération d'Intérêt National Bordeaux Euratlantique, le projet Grande Gare de Bordeaux propose un programme d'envergure pour répondre à l'évolution des besoins des utilisateurs. Différentes solutions étudiées depuis 2020 visent à moderniser et réorganiser les fonctionnements et l'aménagement des trois parvis et de la gare ferroviaire, pour rendre l'ensemble du pôle plus fonctionnel, plus accueillant, et mieux connecté à son quartier, tout en valorisant son patrimoine architectural.

La concertation publique préalable qui s'est déroulée du 2 septembre au 11 octobre 2024 a permis de favoriser une participation active de tous les utilisateurs du pôle gare, en offrant des temps d'approfondissement thématiques et en proposant des visites sur site pour faciliter la projection.

Grâce au relais efficace des partenaires, la participation à la concertation a été très importante et les nombreux avis recueillis confirment la pertinence et la nécessité d'engager ce projet. Grâce aux 15 000 avis recueillis, les principes fondateurs du projet sont confortés et enrichis :

→ Plus d'espace, de confort et de services pour tous les utilisateurs ;
→ Une réorganisation des modes de transport et une meilleure lisibilité de l'offre ;
→ Une amélioration de l'accessibilité universelle ;
→ Une meilleure intégration environnementale et urbaine.

Les études à venir vont permettre de concevoir plus précisément le projet et d'engager les phases de réalisation, avec l'objectif d'adapter le pôle gare de Bordeaux Saint-Jean aux besoins à venir, en lien avec la croissance continue et exceptionnelle de sa fréquentation depuis la mise en service de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique, qui est appelée à se poursuivre en lien avec l'évolution du trafic ferroviaire à l'échelle européenne, nationale et régionale. »

Étienne Guyot
Préfet de la région Nouvelle-Aquitaine
Préfet de la Gironde

PRÉFET DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE

Renaud Lagrave
Vice-président du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine
en charge des mobilités

Nouvelle-Aquitaine

Christine Bost
Présidente de Bordeaux Métropole
Maire d'Eysines

BORDEAUX MÉTROPOLE

Pierre Hurmic
Maire de Bordeaux

Ville de BORDEAUX

Valérie Lasek
Directrice générale de Bordeaux Euratlantique

euratlantique

Stéphane Lerendu
Directeur exécutif des SERM & Grands Projets

SNCF GARES & CONNEXIONS

Retour en images

Grande
Gare

Grande
Gare
Contribuez
Participez
Explorez
SNCF

1er Grand Cru
1855

Merci
à tous !

Grande Gare de Bordeaux

Cofinancé par l'Union européenne

PRÉFET DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE

Région Nouvelle-Aquitaine

BORDEAUX MÉTROPOLE

Ville de BORDEAUX

bordeaux euratlantique

SNCF GARES & CONNEXIONS