Conseil Régional d'Aquitaine



Schéma Régional des Infrastructures, des Transports et de l'Intermodalité

Conférence territoriale de l'aire métropolitaine girondine



Hangar G2 Bassin à flot n°1 Tél. : 33 (0)5 56 99 86 33 19/11/2008

quai Armand Lalande Fax : 33 (0)5 56 99 89 22 définitif

BP 71 F-33041 Bordeaux Cedex e-mail contact@aurba.org

Sommaire

Préambule	5
1 Affirmer le positionnement stratégique de la métropole girondine dans le corridor européen	6
1.1 Positionner l'aire métropolitaine girondine au carrefour des corridors Atlantique et Méditerranéen	6
1.1.1 Bordeaux à la croisée des Lignes Ferroviaires à Grande Vitesse (LGV) 1.1.2 Développer un pôle intermodal ambitieux de niveau européen, en liaison avec l'opération Euratlantique	6 6
1.2 Organiser la complémentarité de l'offre entre l'aéroport et la gare	7
1.2.1 Impact de la LGV sur l'offre aérienne 1.2.2 Améliorer l'accessibilité de l'aéroport	7 7
1.3 Améliorer la fluidité du trafic routier	8
 1.3.1 Favoriser les conditions d'écoulement du trafic de transit 1.3.2 Mailler et conforter le réseau régional et local 1.3.3 Favoriser le transfert modal du fret routier 	8 8 9
2 Mettre en place un réseau de transports collectifs intermodal structura répondant à la diversité des besoins de déplacements	ant 10
2.1 Répondre aux demandes de déplacements périphérie – périphérie	10
2.2 Poursuivre le développement des réseaux centre – périphérie	10
2.2.1 Proposer une offre ferroviaire attractive entre Bordeaux et les grands pôles urbains de la Gironde 2.2.2 Mettre en œuvre le Schéma directeur communautaire d'amélioration	10
de la desserte TC – 3ème phase TCSP	11
2.3 Favoriser l'intermodalité	11
2.3.1 Hiérarchiser les pôles d'échanges	11
2.4 Améliorer l'accessibilité des territoires ruraux aux emplois, commerc et équipements	es 12
2.5 Assurer la desserte des grands sites touristiques par un réseaux de transports collectifs structurant	13
3 Favoriser une démarche de management de la mobilité en vue de freir la suprématie de l'automobile	ner 14
3.1 Promouvoir l'écomobilité	14
3.2 Mettre en place une politique de stationnement cohérente	14
3.2.1 Dans les centres urbains, mener une politique dissuasive 3.2.2 En périphérie, favoriser le rabattement des voitures vers les	14
pôles intermodaux	15

4 Promouvoir la mobilité douce	16
4.1 La mise en place d'une politique en faveur des piétons	16
4.2 Le développement des cheminements cyclables et des services associés	16
5 S'appuyer sur l'offre de transports pour construire un modèle de développement urbain, non dépendant de l'automobile	17
5.1 S'accorder sur une armature territoriale de proximité et multipolaire, économe en espace et en déplacements	17
5.1.1 Urbaniser en priorité autour des points d'accès aux axes structurants de TCSP 5.1.2 Favoriser le modèle de ville de proximité 5.1.3 Ouvrir de nouveaux pôles d'échanges intermodaux comme support de nouvelles centralités ?	17 17 18
5.2 Relier les polarités urbaines de l'aire métropolitaine bordelaise	18
6 Le processus organisationnel : la nécessité d'améliorer et de conforter l'interface transports-urbanisme	19
6.1 Par des outils techniques : les contrats d'axes	19
6.2 Par des outils de planification	19
 6.3 Par le renforcement du partenariat et la coordination des études 6.3.1 Veiller à avoir une approche multipartenariale et coordonnée transports- urbanisme 6.3.2 La rédaction d'un Livre Blanc transports-urbanisme à l'échelle de la Gironde 	20 20 20

0 | Préambule

Ce document vise à exposer les grands enjeux de l'aire métropolitaine girondine en termes d'organisation des transports et des déplacements et d'organisation urbaine. Elle comprend les territoires cumulant les déplacements périurbains, interurbains et urbains, à savoir : la Cub, le Bassin d'Arcachon, St André de Cubzac, Pauillac, Libourne et Langon.

1 | Affirmer le positionnement stratégique de l'aire métropolitaine dans le corridor européen

1.1 | Positionner l'aire métropolitaine girondine au carrefour des corridors Atlantique et Méditerranéen

1.1.1 | Bordeaux à la croisée des Lignes Ferroviaires à Grande Vitesse (LGV)

Situé à l'extrême Sud Ouest du territoire français, et adossé aux Pyrénées, l'aire métropolitaine girondine dispose d'une situation stratégique au sein de ces territoires. Porte d'entrée à la fois géographique et économique de l'Espagne et du Portugal, elle constitue un point de passage obligé entre la péninsule ibérique et l'Europe du Nord, mais aussi entre l'Atlantique et la Méditerranée.

C'est ainsi que l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire modifiera les relations de Bordeaux avec Paris dés 2016, avec l'Espagne (Bilbao, Madrid) et le Bassin Méditerranéen dés 2018-2020. Cette nouvelle organisation du réseau ferroviaire, grâce à une réduction significative des temps de parcours (2h10 de Paris, 1h30 de Bilbao, plus de 4h de Madrid, 1h de Toulouse), va modifier significativement la relation « distance-temps » du territoire girondin avec le territoire décisionnel et les territoires limitrophes.

L'attractivité de l'aire métropolitaine en sera renforcée, d'une part pour les motifs de déplacements professionnels, d'autre part pour les motifs de déplacements touristiques et de loisirs dont devraient profiter en particulier Bordeaux et le littoral. C'est ainsi que des déplacements de week end et de courte durée pourraient se développer, avec des phénomènes possibles de bi résidentialité, à l'instar des effets de la LGV Méditerranée Paris-Marseille.

Le territoire bordelais doit donc se préparer à cette évolution et, plus concrètement, à une augmentation forte du nombre de voyageurs dans les trains et dans les gares. Il est en effet prévu, selon la SNCF, que le trafic annuel de la gare St Jean double d'ici 2020 pour atteindre 18 à 20 millions de voyageurs.

1.1.2 | Développer un pôle intermodal ambitieux de niveau européen, en liaison avec l'opération Euratlantique

La mise en place des LGV sera accompagnée d'un projet d'aménagement ambitieux : le projet Euratlantique. Il revêt trois dimensions stratégiques :

une dimension régionale voire européenne

L'opportunité de mettre en place une Opération d'Intérêt National (OIN) désignée sous le nom d'Euratlantique pour lancer un projet d'envergure national a été acté par l'Etat. Le lancement de l'OIN est prévu pour 2009.

Comme Lille avec Euralille ou Marseille avec Euroméditerranée, Bordeaux doit saisir l'opportunité de la grande vitesse ferroviaire pour doter l'agglomération d'un

une dimension transports avec l'aménagement d'un pôle intermodal

Les alentours de la gare sont intégralement réaménagés afin de constituer un pôle intermodal performant qui combine dans les meilleures conditions les modes de transports collectifs, les modes doux et le stationnement automobile.

- une dimension métropolitaine

le site de la gare Saint Jean, porte d'entrée de l'agglomération, apparaît comme le support d'un ambitieux projet de pôle tertiaire intégré à un quartier doté de toutes les fonctions urbaines (logements, emplois, commerces, services) et capable d'accueillir de nouvelles populations, une nouvelle génération de projets tertiaires et de nouveaux équipements métropolitains qui manquent aujourd'hui à Bordeaux.

Les réflexions engagées s'appuient sur un territoire élargi, à savoir les communes de Bordeaux-Bègles-Floirac et de part et d'autre de la Garonne, entre la rocade sud et le pont St Jean, pour s'inscrire dans un grand projet d'agglomération.

Le projet se déroulera en plusieurs phases, avec 2015 comme première étape ramenant Bordeaux à 2 heures de Paris et 2025-2030 pour la réalisation complète du projet.

1.2 | Organiser la complémentarité de l'offre entre l'aéroport et la gare

1.2.1 | Impact de la LGV sur l'offre aérienne

Dans ce nouveau rapport de force, l'aéroport de Mérignac pourra être amené à revoir sa stratégie de développement. Le marché porteur à investir pourrait être celui de certaines liaisons nationales qui resteront difficilement assurées par le train et des liaisons européennes.

Il n'en demeure pas moins que la liaison aérienne Bordeaux – Paris restera performante pour les relations internationales en correspondance. D'autre part, les territoires situés au nord et à l'ouest de l'agglomération comme le Médoc, le Bassin d'Arcachon ou encore les Graves bénéficient d'une meilleure accessibilité à l'aéroport de Mérignac qu'à la gare St Jean.

1.2.2 | Améliorer l'accessibilité de l'aéroport

Bien que l'aéroport bénéficie d'une situation géographique privilégiée, aux franges de l'agglomération et à proximité de la rocade, il souffre aujourd'hui d'une accessibilité routière dégradée liée à la congestion des réseaux.

Il conviendrait que des aménagements de voirie importants soient réalisés, comme la mise à 2X3 voies de la rocade Ouest et la reconfiguration des échangeurs en termes de fonctionnalité et d'insertion urbaine. Une meilleure hiérarchisation du réseau de voirie secondaire est également à étudier dans le secteur de l'aéroport.

Une desserte performante en transports collectifs entre l'aéroport et la gare St Jean devra être proposée afin de jouer la carte de la complémentarité des modes et de donner toutes les chances d'accès et de développement aux deux équipements régionaux. Ce transport collectif pourrait s'appuyer sur la liaison ferroviaire Bordeaux – Arcachon afin d'offrir également une desserte depuis le Bassin et de bénéficier de la rapidité d'accès à Bordeaux – Saint-Jean depuis les gares de Pessac ou de Cestas.

Un des effets directs de cette nouvelle desserte sera de conforter le projet de quartier de gare Euratlantique.

1.3 | Améliorer la fluidité du trafic routier

Logée au cœur du corridor de transit Atlantique, l'agglomération bordelaise devient le point de passage obligé des grandes infrastructures routières et ferroviaires avec pour effet d'y concentrer tous les trafics et de congestionner les réseaux.

1.3.1 | Favoriser les conditions d'écoulement du trafic de transit

La rocade périphérique de Bordeaux doit alors absorber les flux quotidiens des bordelais, les flux d'échanges de l'agglomération, les flux de transit auxquels s'ajoutent en saison les flux touristiques, ce qui aboutit aux heures et aux périodes de forte affluence à la paralysie du réseau.

La consolidation du calendrier pour la mise à 2X3 voies de la rocade dans sa partie ouest devra être effective pour augmenter la capacité de débit, depuis le Pont d'Aquitaine jusqu'à l'embranchement au sud avec l'A63.

Dans une logique de corridor nord-sud de trafic, c'est l'ensemble du corridor routier en amont et en aval de Bordeaux comprenant l'A63, l'A10 et la RN10, qui devra offrir un gabarit suffisant en passant également à 2X3 voies.

La problématique se pose de façon moins preignante mais dans les mêmes termes pour l'écoulement du trafic routier à destination du bassin Méditerranéen et de la partie est du pays : la rocade Est et l'A62 devront être confortés dans leur fonction actuelle de transit tandis que les travaux de passage au statut autoroutier de l'A89 devront être poursuivis jusqu'à Bordeaux.

Des mesures d'exploitation et de régulation du trafic routier en faveur de l'optimisation du réseau seront également à prévoir (conditions de trafic en temps réel sur la rocade. ...).

1.3.2 | Mailler et conforter le réseau régional et local

En complément des grands corridors de transit nord-sud, il conviendra de proposer une meilleure structuration du réseau routier en confortant le réseau d'intérêt régional et local.

Plusieurs axes ont un statut régional : l'axe de desserte du Médoc (RD1215), l'axe Blaye-St André de Cubzac, l'axe sud Girondin Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre-

Bazas (RD3).

C'est également tout un réseau radial et circulaire d'intérêt local, inscrit dans le Schéma Directeur de l'aire métropolitaine bordelaise telles que des voies de distribution et de liaison, qu'il conviendra de créer ou de conforter (les déviations du Taillan et St Jean d'Illac, les tronçons Créon-Latresne, Fargues St Hilaire-Salleboeuf, ...).

Au sein de la Communauté Urbaine de Bordeaux, le Plan Local de l'Urbanisme identifie dans le même esprit un certain nombre de liaisons urbaines qu'il conviendra de requalifier ou de créer (ceinture des boulevards, liaisons structurantes radiales en intra rocade, projet de boulevard urbain des zones économiques de Mérignac, ...).

1.3.3 | Favoriser le transfert modal du fret routier

De nombreuses mesures existent pour favoriser le transfert des marchandises de la route vers les modes alternatifs :

- Favoriser le report modal vers les modes ferroviaires, maritime et fluvial en:
 - Reportant les trafics de transit à hauteur de 20 millions de tonnes sur le mode ferroviaire
 - Développant les ports et le transport maritime (ports de Bordeaux, Le Verdon, Bassens)
 - Améliorant l'accessibilité des ports et plates formes.
- Développer la logistique pour dynamiser l'économie régionale en:
 - Promouvant et développant les plates formes logistiques (Hourcade, Bruges, Bassens)
 - Développant l'offre multimodale en Aquitaine (accueil de nouveaux opérateurs logistiques multimodaux, promouvoir les Opérateurs Ferroviaires de Proximité).

2/ Mettre en place un réseau de transports collectifs intermodal, structurant répondant à la diversité des besoins de déplacements

la mise en place d'un réseau de transports collectifs structurant, intermodal, maillé et partagé par les Autorités Organisatrices de Transport (AOT) est une condition nécessaire pour espérer un report modal significatif des automobilistes. Ces transports devront être accessibles par tous, en particulier les personnes à mobilité réduite, selon le principe d'équité sociale et territoriale.

2.1 | Répondre aux demandes de déplacements périphérie - périphérie

Le réseau de transport collectifs, articulé autour du réseau ferroviaire et des grandes pénétrantes radiales a aujourd'hui une configuration très radiale. Or, la multipolarisation des pôles d'emplois et des pôles résidentiels accompagné du phénomène croissant de périurbanisation dans les couronnes périphériques du territoire du Schéma Directeur justifient la nécessité de mailler les réseaux et de répondre à la demande de périphérie à périphérie.

La demande transversale la plus forte s'exprime dans le croissant ouest de l'agglomération bordelaise dans les territoires intra rocade (boulevards, entre la ceinture ferroviaire et la rocade) et dans les couronnes périphériques extra rocade. Il conviendra alors d'étudier la mise en place de Transports en Commun en Site Propre (TCSP) urbains structurants qui permettent de relier les zones résidentielles et les zones économiques.

En intra rocade, il conviendra d'optimiser la ceinture ferroviaire en proposant une offre performante et attractive.

Autour du Bassin d'Arcachon, un axe TCSP structurant devra être étudié afin d'assurer la desserte du chapelet urbain Arés-Biganos et de répondre à la demande quotidienne de déplacements de proximité. Son prolongement jusque dans le Val de l'Eyre pourra également faire l'objet de réflexions.

2.2 | Poursuivre le développement des réseaux centre – périphérie

2.2.1 | Proposer une offre ferroviaire attractive entre Bordeaux et les grands pôles urbains de la Gironde

L'étoile ferroviaire constitue le support d'une offre Ter performante qu'il convient de conforter et de renforcer si l'on souhaite maintenir des relations de déplacements de qualité entre les grands pôles urbains girondins. Cette mise en réseau devra passer par:

- Le cadencement généralisé du Ter sur l'étoile ferroviaire ;
- La mise en place d'un tram train Ravezies/Cracovie Blanquefort/Parempuyre connecté au réseau de tramway de la CUB, complémentaire avec l'offre Ter;

- La mise en place d'une desserte ferroviaire directe entre le Médoc et Pessac permettant une connexion aux trois lignes de tramway de la CUB (à Arlac, Blanquefort et Pessac);
- Le renforcement de l'offre ferroviaire, à l'instar de la navette Ter entre Ravezies et Pauillac : offre plus fréquente et régulière sur la journée et en heures de pointe, matériel roulant moderne et confortable, tarification unique et attractive ;
- Hiérarchisation et aménagement des gares existantes et à venir en véritables pôles intermodaux;
- Création d'une liaison rapide en transport en commun entre l'aéroport de Mérignac et la gare St Jean.

2.2.2 | Mettre en œuvre le Schéma directeur communautaire d'amélioration de la desserte en transports collectifs (TC) – 3ème phase TCSP

Le Schéma directeur d'amélioration de la desserte en TC, validé en conseil communautaire en avril 2007, propose à différents horizons un réseau de transports en commun global, cohérent et maillé. Il vise à :

- Poursuivre les extensions des lignes de tramway existantes jusqu'à la rocade, voire au delà;
- Créer une nouvelle ligne, la ligne D, pour assurer la desserte du quadrant nord ouest, aujourd'hui seul territoire ne bénéficiant pas d'axe structurant de TCSP bien que soumis à des pressions foncières importantes;
- Mettre en place un tram train de Ravezies/Cracovie à Blanquefort/Parempuyre ;
- Éviter les réseaux à deux vitesses et désengorger les tramway en renforçant la performance des lignes structurantes de bus : proposer une offre cadencée à 10 minutes à la journée, soit plus de 80 allers/retours par jour, mettre en œuvre le Schéma d'amélioration de la vitesse commerciale (aménagements de sites propres, priorité aux feux, ...);
- A plus long terme, en complément des lignes radiales, la mise en place d'une ligne circulaire sur les boulevards, bouclée en rive droite au niveau de Floirac et Cenon, via la réalisation des franchissements JJ Bosc au sud et Bacalan Bastide au nord.

les modes de TCSP seront à définir. Les contraintes financières, la longueur de certains réseaux et les fluctuations de la demande en déplacements obligent à réfléchir à des TCSP autres que le tramway, parfois plus adaptés, comme des sites propres bus améliorés ou des Bus à Haut Niveau de Service.

2.3 | Favoriser l'intermodalité

2.3.1 | Hiérarchiser les pôles d'échanges

L'intermodalité fait aujourd'hui véritablement partie intégrante des enjeux partagés par les différentes AOT. Une hiérarchisation des pôles d'échanges est à proposer :

En milieu urbain :

 Les pôles de rabattement des voitures vers les transports collectifs (parc relais existants et programmés): Arts et Métiers, Unitec, Bougnard, Stalingrad, Galin, Buttinière, Laurier, Ravezies, les Aubiers Bassens, Dravemond, Armagnac, Pessac, Arlac, Marne, Mérignac.

La localisation des parcs relais de la 3éme phase TCSP est en cours de définition. Certains d'entre eux pourraient être localisés à proximité de la rocade pour les urbains venant de la Cub, d'autres pourraient être implantés en limite des lignes de TCSP (exemple de la ligne D) pour capter les périurbains qui viennent du hors Cub.

L'accessibilité aux parcs relais et aux principaux pôles d'échanges tramway, en entrée d'agglomération, pourra être favorisée par des aménagements ponctuels de sites propres dédiés aux bus et aux cars.

Les principaux pôles intermodaux permettant des correspondances efficaces entre les réseaux de transports en commun : Gare St Jean, Cenon, Arlac, Ravezies, Pessac, Peixotto, Buttinière, Stalingrad, Quinconces, Bègles.

En milieu périurbain :

- Les gares périurbaines de rabattement des voitures vers les transports collectifs : Pauillac, Macau, St André de Cubzac, Parempuyre, Biganos, Marcheprime, et d'autres gares sur les lignes Bordeaux-Langon et Bordeaux-Libourne.

Naturellement, le succès de l'intermodalité devra passer par la mise en place d'une information des voyageurs multimodale et intermodale de qualité (centrale de mobilité) et par la poursuite de la politique d'harmonisation tarifaire entre les AOT (tarification intégrée, prix attractif, correspondances horaires).

2.4 | Améliorer l'accessibilité des territoires ruraux aux emplois, commerces et équipements

Les territoires ruraux, souvent captifs des transports collectifs, doivent bénéficier au même titre que les centres urbains d'une bonne accessibilité aux pôles d'emplois, équipements, commerces et services. Pour cela, il conviendra de:

- Poursuivre l'amélioration du réseau interurbain Trans'Gironde, en termes de tarification, de fréquence et de régularité, dans des territoires enclavés comme le Médoc, le Val de l'Eyre, la vallée de la Garonne et favoriser le rabattement vers les gares périurbaines les plus proches;
- Poursuivre également le rabattement des cars en milieu urbain vers les pôles d'échanges tramway et tramway-Ter de la Cub;
- Renforcer l'offre du transport à la demande pour les déplacements de proximité via le Plan de Déplacements de Proximité du Conseil Général.

Les Pays sont également encouragés à se doter de schémas de services (santé, commerce, loisirs, ...), garants d'une meilleure adéquation entre offre et demande mais aussi d'une meilleure répartition sur les territoires concernés.

2.5 | Assurer la desserte des grands sites touristiques par un réseau de transports collectifs structurant

Les sites touristiques girondins, nombreux et prestigieux, comme la bande littorale (plages océanes, Bassin d'Arcachon, lacs médocains, ...) mais aussi les vignobles (Médoc, St Emilion, Graves, ...) devront bénéficier d'une desserte attractive en transports collectifs. L'enjeu consiste à favoriser un report modal significatif des automobilistes qui bénéficient, aujourd'hui, d'une offre routière très développée.

Vers un schéma directeur des déplacements girondins



3 | Développer une démarche de management de la mobilité en vue de freiner la suprématie de l'automobile

3.1 | Promouvoir l'écomobilité

Le management de la mobilité vise à sensibiliser l'habitant et à orienter ses choix de déplacements à partir d'actions incitatives qui renvoient à des questions d'organisation, de rythmes de vie, de contexte économique et sociétal, ... Il s'agit de promouvoir une mobilité plus « économique » et « écologique » visant à réduire le recours systématique à la voiture. Plusieurs mesures existent :

- Inciter fortement ou rendre obligatoire, aux grandes entreprises privées et aux collectivités (cité administrative, Mériadeck, Bordeaux Lac, Mérignac, ...), la réalisation et la mise en œuvre de Plans de Déplacements des Entreprises dont l'objectif est de proposer aux salariés des commodités de déplacements autres que la voiture (covoiturage, desserte en TC, abonnements TC offerts, réduction des places de stationnement, location et stationnement des deux roues ...);
- Développer le covoiturage en lui dédiant des sites propres sur les axes de déplacements structurants, en l'organisant sur des sites Internet spécifiques, en le généralisant à l'ensemble de la Cub;
- Renforcer l'Autopartage (système de location de véhicule à la carte) et expérimenter un système de location de voitures sur le même principe que le Vélib;
 Encourager l'usage des véhicules électriques avec mise à disposition de bornes pour les particuliers et les entreprises;
- Développer, dans chacune des agglomérations girondines, un système de location de vélos à proximité des stations de transports collectifs.

3.2 | Mettre en place une politique de stationnement cohérente

3.2.1 Dans les centres urbains, mener une politique dissuasive

En milieu urbain, la réduction du nombre de places de stationnement est le premier effet levier pour dissuader l'usage de la voiture. La voirie et le stationnement doivent donc être réglementés, par:

- Une offre rotative dans les centres villes et à proximité des grands axes de transports collectifs;
- La réduction du nombre de places de stationnement en centre ville et le long des axes desservis par des TCSP, compensée par une offre attractive dans les parcs relais en entrée d'agglomération (proximité rocade et axes TCSP);
- L'adaptation des normes de stationnement dans les documents d'urbanisme.

3.2.2 | En périphérie, favoriser le rabattement des voitures vers les pôles intermodaux

A l'inverse de la politique à mener dans les centres urbains, il s'agit en périphérie, d'offrir une offre en stationnement suffisamment dimensionnée autour de certaines gares afin de favoriser le rabattement des automobilistes vers le Ter. Les quartiers de ces gares doivent donc devenir, en périphérie, le support du report modal.

Il convient d'identifier et de qualifier ces gares au regard, notamment, de leur accessibilité routière.

4 | Promouvoir la mobilité douce

Les modes doux (deux roues et marche à pied) devront faire partie intégrante de la politique des transports choisie selon une logique d'intermodalité et d'interface transports-urbanisme dans les projets d'aménagement du territoire.

4.1 | La mise en place d'une politique en faveur des piétons

En milieu urbain, il conviendra de :

- Doter tous les quartiers d'itinéraires aménagés continus et sécurisés notamment d'accès aux équipements et aux transports collectifs;
- Sécuriser les traversées piétonnes dans les carrefours stratégiques ;
- Intégrer le piéton dans toute nouvelle opération d'aménagement : maillage interne, liaisons avec les quartiers riverains ...

Dans la forêt des Pins et aux abord du littoral, il conviendra d'aménager des cheminements piétons continus et balisés, pour des usages à la fois utilitaires et de promenade.

4.2 | Le développement des cheminements cyclables et des services associés

La CUB a mis en place un schéma directeur des pistes cyclables. Il conviendra également de réaliser le même type de schéma à l'échelle du département qui devra :

- Relier les polarités entre elles ;
- Desservir les principaux équipements ;
- Se rabattre vers les transports collectifs dans une logique intermodale avec du stationnement vélos sécurisé :
- Répondre à la fois aux usages utilitaires et de promenade ;
- Offrir des itinéraires continus et sécurisés ;
- Développer le système de location de vélos à proximité des stations de transports collectifs.

Une bonne coordination entre ces différents schémas devra être faite.

5/ S'appuyer sur l'offre de transports pour construire un modèle de développement urbain, non dépendant de l'automobile

Jusque dans les années 1980, le développement de la voiture individuelle et des réseaux routiers a favorisé un modèle de développement urbain concentrique. Depuis, ce modèle d'étalement urbain n'a fait que s'accentuer pour s'étendre jusque dans les communes rurales dans un rayon d'une trentaine de kilomètres. L'enjeu des prochaines années à venir consiste à ne favoriser une urbanisation nouvelle que dans la continuité des centres urbains existants et dans les territoires bénéficiant d'une offre en transports collectifs.

5.1 | S'accorder sur une armature territoriale de proximité et multipolaire, économe en espace et en déplacements

Aujourd'hui, l'ensemble des documents d'urbanisme de planification s'accordent à avoir le même discours : les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT), et plus localement les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), les Programmes Locaux de l'Habitat (PLH) et les Plans de Déplacements Urbains (PDU) articulent à différentes échelles la problématique de l'urbanisme avec celle des transports. Les réseaux de transports collectifs deviennent désormais le support du projet urbain en faveur d'un modèle de développement urbain économe en espace et en déplacements.

5.1.1 | Urbaniser en priorité autour des points d'accès aux axes structurants de TCSP

Il conviendra, à l'instar des villes allemandes et suisses, de regrouper les nouvelles urbanisations et les projets de territoires (opérations de densification et de renouvellement urbain associant l'habitat et les activités génératrices de déplacements) autour des points d'accès aux axes structurants de transports, à savoir:

- En milieu urbain, le long des lignes structurantes de transports collectifs (bus et cars);
- En milieu urbain, autour des pôles d'échanges et le long d'axes TCSP de type tramway, tram train et train;
- En milieu périurbain, dans un rayon élargi spécifiquement autour des arrêts et gares ferroviaires où une stratégie particulière de développement urbain autour des quartiers de gares devra être menée.

Cette articulation transports-urbanisme devra nécessairement s'accompagner d'une gestion anticipatrice du foncier rigoureuse autour des points d'échanges.

5.1.2 | Favoriser le modèle de ville de proximité

Dans les centres urbains et les centres bourgs, une urbanisation multifonctionnelle qui mêle l'ensemble des activités urbaines (habitat, emplois, équipements, commerces et services) devra être favorisée en vue de développer un modèle vertueux de « ville de proximité » dans laquelle les gens habitent, travaillent et consomment

dans des territoires proches les uns des autres et desservis par des transports collectifs performants,

Dans le même esprit, il conviendra de favoriser les opérations de densification et de renouvellement urbain autour de ces territoires de centralité.

Une stratégie d'implantation des équipements publics à proximité des axes structurants de transports en commun (train, tramway, bus en site propre), devra également être engagée.

5.1.3 | Ouvrir de nouveaux pôles d'échanges intermodaux comme support de nouvelles centralités ?

Si les quartiers de gares et autres points d'échanges structurants deviennent le support d'une urbanisation privilégiée, il conviendra d'identifier des territoires, en particulier le long des axes structurants de transport collectif, potentiellement urbanisables dans lesquels la création de nouveaux points d'échanges pourrait créer un effet levier fort.

Il s'agit de favoriser ici une organisation urbaine, concentrée autour des arrêts ferroviaires qui s'y prêtent, à la condition que soit proposé un transport ferroviaire performant en régularité et en fréquence.

5.2 | Relier les polarités urbaines de l'aire métropolitaine bordelaise

L'aire métropolitaine de Bordeaux est composée d'un semis de pôles urbains principaux et secondaires qui, en tant que bassins de déplacements, échangent quotidiennement avec l'agglomération bordelaise et fonctionnent en réseau. Ce réseau de villes doit fonctionner avec l'appui de réseaux de transports collectifs performants.

L'axe ferroviaire, support d'une offre cadencée qui apporte une meilleure lisibilité à l'offre et permet la desserte systématique de tous les arrêts, verra son offre Ter inter cités renforcée. En effet, la suppression du « bouchon ferroviaire » de Bordeaux et la mise en place des LGV offrira l'opportunité de renforcer l'offre Ter entre Bordeaux et Arcachon, Libourne, Langon, Pauillac, St André de Cubzac.

Les pôles secondaires devront eux se raccrocher au réseau de villes par :

- Le renforcement de l'offre ferroviaire ;
- L'aménagement d'axes de transports collectifs structurants (axe Arés-Biganos, croissant ouest-sud ouest de l'agglomération bordelaise, ...) connectés au train;
- le développement d'une offre interurbaine complémentaire en rabattement sur les gares et arrêts ferroviaires ou en axes structurants avec l'aménagement ponctuel de sites propres.

6 | Le processus organisationnel : la nécessité d'améliorer et de conforter l'interface transports-urbanisme

6.1 | Par des outils techniques : les contrats d'axes

Le contrat d'axe est une démarche négociée, un engagement mutuel entre l'AOT et la compétence urbanisme du territoire concerné : l'AOT s'engage sur un projet de TCSP tandis que les communes et communautés d'agglomération s'engagent sur les moyens de favoriser la densité urbaine autour du TCSP et l'accessibilité aux stations. Il représente l'outil concret à l'interface des transports et de l'urbanisme tend à inverser la dynamique actuelle en affichant d'abord des projets de TC ambitieux et en densifiant en conséquence autour de ces projets TC.

Le contrat d'axe fournit des outils opérationnels et une méthode de mise en œuvre qui s'adaptent au contexte local de chaque territoire et de chaque projet.

La mise en pratique des contrats d'axe s'illustre au travers d'organisation urbaine de Zones d'Aménagement Concerté (ZAC), de règles de constructibilité du PLU, d'accessibilité aux stations par les réseaux cyclables communaux ou d'agglomération, d'aménagement de quartiers de gare, ...

6.2 | Par des outils de planification

Les liens entre politiques de transports et politiques d'aménagement et d'urbanisme ont été pendant longtemps sous estimés du fait, notamment, de l'éclatement des compétences entre acteurs publics. Depuis presque 10 ans, les documents cadres de planification qui fixent les stratégies d'aménagement du territoire, à des échelles et des temporalités différentes, sont concordants dans le discours qu'ils tiennent sur la cohérence entre transports et urbanisme.

C'est ainsi que les SCOT, de l'aire métropolitaine de Bordeaux et du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre, mais aussi les PLU, les PLH et les PDU, favorisent le principe de corridors d'urbanisation prioritaire autour des axes TC et autour des centralités. Les documents se référant au territoire communautaire doivent être en cohérence et en conformité avec le Scot, document de référence.

A l'échelle de l'Aquitaine, le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT) fixe les politiques d'aménagement du territoire et les grandes orientations du développement durable, dont le SRIT constitue le volet transport.

6.3 | Par le renforcement du partenariat et la coordination des études

6.3.1 | Veiller à avoir une approche multipartenariale et coordonnée transports-urbanisme

Il est indispensable dés aujourd'hui que les différentes AOT mais aussi les collectivités et les structures qui contribuent à l'organisation du territoire soient associées afin de proposer un projet de territoire partagé et cohérent. Pour ce faire, des lieux de débats sont à mettre en place, comme lieux d'échanges et de définition d'une politique de transport et d'urbanisme intégrée.

Dans le même esprit, les études transports et urbanisme propres à chaque territoire et à chaque compétence devront être coordonnées et compatibles entre elles.

6.3.2 | La rédaction d'un Livre Blanc transports-urbanisme à l'échelle de la Gironde

Cette démarche multipartenariale pourrait se traduire dans les faits par la réalisation d'un Livre Blanc sur la Gironde. Il devra préconiser une meilleure cohérence et compatibilité de l'ensemble des projets TC et les inscrire dans une interface permanente avec l'armature territoriale souhaitée à long terme.