

Extrait DOX Z3 :

RAPPORT D'ORIENTATIONS : UN GRAND PROJET FERROVIAIRE POUR L'AQUITAINE CONSEIL RÉGIONAL D'AQUITAINE SEANCE PLÉNIÈRE DU 14 DÉCEMBRE 2009

Bordeaux

Après la création des nouveaux quais Sud (voies A, B, C) pour les Ter, une nouvelle phase d'aménagement est en cours de travaux qui permettra l'accès au parvis des autocars interurbains et une meilleure articulation avec le tramway et les bus. La multimodalité fera son entrée en gare de Bordeaux avec notamment une salle qui lui sera dédiée, dans laquelle les voyageurs trouveront information et billetterie des réseaux, régional, départemental et urbain.

Pour accueillir une offre complémentaire de TGV et de trains régionaux à l'horizon 2016, un projet d'extension côté Belcier est en cours d'étude. Il s'appuie sur ce principe de double entrée de gare, de part et d'autre des voies avec de nouveaux franchissements. Il s'inscrit dans un projet plus vaste d'aménagement urbain Bordeaux-Euratlantique, qui vient d'être déclaré Opération d'Intérêt National, au même titre que le projet Euroméditerranée à Marseille, et pour lequel sera créé un Etablissement public d'aménagement début 2010.

L'opération Euratlantique devra être le support d'une stratégie de positionnement économique en adéquation avec l'ambition européenne de la métropole, par la création d'un pôle tertiaire, le développement d'actions patrimoniales et culturelles et la promotion de secteurs innovants en relation avec la recherche et la formation.

Les orientations de travail retenues par l'Etat et les collectivités associées convergent vers l'affectation d'un périmètre de l'ordre de 780 hectares dont 250 susceptibles de mutation à l'horizon d'une quinzaine d'années pour la création de 15 000 logements, de 400 000 m² de bureaux, de 15 000 m² de locaux d'activités économiques et de 170 000 m² d'équipements publics.

Cette zone devra être mieux desservie par le nouveau pont Jean-Jacques BOSCH d'une part et par les transports collectifs.

Dans l'agglomération bordelaise, les lignes ferroviaires principales Paris - Hendaye et Bordeaux - Toulouse resteront dédiées à des systèmes de transports lourds qui exploiteront au maximum les capacités en sillons.

C'est le sens de la proposition d'acquisition pour les Ter des futurs « porteurs hyperdenses ». Un grand contournement ferroviaire sera d'ailleurs souhaitable à plus long terme, notamment dans la perspective d'une nouvelle ligne transpyrénéenne à grande capacité suffisante.

Dans cette attente, seules les voies ferroviaires de ceinture et la ligne du Médoc offrent de réelles possibilités d'augmentation du nombre de Ter périurbains. Le tramway du Médoc qui desservira le Bouscat, Bruges et Blanquefort à l'horizon 2014 sera compatible avec le choix d'un système de tram -train. La Région s'est dotée d'une capacité d'intervention sur ce dossier à hauteur de 20 M€ dans le cadre du Contrat de projets qui fait l'objet d'un développement ci-après au chapitre des dessertes périurbaines et du rôle du Ter.