

mobilité



Le schéma des déplacements de Bordeaux Euratlantique

Directeur de Projet : Thierry Guichard, DGST/CUB

Chefs de projet
Marie-Pierre Gaïffas, CUB/DDU
Jean-Michel Boutin, Mission de préfiguration Bordeaux Euratlantique
Jean-Christophe Chadanson, a'urba

Équipe projet CUB
Jean-Yves Meunier, PAUH
Jean-Louis Geonget, DGT
Étienne Lhomet, MISTRA
Géraldine Di Matteo, DDU

Équipe a'urba
José Branco et Anne Carnac, atelier projet urbain

Cartographie © a'urba

Construire et partager un projet de déplacements pour l'ensemble des modes

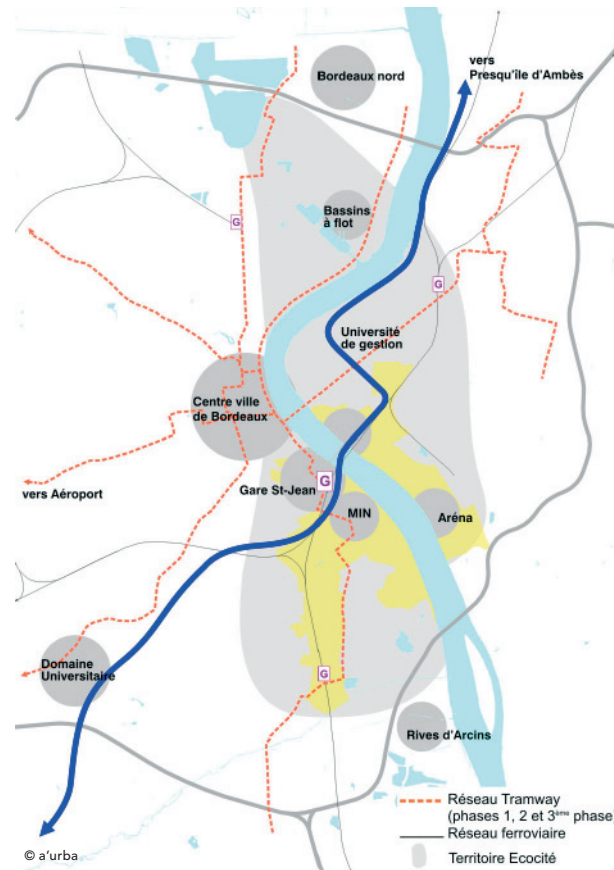
Le Schéma des déplacements constitue un cadre de référence pour l'organisation de la mobilité au sein des futurs quartiers de Bordeaux Euratlantique.

Appréhendés à une échelle plus large, ces éléments pourront alimenter les réflexions sur la démarche Ecocité qui devraient être engagées dans le courant de l'année 2010.

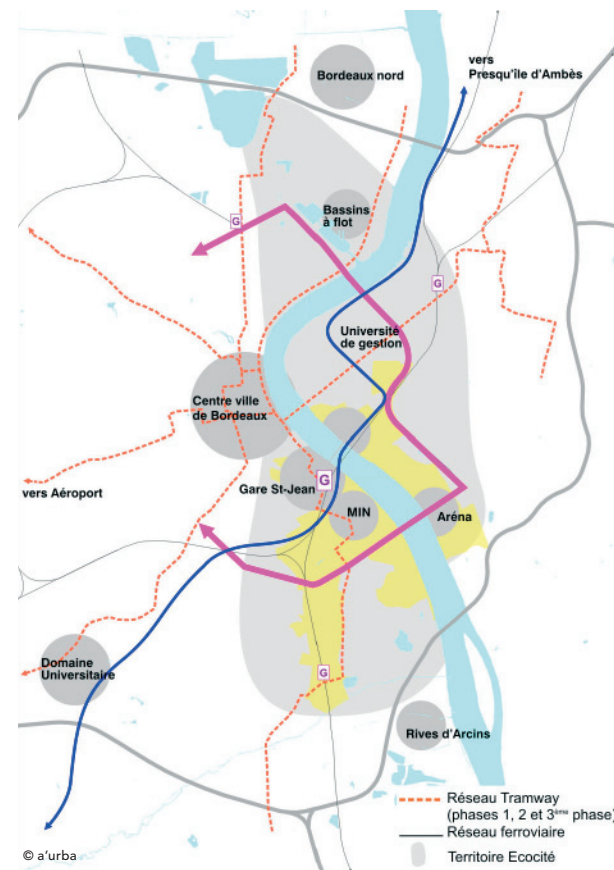
Des espaces dédiés aux différents modes (doux, véhicules particuliers, transports en commun) sont proposés. Ils constituent le support de la future trame des grands tracés urbains, hors logiques d'exploitation (lignes et systèmes de transport).

Ces principes participeront à la définition des éléments de programmation pour les consultations d'urbanistes du projet de Bordeaux Euratlantique.

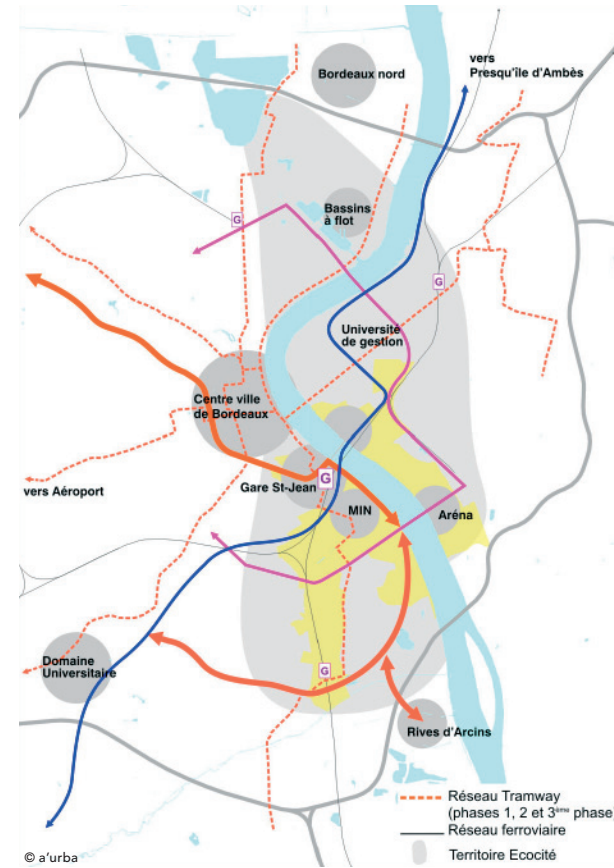
Bordeaux Euratlantique : les principales fonctions du réseau de transport en commun



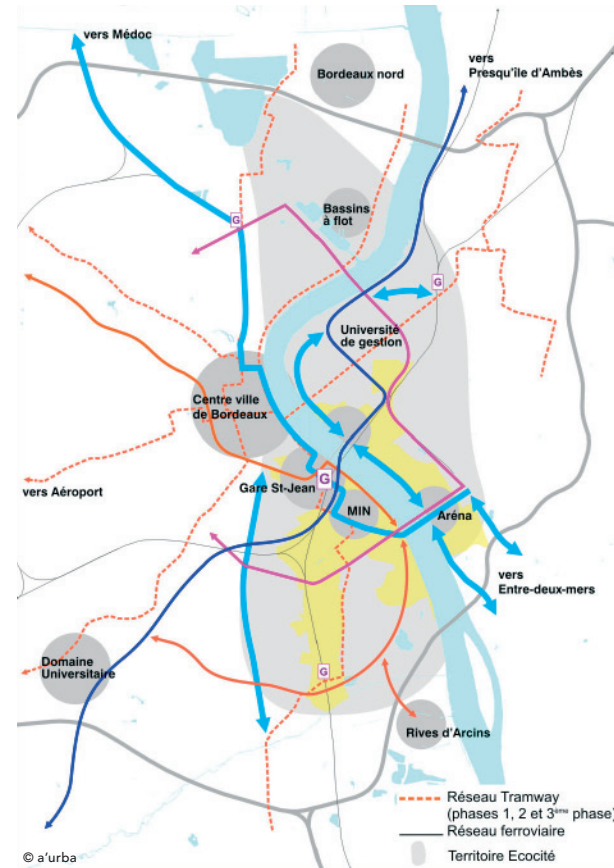
— Développer par la gare une liaison entre les campus et une desserte du pôle tertiaire de Bordeaux Euratlantique



— Renforcer les dessertes entre la plaine de Garonne et la rive gauche par une meilleure accroche aux boulevards



— Compléter la ceinture des cours, renforcer la desserte de la gare et les liaisons circulaires



— Assurer une mise en lien performante des territoires périphériques et compléter le maillage

Les objectifs opérationnels

Concevoir l'espace public consacré aux déplacements comme devant prendre en compte tous les usages possibles en fonction des environnements urbains traversés et consacrer des espaces à des services de mobilité tels que l'autopartage, le covoiturage.

Transformer les profils autoroutiers en boulevards urbains : voie sur berge A631, boulevard Joliot Curie.

Concevoir un maillage de desserte en transport collectif en site dédié (site réservé aux transports collectifs pouvant être partagé avec d'autres modes).

Absorber la croissance prévisible de la fréquentation de la gare St Jean, grâce à l'amélioration conséquente de la desserte en transports en commun et des modes doux, et grâce à la création d'un nouvel accès Sud dédié aux véhicules particuliers, depuis la voie sur berge bordant le quartier Belcier.

Développer une armature des modes de déplacements doux, en privilégiant le confort et la qualité des derniers mètres parcourus principalement à pied.

Proposer une politique de stationnement cohérente avec les objectifs de reports modaux, en favorisant la mutualisation des parkings logements/bureaux afin de limiter les places sur voirie.

Considérer de façon spécifique les besoins en stationnement liés au bon fonctionnement de la gare Saint-Jean.

Les principales fonctionnalités

Mettre en lien les principaux pôles générateurs de déplacement du territoire Bordeaux Euratlantique, notamment la gare Saint-Jean, avec ceux de l'agglomération et de la métropole, et plus largement à l'échelle du département et de la région.

Développer des liaisons :

- entre les deux rives de la Garonne, au droit de la gare Saint-Jean pour assurer une desserte performante du pôle tertiaire supérieur, et au droit du franchissement JJ Bosc ;
- entre la gare et l'hyper centre de Bordeaux ;
- avec les grands équipements : aéroport, campus de Talence/Pessac/Gradignan et Bordeaux/Bastide, Aréna de Floirac... ;
- avec la rocade et vers l'Entre-deux-Mers.

Assurer la desserte des grands équipements, du secteur de Paludate et des abattoirs, du territoire de Bègles en bord de Garonne, des quartiers du Bas-Floirac et du secteur Deschamps.

Renforcer les relations entre les différents quartiers :

- conforter les échanges entre les secteurs Amédée St Germain et Armagnac-Carle Vernet, par la création d'un ouvrage de franchissement sur les voies ferrées ;
- limiter l'effet de coupure à Bègles, par la création d'un ouvrage de franchissement au dessus des voies ferrées ;
- assurer une liaison efficace entre la Garonne, la gare de Bègles, la route de Toulouse et le campus par le renforcement des continuités, ainsi qu'entre les quartiers de Bègles et ceux de Bordeaux ;
- tisser des relations entre la Garonne et les quartiers de part et d'autre de la Voie Eymet à Floirac ;
- relier le quartier de la Benauge à la Garonne au niveau du secteur Deschamps.

Les principes d'accès à la gare Saint-Jean

L'accessibilité à la gare s'organise par :

- un réseau de transport en commun renforcé en site dédié ;
- deux boucles d'accès nord et sud pour les véhicules particuliers, permettant d'accéder aux arrêts minute et aux parkings publics ;
- des itinéraires piétons et cyclables lisibles et continus.

La desserte de la gare Saint-Jean par les transports en commun repose sur un réseau en site dédié qui s'appuie sur :

- la ligne existante (ligne C) qui emprunte la rue Tauzia, dessert la gare, traverse le pont du Guit et rejoint Bègles en passant par le triangle d'Armagnac ;
- la ceinture des cours dont la requalification permettra une meilleure desserte de la gare grâce à un arrêt positionné au bas du cours de la Marne ;
- la création d'un nouvel accès au Sud dont le tracé est à définir entre la sortie du franchissement JJ Bosc et le triangle d'Armagnac ;
- le réaménagement de la rue des Terres de Borde assurant la desserte de la gare côté Belcier ;
- la reconversion du secteur de Paludate en espace

urbain accueillant un TC qui mettra en relation le pont Saint-Jean et le franchissement JJ Bosc, les quais de l'hyper-centre et la ceinture des boulevards ;

- un nouveau franchissement tous modes sur les voies ferrées, futur lien entre le Secteur Armagnac-Carle Vernet et le secteur Amédée St Germain (mise en relation du campus et de la gare).

L'accès des véhicules particuliers s'organisera selon les principes suivants :

- pour le Nord, un système de trois itinéraires d'accès complémentaires, basé sur les rues Peyronnet, Saget et Domercq ;
- pour le Sud, la création d'un barreau d'accès depuis la tête de franchissement JJ Bosc (tracé à définir), la requalification de la rue Armagnac, la redéfinition des fonctionnalités de la rue des Terres de Borde avec un système d'entrée/sortie au futur parking de la gare.

Le réseau des continuités piétonnes s'appuiera sur la structure urbaine existante en mettant à profit les espaces constitués du quartier Belcier et des quartiers Saint Jean et Saint Michel. Le pont en U, principalement dédié aux modes doux, permettra la mise en réseau des quartiers situés de part et d'autre de la gare Saint Jean. Enfin, des percées vers le fleuve ouvriront les nouveaux quartiers vers les quais réaménagés.



Les orientations stratégiques

Construire la réflexion de manière multimodale pour une approche globale de la mobilité

L'Opération d'Intérêt National (OIN) est une formidable occasion de concevoir simultanément l'urbanisme et les déplacements, qu'il faut saisir pour concevoir la ville de demain, en intégrant le défi climatique et la lutte contre les gaz à effet de serre. Tous les modes de déplacements doivent être pris en compte de manière à favoriser le choix modal, développer des complémentarités et offrir des chaînes de déplacements efficaces.

Concevoir un système de déplacements de cœur d'agglomération sur les deux rives de la Garonne

Le projet Bordeaux Euratlantique, la desserte de la gare Saint-Jean par les LGV, la réalisation de deux nouveaux franchissements, Bacalan-Bastide au nord et JJ Bosc au sud, supposent la prise en compte de nouveaux enjeux de déplacements à l'échelle de l'agglomération tout comme à l'échelle du secteur de l'OIN. Ainsi, un nouveau système de déplacements appuyé sur les quatre franchissements urbains de la Garonne est à définir, en cohérence avec la réflexion EcoCité, label récemment attribué à l'agglomération bordelaise, et dont le territoire inclut le périmètre de l'OIN.

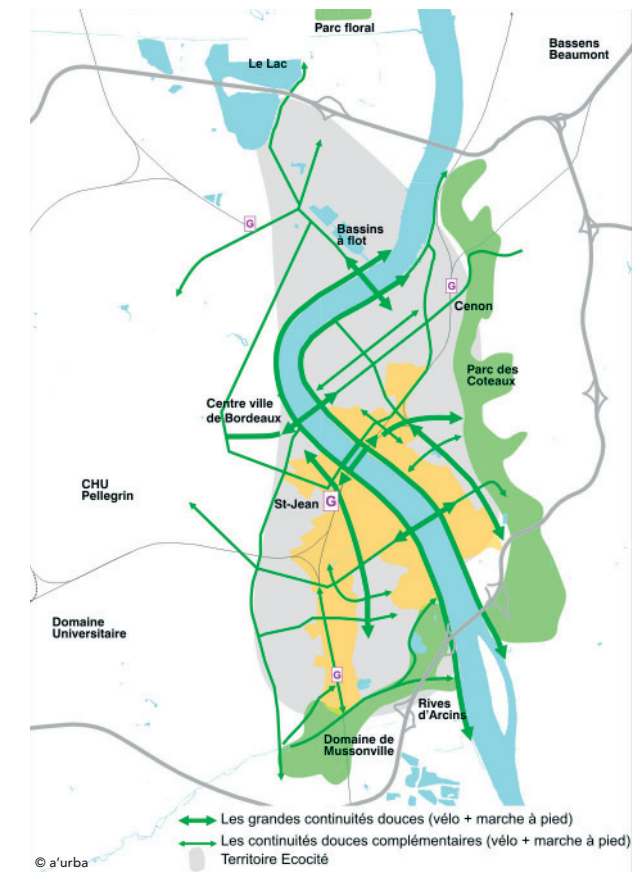
Contenir le volume de trafic automobile à son niveau actuel

Sans remettre en cause l'utilité de la voiture, l'objectif est que la croissance de la mobilité soit captée par les modes alternatifs à la voiture, notamment par le développement des transports en commun et des modes doux.

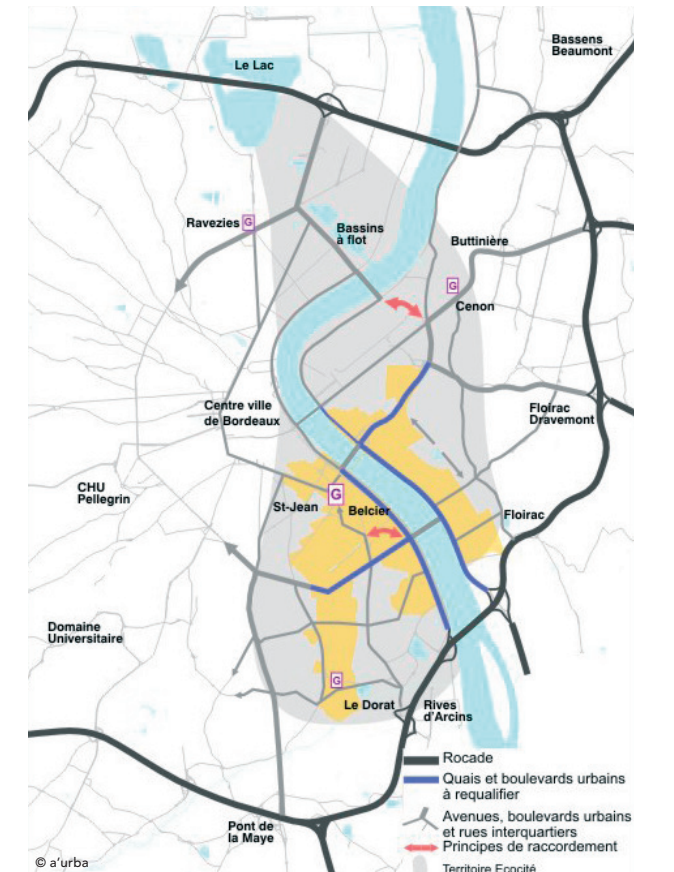
Privilégier la qualité de services avant le choix des modes de transport collectif

Selon l'avancement des projets d'urbanisme et la réalité des besoins de déplacement, le choix du mode de transport collectif doit être évolutif. Ainsi, l'enjeu à court terme est de réserver les emplacements physiques pour permettre le moment venu la mise en œuvre du moyen de transport (bus, tramway...) le plus adapté, en adéquation avec la programmation des investissements publics.

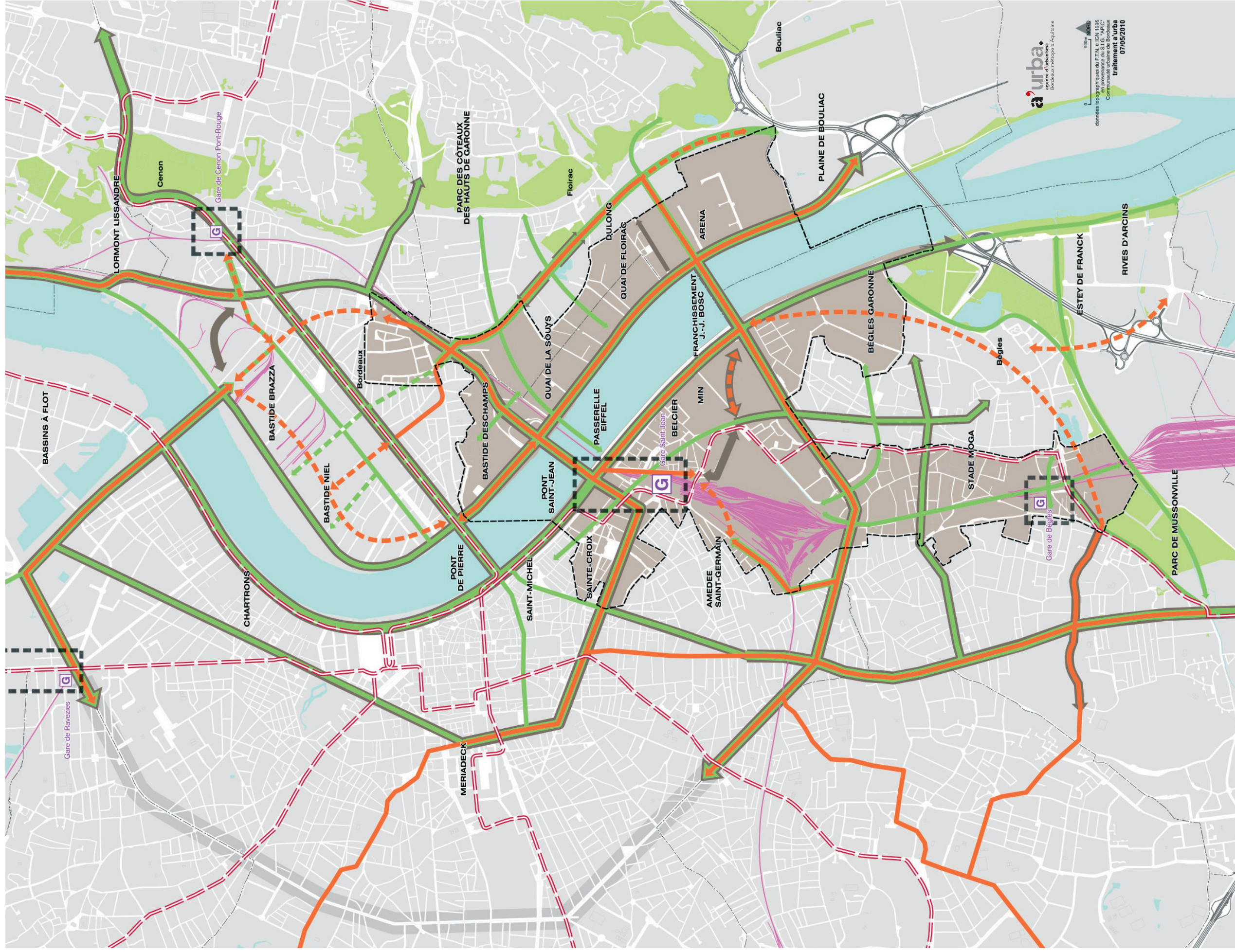
Bordeaux Euratlantique : les principales fonctions des autres modes



Le réseau des continuités douces



Le réseau automobile



a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

données topographiques du F.T.N. © IGN 1996
projet de plan d'urbanisme intercommunal
Communes urbaines de Bordeaux
traitement a'urba
07/05/2010

Le Schéma des Déplacements de Bordeaux Euratlantique

- | | | | |
|---|--|---|---|
| <p>Continuités transport en commun</p> <ul style="list-style-type: none"> — : réseau TCSP 1°, 2°, 3° phase — : Espaces réservoirs à construire pour les TC en lien avec Bordeaux Euratlantique : <ul style="list-style-type: none"> — : sur des axes identifiés — : sur des axes à identifier | <p>Continuités modes doux</p> <ul style="list-style-type: none"> — : Les grandes continuités douces : <ul style="list-style-type: none"> — : sur des axes identifiés — : sur des axes à identifier — : grands espaces naturels | <p>Continuités viaires</p> <ul style="list-style-type: none"> — : quais urbains, avenues et boulevards, rues interquartiers | <p>Continuités OIN Bordeaux Euratlantique</p> <ul style="list-style-type: none"> — : réseau ferré, gare — : sites d'intermodalité avec le réseau ferroviaire |
|---|--|---|---|