

BORDEAUX – ST JEAN 2030

MISSION D'ÉLABORATION d'un schéma directeur d'intermodalité autour de la gare de Bordeaux-St Jean

Proposition d'avenant à la proposition de mission du 5 juillet 2019 – 22 mars 2022

I. Préambule, objet de l'avenant

Le présent avenant a pour objet de faire un point sur l'étude en cours depuis le lancement de la mission en date du 15 juillet 2019, afin de présenter les prestations complémentaires d'ores et déjà réalisées ainsi que les prestations complémentaires restant à réaliser en sus de celles initialement prévues au contrat, rendues nécessaire afin de finaliser la mission.

II. Rappel des objectifs de la démarche

L'objectif de cette mission est de mener une réflexion globale sur un périmètre élargi autour de la gare afin de questionner l'ensemble des fonctionnalités intermodales desservant le pôle et de concevoir à terme l'aménagement des espaces de l'intermodalité dans une échéance 2030.

Cette réflexion doit être menée par une équipe pluridisciplinaire intégrée, qui permet de couvrir l'intégralité des compétences à mobiliser pour répondre aux enjeux de conception des espaces de l'intermodalité.

La présente mission a pour objet la réalisation d'une **étude de pôle à horizon 2030** visant à définir :

- **un schéma d'aménagement du pôle d'échange de la gare de Bordeaux St Jean** constitué de plusieurs actions, permettant d'atteindre les objectifs de qualité de service sur le pôle d'échanges ;
- **la maîtrise d'ouvrage** de chacune des actions ;
- **l'estimation des coûts** pour chacune des actions ;
- **un calendrier prévisionnel** de réalisation du projet.

III. Rappel des enjeux de la mission

Articuler les différentes échelles

L'étude d'intermodalité s'articule autour de deux périmètres distincts. Un périmètre d'étude : contexte urbain tous modes pris en considération (500 mètres environ autour du pôle gare) et un périmètre opérationnel : espaces d'intermodalité dans et liés à la gare. Elle s'intègre dans une vision territoriale stratégique plus large englobant l'environnement urbain du pôle.

L'enjeu de la mission relève bien de l'articulation entre ces différentes échelles : comprendre le fonctionnement du territoire urbain pour proposer un aménagement adapté à l'échelle des espaces publics du pôle. Les périmètres sont aujourd'hui à adapter en fonction des besoins et des enjeux définis lors de la phase de diagnostic partagé.

Synthétiser des objectifs partagés

Le travail à mener doit prendre en considération toutes les contraintes, les complexités et les jeux d'acteurs qui se croisent. Transversalité des fonctions, des projets et pluralité des acteurs nécessitent de mener une démarche partenariale ouverte dont le dialogue et l'écoute sont les clés de réussite. Il s'agit par cette étude de faire le lien, de faire émerger une vision partagée, des objectifs communs ainsi qu'un vocabulaire qui répondent aux attentes de tous les acteurs de ce projet. Cette démarche permet d'anticiper un projet de pôle intelligent et cohérent. Nous travaillerons dans la continuité des travaux déjà réalisés et validés. Notre méthodologie ainsi que le pilotage du projet permettront d'aboutir à l'élaboration d'un projet partagé et réaliste permettant d'engager des phases opérationnelles rapides et sécurisées.

Penser l'organisation et le fonctionnement de l'intermodalité autour de la gare

La mission demande d'appréhender les flux tous modes, les transports et les circulations à différentes échelles. L'équipe projet mènera une réflexion approfondie sur le dimensionnement des espaces et sous-espaces, la juste localisation des fonctions de mobilité. Elle organisera l'intermodalité entre transports collectifs et modes actifs. L'organisation du pôle d'échanges doit favoriser les déplacements doux de proximité, accroître l'accessibilité et la sécurité des déplacements, faciliter l'usage des transports en commun, améliorer le schéma de circulations, questionner et organiser la place de la voiture. Elle vise aussi à définir les aménagements au service de l'intermodalité, à mettre en relation différents réseaux par la programmation et l'aménagement, à inscrire les questions d'usages et de service en amont du projet de maîtrise d'œuvre. La ville n'est pas une réalité statique, la réflexion à mener est bien celle de la ville innervée par la mobilité contemporaine. Cette mission contribuera à inventer ensemble cette nouvelle ville des échanges.

Dimensionner des besoins afin d'apporter des réponses sur-mesure

Au-delà de la multiplicité des acteurs décisionnaires, il y a aussi la multiplicité des usagers.

Il est maintenant clair que la ville est en mouvement, et qu'un lieu, et notamment un lieu du transport, est fréquenté par une multitude d'acteurs aux besoins de mobilités et de services en gare variés : le résident, le travailleur, le touriste, le flâneur, le sportif et l'artiste, tous toujours plus exigeants et soucieux de participer à l'élaboration de leur cadre de vie. Nous accompagnerons les différents partenaires dans la définition d'un programme qui tienne compte de l'identité et de la spécificité des lieux, des équipements présents et à venir, et des usages relevés et souhaités. Nous fournirons des scénarios d'usages qui intégreront toutes ces spécificités. Nous poserons les bases, les jalons, et les conditions de réalisation et d'optimisation du projet de maîtrise d'œuvre. Il s'agit de trouver le point d'équilibre entre différentes formes et échelles de précision : la précision de la grande échelle et celle du détail, la précision du fonctionnement millimétrique avec celle mouvante des flux, la précision de l'architecture avec celle de l'ingénierie, la précision des exigences du client et du politique avec celle de l'utilisateur et de l'habitant.

Accompagner le processus de transition écologique des territoires

La gare de Bordeaux Saint Jean est l'un des plus gros îlots de chaleur du territoire. Le futur schéma directeur d'intermodalité de la gare est également l'occasion de penser l'évolution de la gare et ses emprises libres afin de limiter leur impact environnemental en inscrivant le projet en lien avec la transition écologique des mobilités et l'engagement zéro émission, zéro déchets porté par la SNCF à l'horizon 2035 et en s'appuyant sur les outils de suivi et les documents cadre développés par Bordeaux Métropole.

IV. Rappel du contexte

La gare de Bordeaux Saint-Jean s'est transformée en 2017 avec la construction de l'accès Belcier et l'arrivée de la LGV Sud Europe Atlantique. Au-delà, son fonctionnement devrait évoluer dans les prochaines années avec les perspectives de développement urbain (OIN Euraltantique, ZAC Saint-Jean, Belcier, ...) et d'évolution de l'offre en transports en commun (Schéma métropolitain des Mobilités, aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux, RER Métropolitain, nouvelles correspondances en gare, ...).

Afin d'accompagner SNCF G&C dans ses réflexions sur ces enjeux, le groupe de travail mobilisé par AREP se propose de mener une mission structurée autour de cinq axes :

- **Améliorer la performance du pôle de transports** capable d'accueillir l'ensemble des modes et d'absorber les flux projetés, en relation étroite avec les projets autour de la gare.
- **Garantir à la fois la sécurité, le confort et la continuité des cheminements doux** au sein du **périmètre du pôle et entre la gare et la ville, positionner le piéton au centre du dispositif intermodal et donner une vraie place au vélo.**

- **Assurer la bonne circulation des bus-cars et des tramways aux abords du pôle**, étudier l'opportunité et les modalités d'une réorganisation de ces fonctions en interface avec les autorités organisatrices et les exploitants.
- **Questionner la place du stationnement VP** (offre de surface, gestion des accès aux parcs de stationnement en ouvrage, type, positionnement...) en relation avec les programmes immobiliers connexes (mutualisation ?).
- **Participer à la couture urbaine d'un territoire morcelé**, considérer le pôle en tant qu'équipement « fédérateur » entre quartiers, tirer parti des qualités paysagères du site en faveur d'une amélioration du cadre de vie et de son ouverture sur la ville.

Cette démarche s'appuie sur une double dimension partenariale :

D'une part, un groupement de concepteurs et d'experts se réunira afin d'élaborer collégialement et de manière partagée des propositions d'aménagements

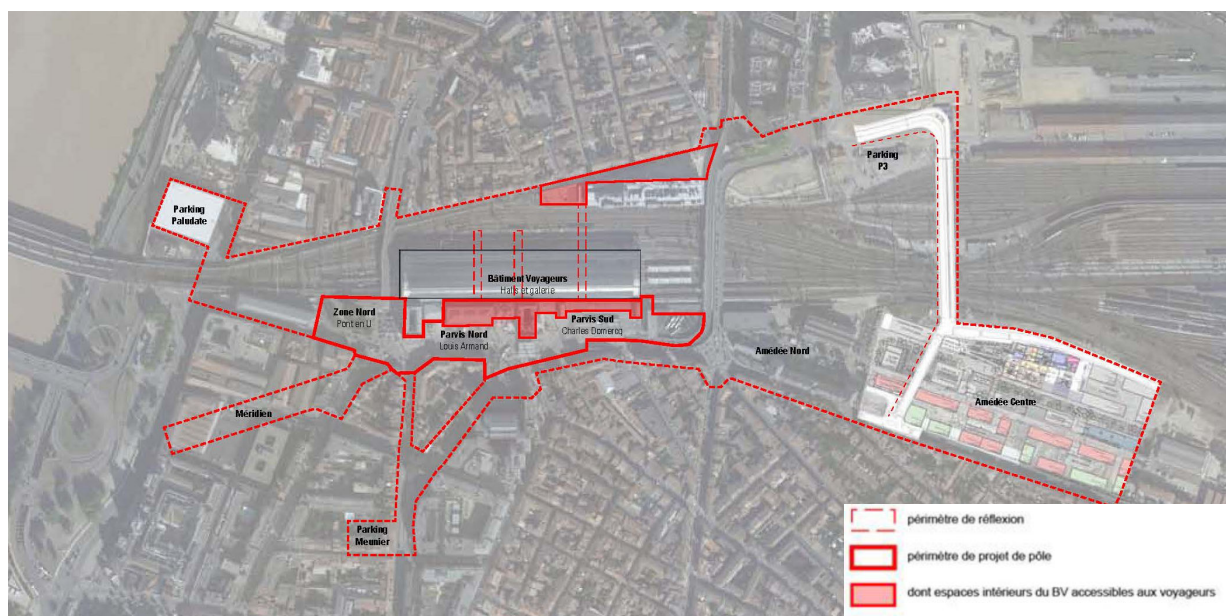
D'autre part, le groupement élaborera une vision commune et partagée sur la base d'échanges avec la maîtrise d'ouvrage, SNCF G&C, associée à SNCF Réseau et Immobilier, avec les partenaires du projet : La région Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux Euratlantique, Bordeaux Métropole et la ville de Bordeaux, et avec les exploitants bus, l'Architecte des Bâtiments de France et tout autre partenaire désigné par la convention.

V. Rappel des périmètres initiaux de la mission

L'élaboration du projet de pôle s'appuie initialement sur **deux périmètres distincts**,

Un périmètre d'étude (rayon de 500 mètres autour du pôle)

Un périmètre opérationnel qui regroupe les parvis au droit de la gare ou de ses accès aux quais, les espaces publics à proximité immédiate des bâtiments voyageurs et à l'intérieur de la gare, les espaces de stationnement, les voiries et les carrefours d'accès immédiat, ainsi que l'ensemble des espaces liés aux modes motorisés (bus, voitures, cars) et aux modes actifs (piétons, vélos), côtés nord et sud du faisceau ferré.



Périmètres d'étude et périmètre opérationnel (source : annexe à la lettre d'offre du 11/07/2019)

VI. Rappel des missions d'ores et déjà réalisées

Pour rappel la lettre offre SNCF G&C 17 juillet 2019 initiale définit les phases suivantes :

- Phase 1 : Analyse du site et formalisation des enjeux (5 mois)
- Phase 2 : Elaboration des scénarios d'aménagement (3 mois)
- Phase 3 : Formalisation du schéma d'aménagement retenu (4 mois)

1. PHASE 1 - Analyse du site et formalisation des enjeux (durée initiale 5 mois)

Pour rappel le diagnostic partagé a d'ores et déjà été réalisé par le groupement suite au lancement de la mission en juillet 2019. Il a fait l'objet d'un COTECH en date du 12 novembre 2019, d'un COPIL en date du 13 février 2020 et de la transmission d'un livrable phase 1 (URB-EPO-BX_PH1_LIV-IND H) daté du 06 mars 2020.

Le secteur d'étude a fait l'objet d'une analyse urbaine, architecturale et paysagère complémentaire à celles existantes. L'analyse des documents et études préalables mais surtout l'expertise in situ ont permis de relever le fonctionnement actuel du pôle gare ainsi que les composantes morphologiques du contexte urbain en mutation (à l'horizon 2030). Cette analyse a été complétée par une analyse des mobilités, circulations et conditions d'accès au site. Un état des lieux des flux actuels a été élaboré permettant de comprendre :

- Les conditions d'accès à la gare par tous les modes (TC, piétons, vélos, automobiles) ;
- Les pratiques de stationnement et de déposes/reprises des voitures particulières ;
- Les échanges intermodaux, y compris ceux qui n'impliquent pas le train.

Cette première étape a permis d'aboutir à un partage avec les partenaires des ambitions, enjeux, dysfonctionnements et points durs du pôle gare, via la formalisation :

- o D'un diagnostic (contexte urbain et évolution des politiques de mobilités à l'horizon 2030, fonctionnement actuel du pôle gare)
- o Des enjeux par modes (VL, TC, modes doux)
- o Des premiers objectifs et ambitions de projet :
 - Améliorer la performance du pôle et son accessibilité intermodale
 - Accompagner l'inscription urbaine du pôle dans son territoire
 - Placer l'utilisateur au cœur du système
 - Maîtriser l'impact environnemental de la gare
- o Des axes du pré-programme quant au fonctionnement général du pôle gare, ainsi qu'aux espaces liés aux piétons, aux mobilités alternatives, aux TC, cycles, deux roues motorisés, signalétique, logistique gare.

Rappel du relevé de décisions issues du Comité de pilotage phase 1 :

- ✓ Accroître la desserte bus du pôle gare et maintenir le niveau d'intermodalité
- ✓ Rééquilibrer les flux et les usages entre les deux « faces » du pôle gare
- ✓ Prolonger les parcours modes-doux du quartier Amédée vers les rives de la Garonne
- ✓ Améliorer le fonctionnement de la dépose-minute et prendre en compte les VTC
- ✓ Revoir la capacité du pôle en stationnement cycles

Rappel des livrables transmis Phase 1 - URB-EPO-BX_PH1_LIV-IND H daté du 06 mars 2020

- Diagnostic réactualisé :
 - o Contexte en mutation (pôle gare et projets connexes)
 - o Fonctionnement actuel du pôle (insertion du pôle, fréquentation et pratiques intermodales, organisation actuelle, atouts, dysfonctionnement)
 - o Bilan des objectifs et ambitions de projets, actions à mener, prise en compte des attentes Partenaires.

Rappel des réunions Phase 1 comprises dans la mission initiale

- 1 réunion de lancement avec les partenaires
- 2 réunions de travail intermédiaires avec la MOA pilote de l'étude
- 1 comité technique (restitution) de la Phase 1 avec les partenaires,
- 1 comité de pilotage (validation)

2. PHASE 2 - pré-programme, proposition de scénarios (durée initiale 3 mois)

La seconde phase de la mission s'est poursuivie dès l'issue du COPIL PH1 par la préparation et la tenue, le 13 mars 2020, d'un atelier de co-conception partenariale qui a permis d'aboutir à une traduction des ambitions de projet sous la forme d'actions spatialisées (livrable daté du 20 juin 2020, URB-EPO-BX_PH2_PRES_Atelier 1_Restitution_20-06-11_IndB).

Prédimensionnement des espaces d'intermodalité – Formalisation du pré-programme du pôle à horizon 2030

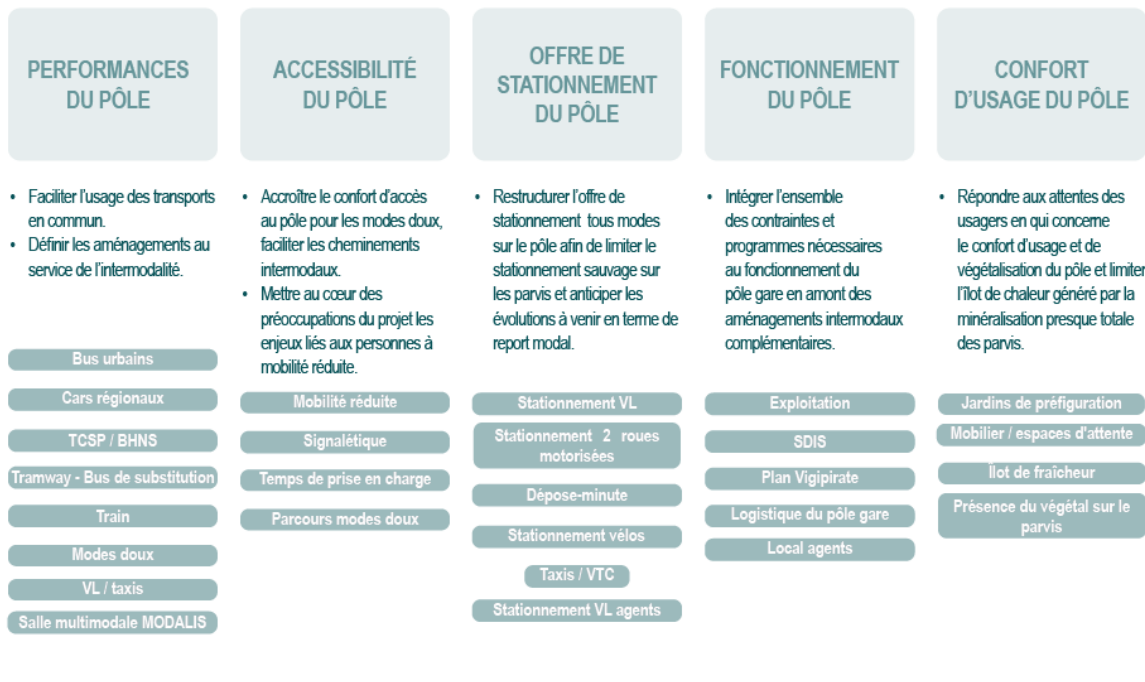
A partir du travail de diagnostic et sur la base de ce premier atelier, nous avons mis en œuvre un travail partenarial qui a permis de préciser un pré-programme pour l'évolution du pôle d'échanges à horizon 2030. Ce pré-programme vise à répondre aux besoins liés à la fois aux transports et aux fonctionnalités urbaines et permet d'inscrire les 5 composantes fondamentales du pôle d'échange multimodal à l'horizon 2030 :

- ✓ PERFORMANCE :
 - Améliorer l'accès au tramway et la desserte TC,
 - Sécuriser les espaces piétons (lisibilité des cheminements, gestion des flux, sécurisation des traversées, espaces d'attente),
- ✓ ACCESSIBILITE TOUS MODES :
 - Revoir les conditions d'insertion des bus/cars dans la circulation générale,
 - Revoir les conditions d'accès tous modes au pôle (TC, modes doux, VL) en lien avec l'évolution du contexte urbain et du quartier à horizon 2030.
- ✓ OFFRE DE STATIONNEMENT :
 - Augmenter la capacité de stationnement cycles,
 - Revoir les principaux accès VP ainsi que les parcs de stationnement et dépose-minute,
 - Questionner l'offre taxis/VTC,
 - Améliorer les équipements liés aux nouvelles mobilités (espaces de covoiturage, d'autopartage).
- ✓ FONCTIONNEMENT GENERAL :
 - Intégrer les programmes connexes liés aux fonctionnements du pôle (stationnement et local agents),
 - Prendre en compte la logistique gare,
 - Prendre en compte les aménagements dédiés aux bus/ cars (sans mutualisation des arrêts, quais de dépose, salle multimodale MODALIS).
- ✓ CONFORT D'USAGE :
 - Intégrer la dimension végétale,
 - Améliorer la signalétique.

Le pré-programme présente ainsi des besoins chiffrés (sur la base des données prospectives transmises par les partenaires) répondant aux enjeux de l'espace public et d'insertion du pôle dans son contexte territorial à l'horizon 2030. Ce pré-programme précise par ailleurs la répartition bus/cars de part et d'autre du faisceau ferroviaire, rive Saint Jean et rive Belcier.

4- ÉLABORATION DE SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT ET SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

Composantes fondamentales du pôle d'échange multimodal à horizon 2030



27

Composantes fondamentales du pôle à horizon 2030 (source : livrable Phase 2-IND D juin 2021)

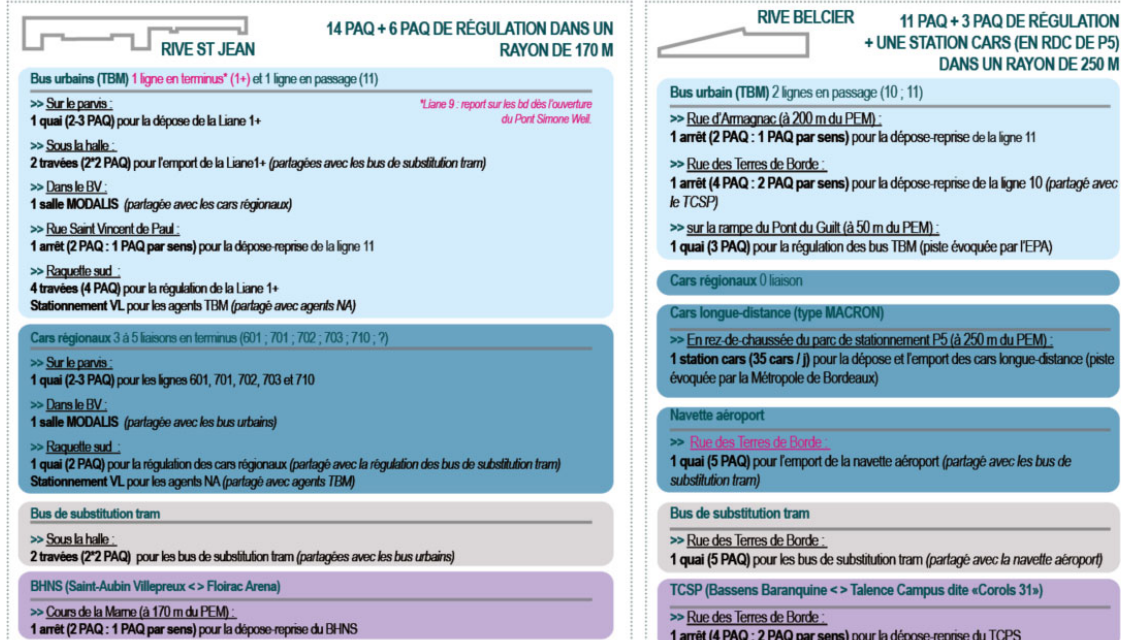
4- ÉLABORATION DE SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT ET SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

Pré-programme bus et cars à horizon 2030

*Évolution par rapport à l'existant.

Extrait support phase 2 (dernière mise à jour : avril 2021)

SITUATION DE RÉFÉRENCE PRÉPROGRAMME BUS + CARS (HORIZON 2030) :



30








Pré-programme bus et cars à horizon 2030 (source : livrable Phase 2-IND D juin 2021)






Les scénarios d'évolution du pôle ont fait l'objet d'un envoi partenaire (Ville, Bordeaux Métropole, Région, EPA) en amont du premier COTECH Phase 2 afin d'intégrer une première analyse et synthèse de leur retour à la présentation en séance scénario par scénario et de proposer des premières pistes d'amélioration pour chacun des sujets.

ÉLABORATION DE SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT (PHASE 2)
Points de vigilance à prendre en compte en complément du relevé de décision issue du COPIL phase 1

Complément suite au retour partenaires - phase 2 (octobre 2020)

Relevé de décisions, suite au COPIL - phase 1 (extrait livrable IND-H - mars 2020)

-  • **Nécessité d'accroître la desserte bus du pôle gare (tram à saturation) et de maintenir le niveau d'intermodalité.**
 >> Gestion de la régulation
 >> Gestion embarquement et le débarquement TC
-  • **Nécessité de répartir les fonctions de transport en commun pour rééquilibrer les usages entre les deux "faces" du pôle gare (rive Belcier sous-occupée et mal identifiée).**
 >> Cohérence avec la halte routière à trouver
-  • **Nécessité d'améliorer le fonctionnement de la dépose-minute et de prendre en compte les VTC.**
-  • **Possibilité d'étudier le déplacement de l'arrêt de tram côté Saint-Jean pour une meilleure répartition des flux.**
-  • **Nécessité de revoir la capacité du pôle en stationnement cycles.**
-  • **Nécessité de traiter le franchissement du faisceau ferroviaire et le rééquilibre des fonctions gares entre les deux bâtiments voyageurs.**
-  • **Nécessité de prolonger les parcours modes-doux du quartier Amédée vers les rives de la Garonne.**

-  **Nécessité de prendre en compte la dimension d'accueil du public et d'information voyageur en lien avec la programmation intermodale**
 >> Positionnement de la salle multimodale, Modalis, en corrélation avec le positionnement des arrêts de bus
 >> Gestion bus de substitution (articulation centre opération escalas)
-  **Nécessité d'améliorer l'organisation et la gestion des circulations piétonnes sur le parvis et dans la gare**
 >> Lisibilité des cheminements sur le parvis vers les différents accès du BV et en gare, délester le hall 2
 >> Impact du projet d'ouverture au public du souterrain technique
 >> Réflexions sur la création d'un nouveau quai dans le cadre du RER M (diamétralisation)
-  **Nécessité du maintien d'une covisibilité et d'une proximité entre la gare, la station car régional, le tramway, les bus de substitution**
 >> Parcours piétons simplifiés
 >> Limiter les haut-le-pied cars
-  **Nécessité d'anticiper l'évolution de l'offre bus et son impact dans l'environnement du pôle**
 >> positionnement de la halte routière, cars express ...
-  **Limiter le développement d'infrastructures pour les véhicules en ville à proximité du pôle**

Point de vigilance complémentaires au relevé de décisions Ph1 (source : COTECH Phase 2 - 03 décembre 2020)

A l'issue de ce premier COTECH, les 3 scénarios ont été approfondis à la demande des partenaires dans les limites de périmètre de la mission initiale, sur la base de retours complémentaires transmis par les partenaires entre décembre 2020 et mai 2021.

Ces retours et leur prise en compte sont synthétisés dans le livrable phase 2 (livrable Phase 2-IND D juin 2021).

4- ÉLABORATION DE SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT ET SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

Traitement des observations partenaires relatives aux scénarios

(spécifiques au scénario 1)

Thème	Observations	Métropole	Région	EPA	Traitement
Stationnement bus	Sous-dimensionnement stationnement Lianes 1 et 9 sur parvis.	X			Ce scénario ne présente pas de changement quant au stationnement Bus par rapport à la situation de référence H2030. Par ailleurs il est fortement envisagé le report de la ligne 9 sur les boulevards dès l'ouverture du pont S. Veil ce qui dégagerait des capacités bus supplémentaires sur le pôle d'échange.
Liaison quartier Amédée et apaisement du parvis Saint-Jean	Ne répond pas à l'objectif fixé de liaison avec le quartier Amédée (qui représentera des milliers d'emplois en d'habitants), de reconnaissance de la multipolarité du site, et d'accessibilité et de sécurité côté Saint-Jean.			X	Dans le scénario 1, le repositionnement du stationnement VL agents TBM/NA ainsi que le basculement sur la rive Belcier de la régulation des navettes aéroport permet l'aménagement d'une continuité modes doux (largeur maximale : de 3 à 5 m). Dans les scénarios 2 et 3, la libération de l'emprise au sud du PEM (raquette existante) permet l'aménagement d'une continuité modes doux, voire d'un aménagement paysagers ou d'une constructibilité (extension du parking vélo?) Les scénarios 2 et 3 présentent des facteurs d'amélioration du confort et de la sécurité des cheminements piétons : - La réduction des circulations bus et cars à proximité immédiate du BV Saint Jean ; - La reconfiguration de la rue Charles Domercq permettant l'élargissement de la place de Casablanca (S3)

Traitement des observations partenaires relatives aux scénarios (source : livrable Phase 2-IND D juin 2021)

Rappel des livrables d'ores et déjà transmis dans le cadre de la Phase 2

Restitution de l'atelier 1 de la phase 2, URB-EPO-BX_PH2_PRES_Atelier 1_Restitution_20-06-11_IndB

- Séquence 1 : croiser les regards
- Séquence 2 : dessiner et concevoir ensemble
- Synthèse : mettre en œuvre et spatialiser les ambitions du pôle

Livrable Phase 2, URB-EPO-BX_PH1_LIV-IND H daté de juin 2021

- Rappel des ambitions de l'étude pour la mutation du pôle gare de bordeaux Saint-Jean
- Pré-programme
- Pistes d'actions thématiques issues de l'atelier partenaires et complément relevés de décisions suite à l'atelier partenaires
- Synthèse résultats du questionnaire usagers (étude connexe Repérage urbain, hors présente mission)
- Elaboration des scénarios et synthèse des échanges complémentaires partenaires :
 - o Composantes fondamentales du pôle d'échange multimodal à horizon 2030
 - o Situation de référence à horizon 2030
 - o Pré-programme bus et cars à horizon 2030
 - o Présentation des 3 scénarios, fonction de la réorganisation de la desserte bus-cars
 - o Traitement des observations partenaires relatives aux scénarios

Rappel des réunions Phase 2 d'ores et déjà réalisées et comprises dans la mission initiale

- 2 réunions de travail intermédiaires avec la MOA pilote de l'étude
- 1 atelier partenarial
- 1 comité technique (restitution) de la Phase 2 avec les partenaires,

VII. Objet de l'avenant

1. PRESTATIONS COMPLEMENTAIRES D'ORES ET DEJA REALISEES ET NON COMPRISE DANS LA MISSION INITIALE

Entre avril 2020 et décembre 2021, des entretiens, des comités techniques complémentaires, la reprise des documents ainsi que l'allongement de la durée de la phase 2 ont générés des frais complémentaires décrits ci-dessous.

1.1 PHASE 2 Réunions de travail complémentaires suite à l'adaptation au contexte

Depuis le mois d'avril 2020 la crise sanitaire a nécessité une adaptation de l'approche méthodologique de l'étude. L'étude ne pouvant être partagée lors d'un second atelier partenarial, comme initialement prévu, des entretiens complémentaires ont été menés en bilatéral avec les différents acteurs et partenaires de l'étude (SNCF G&C, Région, Bordeaux Métropole, Ville de Bordeaux et EPA) afin d'amender le pré-programme du pôle.

Ces entretiens ont généré un allongement de la Phase 2 et un dépassement du nombre de réunions de travail prévues initialement (cf. tableau récapitulatif détaillé page suivante).

1.2 PHASE 2 Traitement complémentaires des observations partenaires relatives aux

scénarios

Suite à la présentation de l'analyse multicritère des 3 scénarios lors du COTECH Phase 2 de décembre 2020, des comités techniques et une mise à jour successive des supports a été nécessaire afin de prendre en compte l'ensemble des remarques, attentes et précisions sur les données d'entrées des partenaires. Ces éléments sont détaillés dans le tableau ci-dessous.

Bilan des prestations complémentaires 2020

18/05/2020 - Réunion visio avec SNCF Immo

25/05/2020 - Réunion visio avec SNCF Réseau

10/06/2020 - Réunion avec MOE EPA (quartier Paludate)

23/07/2020 - 1 COTECH complémentaire (y compris préparation des supports de présentation)

10/09/2020 - Réunion avec Parvis-Menighetti (schéma Directeur Logistique présentation ph1)

03/11/2020 - Réunion avec Parvis-Menighetti (schéma Directeur Logistique discussion pour élaboration ph2)

17/11/2020 - Réunion de travail avec la Région (récap scénario)

Bilan des prestations complémentaires 2021

11/01/2020 - Réunion visio avec SNCF G&C (partage des observations partenaires + prépa stratégie pour COPIL PH2)

01/04/2020 - Réunion visio avec SNCF G&C (point financier + prépa stratégie de réponse aux partenaires)

16/04/2020 - Réunion visio avec SNCF G&C (prépa COTECH 3 Ph2)

22/04/2020 - Réunion visio avec SNCF G&C (suite prépa COTECH 3 Ph2)

Avril 2021 - Mise à jour et reprise des scénarios suite aux remarques partenaires

26/04/2020 - COTECH 3 Ph2

10/05/2020 - Suite COTECH 3 Ph2

31/05/2020 - Point interface avec MOE EPA

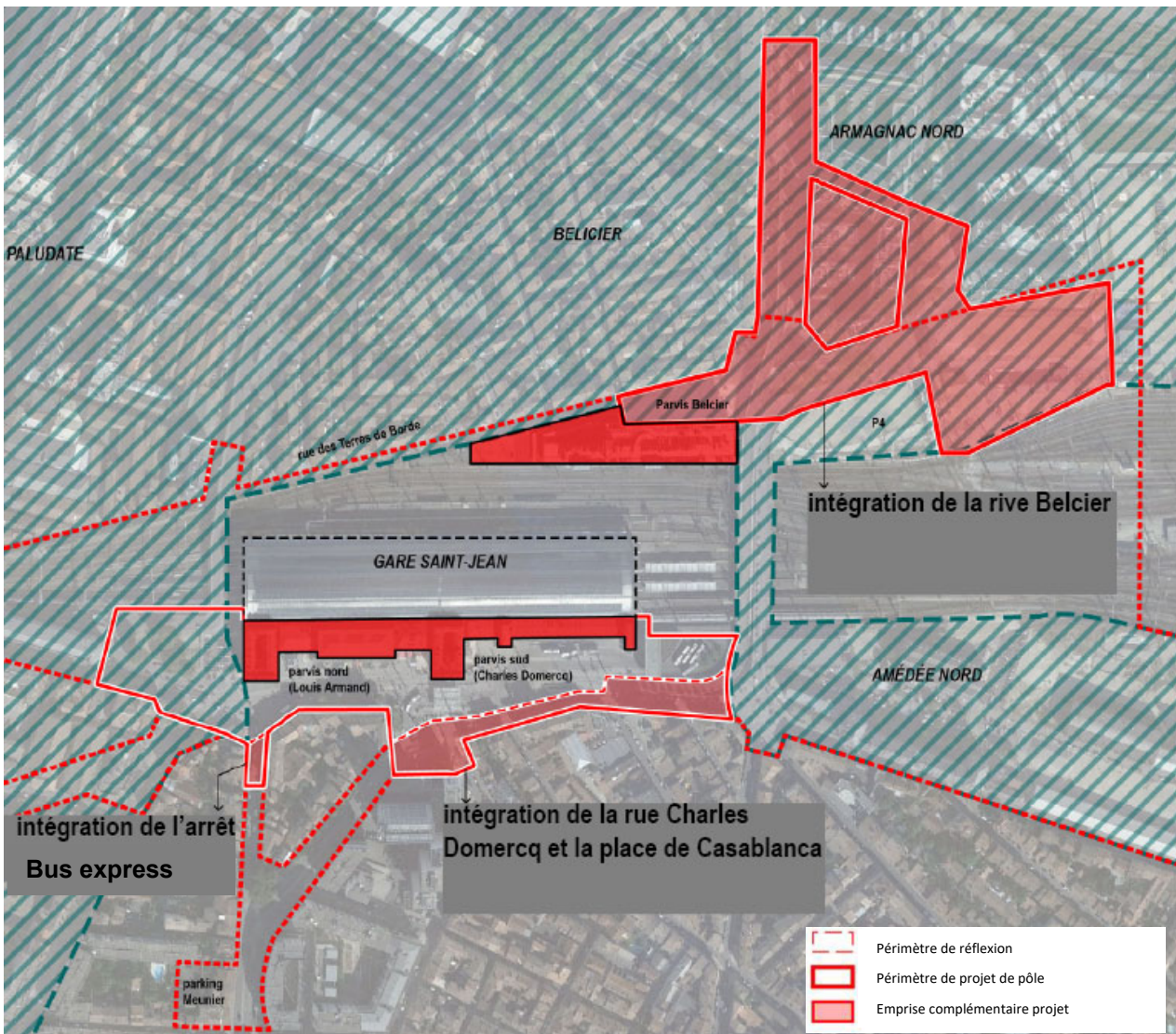
2. ETUDES COMPLEMENTAIRES RENDUES NECESSAIRES POUR FINALISER LA PHASE 2

Les études complémentaires présentées ci-dessous ont été identifiées à l'issue du premier COTECH Phase 2. Elles permettent de considérer le fonctionnement intermodal du pôle dans un périmètre opérationnel étendu et notamment concernant les fonctionnalités de transport urbain et interurbain (proposition de zone de régulation bus/car côté Belcier, gestions des retournements, stationnement VL et vélos, gestion de la dépose minute).

Elles sont nécessaires à ce jour pour amender et consolider les scénarios déjà engagés et étudier les compléments le cas échéant afin d'aboutir à l'issue de l'étude à un scénario satisfaisant pour tous les modes, et qui répondent par ailleurs à l'ensemble des ambitions du pôle à horizon 2030.

2.1 Extension du périmètre opérationnel

L'extension du périmètre opérationnel de l'étude (quartier Belcier, place de Casablanca, arrêt du bus express Saint Aubin-Bordeaux) est rendue nécessaire afin de proposer une vision globale du pôle d'échanges à horizon 2030, et de vérifier notamment la capacité d'accueil d'une offre bus-cars de la rive Belcier. Le périmètre élargi sera par ailleurs remis en perspective au regard de ces modifications afin de valider la fonctionnalité du schéma directeur tous modes.



Proposition d'extension du périmètre opérationnel de l'étude (source : livrable Phase 2-IND D juin 2021)

Sur le secteur Eugène Delacroix AREP étudiera notamment l'aménagement statique des PAQ sur la base des plans fournis par l'EPA et formalisera des schémas d'analyse fonctionnelle détaillés bus-cars (*cf. p14 du présent avenant schémas issus de l'étude complémentaire : « impact de la répartition de l'offre TC sur le fonctionnement du pôle »*)

Données d'entrée nécessaires :

- Nombre d'arrêts, PAQ, terminus, besoins de régulation, locaux, itinéraires mis à jour seront transmis par la Région et la Métropole.

Livrable :

- Mise à jour des scénarios et schémas de référence horizon 2030 (notamment schémas de circulation des bus-cars)
- Dessin des aménagements bus-cars rue Eugène Delacroix (cf. station régulation et nouveaux quais) au 1/500e

Délais

Le délai de production est de 2 semaines après qu'AREP ait reçu l'ordre de service prescrivant le démarrage de l'étude, et en tenant compte d'un temps de mobilisation des équipes.

Montant de la prestation :

Cf. convention partenaire

2.2 Pacification de la rue Charles Domercq et Saint-Vincent de Paul

Les scénarios 2 et 3 ont permis de faire émerger la possibilité de libérer le parvis Domercq des parcours bus et cars. Cette solution reporte tout ou partie de l'offre TC bus et cars sur la rue Charles Domercq / Saint Vincent de Paul aujourd'hui ouverte à l'ensemble des véhicules.

Si cette option devait être retenue par les partenaires, l'offre actuelle, aujourd'hui positionnée sur le parvis, devra à minima être reconstituée et son bon fonctionnement devra quant à lui être garanti.

Compte tenu de la circulation actuelle, et des points de congestion existants (le carrefour à feu du tram notamment), il convient d'étudier la possibilité de contraindre la circulation VP voire de l'interdire (plusieurs options à envisager) sur la rue Domercq / Saint Vincent de Paul. AREP proposera d'autres solutions possibles (sous la forme de schémas) pour assurer ces itinéraires VP afin d'analyser l'impact sur le plan de circulation du quartier.

Sera étudié par AREP dans le cadre de cette mission complémentaire :

- Le franchissement sécurisé de la rue Charles Domercq, pour les flux modes doux (piétons et cycles) montants et descendant notamment (mise en place d'un plateau, identification d'une zone avec présence piétonne...).
- Proposition de plusieurs scénarios de pacification sur l'ensemble des deux rues ou des tronçons
- *Pour chaque scénario, préciser sur plan élargi (périmètre de réflexion) avec des flèches les impacts sur la circulation (« schémas de circulation ») : par mode, comment les circulations se reportent, en indiquant les sens avec des flèches, sans quantification de flux mais en précisant les impacts sur les carrefours (quels nouveaux modes arrivent et dans quel sens) et les solutions possibles pour assurer les itinéraires VP.*
- Pour chaque scénario, présenter sur un plan zoomé les différents aménagements intermodaux proposés sur le périmètre retenu (en fonction des tronçons pacifiés)

Le cas échéant selon les besoins" avant "sera étudié sera étudié en parallèle de cette mission (hors présente offre) par Bordeaux Métropole, via son prestataire :

- Modélisation du scénario préférentiel de pacification ou/ et mise en site propre

Données d'entrée nécessaires :

- Les schémas de circulation des bus et des cars à l'horizon 2030 seront fournis en données d'entrée par la Région et la Métropole.

- La Métropole devra transmettre les données PAQ et dessertes bus à l'horizon 2030 mises à jour.
- L'étude de la pacification de la rue Domercq et Saint-Vincent de Paul devra s'accompagner d'une analyse de l'impact sur le plan de circulation à mener en parallèle par la Métropole / l'EPA.

Livrable :

- Schéma de circulation montrant le fonctionnement tous modes possibles à l'échelle de la rue et du quartier, intégrant le scénario de pacification préconisé
- Dessin des aménagements de la rue Domercq / Saint Vincent de Paul au 1/ 500^{ème}.

Délais

Le délai de production est de 3 semaines après qu'AREP ait reçu l'ordre de service prescrivant le démarrage de l'étude, et en tenant compte d'un temps de mobilisation des équipes.

Montant de la prestation :

Cf. convention partenaire

2.3 Impact de la répartition de l'offre TC sur le fonctionnement du pôle

Des nouveaux arrêts, dont l'emprise reste à confirmer via l'étude d'extension du périmètre, sont identifiés dans les scénarios côté Belcier et côté Saint Jean (rive intermodale rue Domercq / Saint Vincent de Paul) afin de désaturer le parvis Saint-Jean aujourd'hui contraint notamment au droit du hall 2 et rééquilibrer les fonctions intermodales entre les deux rives.

L'étude complémentaire proposée permet de visualiser l'impact de la réorganisation du pôle sur les flux piétons et les itinéraires bus/cars.

Cette étude complémentaire portée par les équipes Flux d'AREP doit permettre aux partenaires de visualiser les enjeux identifiés et d'orienter les arbitrages en amont de la phase 3.

Cette étude comprend :

○ Le Recueil des données et formulation d'hypothèses

Arep Flux fera l'inventaire des données d'entrée disponibles. Si nécessaire, il fera la demande d'éléments manquants et formulera des hypothèses qui seront à valider par le MOA.

○ L'analyse d'impact sur les flux piétons de la réorganisation de l'offre TC

Avec une modification spatiale de l'offre en TC, les échanges piétons sur le PEM et en particulier entre la gare et les différents modes, vont être affectés. Au regard des informations sur la fréquentation et les parts modales notamment, AREP Flux analyse l'impact de ces modifications sur la sollicitation :

- des accès à la gare
- des espaces de la gare et de son souterrain traversant
- du parvis

Un rendu sous forme de cartographies schématiques permettra de comprendre les enjeux ainsi identifiés dans la modification de l'offre en TC. Elles permettront de peser les volumes des voyageurs / traversants impactés par cette réorganisation globale, pour les différentes périodes de fortes affluences identifiées au préalable. Des alertes seront émises si des sujets capacitaires sont pressentis dans l'un des scénarios.

Une analyse comparative des scénarios sous l'angle des flux permettra d'orienter les choix futurs. Cette analyse pourra notamment mettre en regard les distances de parcours sur le PEM et les volumes de personnes associés.

○ L'analyse d'impact sur le fonctionnement du pôle de la réorganisation de l'offre TC

Sur le même principe que précédemment, AREP Flux esquisse le fonctionnement TC du pôle à l'horizon 2030.

Au regard de différents paramètres pouvant être :

- les interactions avec la gare SNCF et les autres modes en présence sur le pôle
- la fréquence de passages
- les quartiers de la ville ou des destinations

- du nombre de quais nécessaires

Focus Bus / Car / Modes actifs : analyse qualitative à dire d'expert de l'ensemble des scénarios sous l'angle des flux tous modes pour aide à la décision

Focus Bus / Car / Modes actifs : analyse fonctionnelle détaillée et quantitative de 2 scénarios (report de circulation estimée, schémas des sens de circulation, niveaux d'alertes selon les reports à prévoir, etc. ; pour chaque ligne de bus et les flux voitures impactés par les 2 scénarios. Le niveau de précision quantitative dépendra des données d'entrée).

➔ *Eléments intégrés notamment à la mission* **Pacification de la rue Charles Domercq Saint Vincent de Paul**

- Réalisation d'une analyse multicritère permettant de dégager un scénario préférentiel

Données d'entrée nécessaires :

- Fréquentation de la gare en heure de pointe matin et soir en JOB et le vendredi soir (montées et descentes des trains)
- Information sur les parts modales pratiquées aujourd'hui
- Horizon de l'étude et hypothèses d'évolution de la fréquentation pour cet horizon
- Desserte projetée
- Offre TC actuelle sur le PEM : répartition spatiale et temporelle
- Plans des 3 scénarios à analyser
- Les données Open Data de Bordeaux Métropole :
- Comptages 2019 et 2020 sur la Rue Domercq et le cours de la Marne
- Les éventuels documents déjà accessibles sur les projets mentionnés ci-dessus traitant de la circulation

Données attendues si possible également :

- Une extraction du modèle de BM à horizon projet avec les trafics en section HPM ou HPS sur le périmètre du projet ;
- Des chevelus sur la rue Saint-Vincent de Paul (dans les deux sens)
- Les éventuelles études de circulations réalisées sur le quartier de la gare ou dans le cadre des projets Belcier/St-Germain/Armagnac/Pont de la Palombe

Périmètre

Le périmètre d'étude comprend :

- La gare (espace intérieur et souterrain traversant notamment)
- Les accès à la gare (accès principal, et accès par hall Belcier)
- Le parvis Louis Armand
- Les espaces urbains et d'intermodalité à proximité de la gare (quais bus, cars, tramway)

Délais

Le délai de production est de 3 semaines après qu'AREP ait reçu l'ordre de service prescrivant le démarrage de l'étude, et en tenant compte d'un temps de mobilisation des équipes.

Montant de la prestation :

Cf. convention partenaire

2.4 Réunions partenariales complémentaires

Le prolongement de la phase 2 et son complément via de nouvelles études nécessitent la tenue de comités techniques partenariaux complémentaires ainsi que des réunions de travail permettant aux parties prenantes d'arbitrer sur les solutions techniques à retenir en amont du comité de pilotage Phase 2.

Le présent avenant prévoit ainsi la tenue de 2 réunions techniques et 2 comités techniques complémentaires à l'offre initiale. Ces prestations complémentaires prennent en compte, la préparation des supports des réunions et

la rédaction des comptes rendus correspondants.

Montant de la prestation :
Cf. convention partenaire

VIII. Missions restant à réaliser dans le cadre de l'étude

1. ELEMENTS RESTANT A FINALISER POUR LA PHASE 2

En amont du Comité de pilotage phase 2 certains éléments, compris dans la mission initiale restent à finaliser :

1.1 les grandes lignes du schéma directeur d'intermodalité restant à traiter

Plusieurs aspects seront à traiter en complément de l'intermodalité, soit :

- Définir des plans d'accès pour chaque mode (cheminements + stationnement, avec localisation et dimensionnement) : VP, vélo, marche, trottinettes, TC, taxis, covoiturage, autopartage...
- Le fonctionnement du pôle : sûreté / sécurité / exploitation / logistique
- Le confort d'usage du pôle : présence végétale / traitement des ICU / mobilier
- L'offre de stationnement du pôle : voitures / deux-roues motorisés / cycles / taxis / VTC / dépose-minute (hors plan de circulation)
- L'accessibilité du pôle : signalétique / PMR

L'ensemble des remarques formulées par les partenaires permettra de constituer un document qui définira en complément des scénarios d'intermodalité une vision globale des aménagements, l'organisation spatiale des fonctionnalités, la qualité urbaine et paysagère, et inscrira le projet dans une échelle élargie et dans le temps.

1.2 Estimations financières des aménagements

L'estimation prévisionnelle du coût de réalisation du projet intégrera l'ensemble des prestations de travaux à réaliser. Sur la base des données d'entrées, des aléas identifiés, et des hypothèses validées nous établirons les estimations financières des travaux pour les différents scénarios.

Au stade des études préalables, une provision pour aléas devra être étudiée finement pour maîtriser au mieux les coûts du projet, dans le but de pouvoir anticiper les grands enjeux financiers et de donner les éléments permettant d'assurer les grands arbitrages.

Celle-ci permettra entre-autres de tenir compte des éléments restant à préciser dans la suite des études de conception. En effet, un certain nombre de paramètres restent imprécis au démarrage de la conception d'un projet, paramètres pouvant exercer une influence significative sur l'estimation du coût des travaux.

Les principales étapes de l'estimation financière peuvent être résumées de la manière suivante :

- Définition du parti d'aménagement. Cette première étape consiste à choisir les ratios à utiliser en fonction du degré de qualité souhaitée. Il s'agit d'une étape préalable nécessaire à l'établissement des prix unitaires dans la décomposition des coûts.
- Décomposition des coûts. Il s'agit d'établir la matrice des prix unitaires sur la base des échanges de l'étape précédente.
- Calcul des quantités et décomposition de l'estimation financière par actions. Après avoir défini les prix unitaires, il s'agit de calculer les quantités. Cette étape se fait sur la base des coupes établies dans le cadre du projet et des surfaces de chaque action.
- Finalisation et optimisation de l'estimation financière. L'estimation est réalisée sur la base d'un plan topographique de l'existant. Notre expert s'attachera à optimiser l'estimation financière en regardant, par exemple, si la surface impactée par le projet nécessite une simple reprise ou une démolition. Un travail de

comparaison des coupes existantes et projet sera donc nécessaire.

Livrables Phase 2 restants à réaliser

Pour chaque scénario proposé :

- Un rapport présentant, par proposition d'aménagement, un schéma fonctionnel global illustré par des plans au 1/1000ème et une note descriptive du projet (plans d'accès pour chaque mode, cheminements et stationnement, avec localisation et dimensionnement) : VP, vélo, marche, trottinettes, TC, taxis, covoiturage, autopartage...)
- Une estimation financière des aménagements

Réunion Phase 2 comprise dans la mission initiale restant à réaliser

- 1 comité de pilotage (restitution) de la Phase 2 avec les partenaires

2. ELEMENTS RESTANT A FINALISER POUR LA PHASE 3

L'équipe dédiée accompagnera la Maîtrise d'ouvrage dans cette dernière étape. Il s'agit notamment d'effectuer une ultime mise à jour des notes produites lors des phases précédentes en fonction des remarques des partenaires. La formalisation du projet de pôle doit être la traduction d'un projet partagé, co-construit et validés par tous.

Finalisation du scénario retenu

Le scénario fonctionnel et d'aménagement retenu à l'issue du COPIL phase 2 pourra correspondre à l'un des scénarios analysés ou à une solution hybride, issue de plusieurs scénarios. L'objectif est de développer le projet d'aménagement retenu par la maîtrise d'ouvrage et les partenaires afin de produire les documents qui viendront constituer le projet de pôle.

Nous déclinerons le projet en opérations d'aménagement et proposerons des périmètres opérationnels, associés à des maîtrises d'ouvrage en relations avec les partenaires. Chacune des opérations d'aménagement fera l'objet d'une fiche illustrée récapitulant la nature des aménagements, le ou les maître(s) d'ouvrage concerné(s), le coût prévisionnel, et le phasage de sa réalisation.

En complément de ces fiches et sur la base du scénario retenu (faisant office de dossier de prise en considération par les différents financeurs), un "protocole d'accord" sera établi. Il comprendra notamment :

- Un plan fonctionnel de l'aménagement du pôle d'échanges au 1/1000^{ème} et au 1/500^{ème},
- Le contenu du projet, en termes d'équipements, d'aménagements, et de mesures d'exploitation,
- Une estimation des coûts de chaque mesure, déclinés par postes et maîtrises d'ouvrage,
- Le phasage prévisionnel du projet,

Livrables Phase 3 compris dans la mission initiale restant à réaliser

Le rapport final de l'étude de pôle composé :

- Du schéma d'aménagement détaillé par opération,
- D'un tableau récapitulatif des coûts par opération après décision du comité de pôle sur le type de traitement de l'espace public retenu,
- D'un plan d'ensemble du périmètre au 1/1000ème, avec si nécessaire des zooms au 1/500ème.

Pour le scénario retenu :

- Un rapport présentant les aménagements programmés sur le périmètre opérationnel du pôle,
- Un ensemble de fiches détaillant chaque opération (le contenu, la maîtrise d'ouvrage, des fourchettes de coûts selon les traitements de l'espace public proposés, le phasage de réalisation, ...).

Réunions Phase 3 comprises dans la mission initiale restant à réaliser

- 2 réunions de travail intermédiaires avec la MOA pilote de l'étude
- 1 comité technique (restitution) de la Phase 1 avec les partenaires,
- 1 comité de pilotage (validation)

IX. Compétences mobilisées au sein du groupement

Les équipes d'AREP partagent des ambitions communes et des habitudes de travail.

Nous travaillerons dans le souci d'une parfaite complémentarité, et sommes soucieux de proposer au maître d'ouvrage une vision croisée. Les documents de livrables ne sont pas des documents isolés par thématique ou intervenant, ils font toujours la synthèse, ils sont l'occasion d'un assemblage, ils illustrent une démarche pas à pas et partagée.

Dans l'objectif d'intégrer et d'associer une pluralité d'acteurs et partenaires dans la démarche, notre équipe mettra au service de la maîtrise d'ouvrage son expérience dans la transformation de sites complexes multimodaux et projets multi- partenariaux pour faciliter les démarches futures.

Le groupement propose un **assemblage de compétences** liées à la conception des espaces de l'intermodalité pour répondre aux enjeux de développement du pôle. IL est constitué de :

- **AREP Territoires : Etudes urbaines, mobilité & intermodalité, Moe des espaces publics, Voirie Réseau Divers,**
- **AREP Flux : étude de flux, comptages, et enquêtes.**
- **AREP ingénierie : économie de la construction**

Chaque entité pourra :

- Contribuer à l'enrichissement de l'étude en fonction de ses compétences et connaissances.
- Identifier les développements possibles de l'étude ou ateliers spécifiques à proposer à la MOA et ses partenaires (groupe SNCF).

X. Composition de l'équipe

Pour répondre au mieux à cette étude, une équipe de projet sera mise en place sous la direction de **Madeleine Masse**, responsable du pôle Territoires d'AREP. L'équipe sera constituée de :

Les pilotes, présents et mobilisés tout au long de la mission :

- **Marie DURCA**, architecte-urbaniste, chef de projet – AREP Territoires
- **Baptiste FRIOUX**, ingénieur FLUX – AREP Flux
- **Antoine LEROUX**, ingénieur FLUX – AREP Flux
- **Laure VOIS**, architecte-urbaniste, chargée d'étude – AREP Territoires
- **Florian NERE**, ingénieur VRD, chef de projet- AREP Territoires

Les experts mobilisés en atelier de conception et en fonction des études à mener :

- Jean-Baptiste LEFEUVRE, ingénieur environnement – responsable de pôle – AREP Environnement
- David FITOUSSI, économiste de la construction _ AREP Ingénierie et travaux
- Xavier DUCHE, projeteur espace public et réseau – AREP Territoires

XI. Délais de réalisation de l'étude

Le délai global de cette mission complémentaire est fixé à **2 mois pour les compléments finalisation de la Phase 2 et 3 mois pour la phase 3**, hors validation, à compter de la signature de la présente proposition d'avenant, pour un objectif de **restitution finale juillet 2022**.