

DES GARES MÉTROPOLITAINES EN PÉRIPHÉRIE DE BORDEAUX

LES CAS DE BASSENS, TALENCE-MÉDOQUINE, BÈGLES ET CAUDÉRAN-MÉRIGNAC



C.Demay - S.Derainne - R.Duquesne - A.Fischer - T.Guichard - O.Jacob - I.Morin - P.Puy - M.Schnetzler - O.Thierry

Rendu final du projet tutoré :

« Étude prospective sur l'avenir des gares de
Bordeaux Métropole »

GARES &
CONNEXIONS



**Forum
urbain**
Centre d'innovation
sociétale sur la ville



Commanditaire : SNCF Gares & Connexions Nouvelle-Aquitaine

Référents : Anne-Laure Téchené, Jean-François Thomas

Tuteur : Antonio Gonzalez-Alvarez

Référents pédagogiques : Stéphane Hirschberger, Gilles Pinson

Étudiantes de l'EnsapBx : Suzanne Derainne, Thaïs Guichard, Isis Morin, Ombeline Thierry

Étudiants de Sciences Po Bordeaux : Chloé Demay, Roxane Duquesne, Antoine Fischer,
Olivier Jacob, Maguelone Schnetzler, Paul Puy

SOMMAIRE

PRÉFACE	7
LA SYMBOLIQUE DE LA GARE ET DE SES USAGES	7
BASES MÉTHODOLOGIQUES DE L'ÉTUDE PROSPECTIVE	7
LES GARES DE BORDEAUX MÉTROPOLE	12
HISTORIQUE, L'UNIVERS DU RAIL	12
CONTEXTE ACTUEL : LE PROJET DE RER-ISATION À BORDEAUX	12
L'AVENIR DES GARES SECONDAIRES DE LA MÉTROPOLE	13
LA GARE DE BASSENS	15
HISTOIRE DE LA GARE DE BASSENS	16
ANALYSE URBAINE	17
POTENTIEL FERROVIAIRE	21
AXES DE PROJET	23
DÉVELOPPEMENT DU PROJET	24
MODE DE GOUVERNANCE ET MODÈLE ÉCONOMIQUE	36
LA GARE DE TALENCE-MÉDOQUINE	47
DESCRIPTIF DE SITUATION	48
ANALYSE URBAINE	49
POTENTIEL FERROVIAIRE	51
AXES DE PROJET	52
PROJET DE REQUALIFICATION	56
EXPRESSION ARCHITECTURALE	59
MODE DE GOUVERNANCE ET MODÈLE ÉCONOMIQUE	68

LA GARE DE CAUDÉРАН-MÉRIGNAC	77
DESCRIPTIF DE SITUATION	78
HISTOIRE DE LA GARE DE CAUDÉРАН-MÉRIGNAC	79
ANALYSE URBAINE	80
POTENTIEL FERROVIAIRE	83
AXES D'ANALYSE ET ENJEUX	87
INTENTIONS PROGRAMMATIQUES	89
INTENTIONS SPATIALISÉES	98
MODE DE GOUVERNANCE ET MODÈLE ÉCONOMIQUE	107
LA GARE DE BÈGLES	119
DESCRIPTIF DE SITUATION	120
HISTOIRE DE LA GARE DE BÈGLES	121
ANALYSE URBAINE	122
POTENTIEL FERROVIAIRE	127
AXES DE PROJET	128
DÉVELOPPEMENT DES PROJETS	129
RÉFÉRENCES	143
MODE DE GOUVERNANCE ET MODÈLE ÉCONOMIQUE	144
CONCLUSION	157
REMERCIEMENTS	159
BIBLIOGRAPHIE	160
ANNEXES	167
COMPTE-RENDU DES ENTRETIENS RÉALISÉS	167
DOCUMENT RÉGLEMENTAIRE POUR LA GARE DE BASSENS	189
PORTRAIT SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE DE BÈGLES	190
LIVRET DE BENCHMARKING DES INSPIRATIONS D'AILLEURS	193

Ce projet collectif Sciences Po / EnsapBx, est mené en partenariat avec le Forum urbain, dans le cadre d'une convention signée avec SNCF Gares & Connexions et porte sur une étude prospective sur l'avenir des gares de Bordeaux Métropole.

Cette étude s'inscrit dans la récente problématique qui touche les gares secondaires de la métropole bordelaise. En effet, celles-ci n'ont pas connu l'évolution de fréquentation de la gare de Bordeaux Saint-Jean, marquée par plusieurs étapes de transformation physique avec l'arrivée du TGV (1991) puis de la ligne à grande vitesse (SEA 2017). Aujourd'hui, ces gares voyageurs de petite et moyenne importance ne tirent pas avantage de leurs surfaces vacantes induites par les bouleversements techniques (dématérialisation de la vente des billets, vidéosurveillance, etc.) et se cantonnent à l'accueil de voyageurs pendulaires. Leur temps d'ouverture reste limité. Certaines gares de la métropole ont fermé, comme celle de Caudéran, et d'autres, comme celle de La Benaige, ont été démolies au cours de la dernière décennie.

Pourtant, que ce soit du côté des institutions, des communes de la métropole ou des riverains, beaucoup relèvent le potentiel de ces gares. Aujourd'hui, le réseau ferroviaire vient se connecter de plus en plus avec d'autres moyens de transport collectifs comme le tramway ou le bus, et individuels tels que la voiture ou le vélo, de sorte que ces gares peuvent devenir le cœur emblématique de pôles d'échanges multimodaux actifs et efficaces. Par ailleurs, des rénovations récentes associées à des évolutions programmatiques soulignent leur capacité à être « plus que des gares », qui s'insèrent dans un tissu social et économique particulier. Enfin, les populations et les élus restent très attachés à la présence des gares sur le territoire, la place de ces dernières dans le tissu urbain est à redéfinir.

C'est dans ce contexte que la SNCF nous a demandé un travail de réflexion à une double-échelle :

- une approche globale en termes de réseau de gares (localisation, interconnexions et lignes) et de situations urbaines en lien avec les évolutions territoriales des villes concernées
- une approche programmatique sur le potentiel d'usages des gares (en particulier celles de Bassens, Bègles, Caudéran-Mérignac et Talence-Médoquine) au-delà de leur fonction de transport.

Le projet collectif comprend les axes suivants :

- Une recherche appliquée sur l'histoire des gares autour de Bordeaux, en se concentrant particulièrement sur les gares de moyenne et petite importance, leur réseau et leur relation aux territoires desservis. Cette recherche peut s'appuyer sur d'autres agglomérations à titre comparatif, en France et à l'étranger.
- Un benchmark sur les évolutions programmatiques récentes des gares à partir des études réalisées, des expériences effectives menées et des réflexions prospectives engagées, ce benchmark ayant pour objectif de dégager des orientations en termes programmatiques sur le moyen et long terme.
- Une réflexion sur le mode opératoire et le jeu d'acteurs nécessaire à la mise en œuvre effective des réflexions.
- Des réflexions architecturales à partir de situations réelles choisies avec le commanditaire visant à vérifier le potentiel spatial et urbain de gares métropolitaines, dans le cadre des évolutions programmatiques prescrites.
- Une réflexion sur les modèles économiques de valorisation et les modes de gouvernance envisagés.

Préface

La symbolique de la gare et de ses usages

Dans son rapport datant de 2009 sur *La gare contemporaine*¹, Fabienne Keller - sénatrice du Bas-Rhin - adresse au premier ministre une douzaine de propositions quant à l'avenir des gares sur le territoire français. Parmi celles-ci, en première position de la liste plus exactement, nous pouvons constater l'importance donnée au fait de transformer la gare en un "centre de Ville". Par cette notion grandiloquente, il faut comprendre que, de nos jours, une multiplicité d'usages sont attachés à cet édifice ferroviaire.

La gare, au départ consacrée au transport de marchandises entre les usines et les entrepôts, reliait de simples débarcadères de bois via le rail. Les voyageurs, en empruntant ce moyen de transport, ont ensuite poussé les réseaux ferroviaires à s'équiper de véritables gares en pierre, à développer des espaces d'attente et de restauration en adéquation avec un certain confort pour ces usagers individuels.

Résistant au pan négatif de sa symbolique insécuritaire en s'affirmant comme un moyen de transport emblématique du progrès puis de la lutte contre la congestion et la pollution des centre-villes, la gare a encore évolué. Tant et si bien qu'elle ne peut, aujourd'hui, être réduite à cette unique fonction de transport.

Comme le cite le rapport Keller, la gare est très vite envisagée comme un "pôle d'échange multimodal" en devenir, par sa capacité à réunir différents modes de transport et à les nouer avec dextérité autour ou au sein de son édifice. Le changement de terminologie de "gare" à "pôle d'échange" n'est pas anodin : cet édifice de pierre souvent géographiquement et symboliquement central pour les communes et villes où il est installé n'est plus réservé aux usagers de la gare, mais ouvert aux usagers des réseaux de transport en commun alentours, à tout un quartier voire à toute la commune, à travers l'utilisation des surfaces vacantes des gares pour y installer des services en cohérence avec l'intérêt général local, des initiatives associatives ou entrepreneuriales innovantes. Au total, ces nouvelles activités et fonctions permettent de dynamiser socialement et économiquement cet espace "d'échanges et de rencontres" et de "services à la population diversifiés".

En région Nouvelle-Aquitaine, l'enjeu des espaces vacants dans les gares est d'actualité. Les gares secondaires de Bordeaux Métropole méritent donc d'être étudiées pour apporter une réflexion en termes de requalification des gares TER. Les douze gares de la métropole sont à repenser dans leur fonction au sein du réseau, mais également dans leur rapport au territoire en tant que marqueur symbolique. Nous focaliserons notre étude prospective sur quatre gares de Bordeaux Métropole : Bassens, Bègles, Caudéran-Mérignac et Talence-Médoquine, pressenties pour être des pôles d'échanges multimodaux au sein de cette même métropole (cas de Bègles), offrant la possibilité de réhabiliter des bâtiments ferroviaires déjà en bon état (cas de Caudéran-Mérignac) ou s'insérant dans un tissu local dense tant au niveau associatif étudiant (cas de Talence), qu'au niveau entrepreneurial (cas de Bassens).

Bases méthodologiques de l'étude prospective

La carte ci-après nous permet de localiser géographiquement les gares sur lesquelles se focalise notre étude, étape essentielle à l'analyse et à la compréhension de la question des pôles ferroviaires disséminés au sein de Bordeaux Métropole et du lien entre ces gares et les axes de circulation du tramway, transport en commun emblématique de l'aire urbaine considérée.

Afin d'élargir notre conception des usages des gares et de hiérarchiser ceux-ci, nous abordons ces quatre

1 Keller F., *La gare contemporaine*, rapport à Monsieur le Premier Ministre, 10 mars 2009, p.7.

gares en fonction de quatre axes. Ces pistes sont résumées dans le rapport Keller qui décrit la gare en partant d'une première fonction historique, celle de transport ferroviaire (1), basée sur le convoiement d'un grand nombre d'usagers. Puis elle s'enrichit d'une inscription dans un réseau de transport, faisant d'elle un pôle central de l'intermodalité (2) - nœud connectant différents modes de transports plus ou moins doux, écologiques, collectifs - . L'emploi de la gare se décline ensuite avec des usages de service public (3) ou d'une valorisation plus "libre", plus "innovante" des mètres carrés libérés par la fermeture des guichets devenus superflus (4).

Nous avons donc classé les différentes gares en fonction des critères suivants pour définir leur rôle dans le réseau et leur potentiel d'évolution dans leur environnement respectif :

- 1 : La situation dans le transport ferroviaire.
- 2 : Le potentiel d'intermodalité
- 3 : L'utilité de services publics.
- 4 : La valorisation ou le potentiel de réaménagement des espaces vacants.

	Transport ferroviaire (1)	PEM (2)	Services publics (3)	Valorisation (4)
Bassens		●	●	
Talence-Médoquine	●			●
Caudéran-Mérignac			●	●
Bègles		●	●	

● : Projet solide

● : Projet envisagé mais présentant certains obstacles (travaux importants, problèmes logistiques, volonté du maire mais sans connaissance des besoins et des demandes des populations alentours, ...)



Carte générale du réseau ferroviaire de la métropole de Bordeaux et des 4 gares à l'étude

Les gares de **Bassens** et **Bègles** répondent de façon quasi-équivalente à ces différents critères. Elles connaissent un taux de fréquentation très faible et présentent avant tout un fort potentiel en tant que pôle d'échange multimodal dans le réseau, comme cela a déjà été étudié par la SNCF pour chacune d'entre elles. De plus, une réflexion autour de l'utilisation de l'espace vacant dans leur bâtiment - n'excédant pas les 200m² - pour aménager des services publics serait intéressante. Il serait question, en fonction des besoins formulés par les usagers et les acteurs communaux, d'y installer des points-relais et des services de proximité, ou bien d'y décentraliser certains services publics ou privés et d'intérêt général. Un premier "type" de gare de la métropole se dégage donc : les gares réticulaires, entre transport multimodal et services publics diversifiés.

Les gares de Talence-Médoquine et Caudéran-Mérignac représentent des types particuliers, malgré le fait qu'elles aient une surface similaire, de 600m². La gare de **Talence-Médoquine** étant fermée et ne constituant plus un arrêt pour les trains, son intégration dans le réseau et son potentiel de valorisation sont à repenser, en particulier au vu de sa situation géographique (très proche des campus universitaires). Le bâtiment de la gare de **Caudéran-Mérignac** étant fermé mais en très bon état, son potentiel de valorisation de l'espace vacant apparaît comme primordial pour redonner une importance à cette gare au sein de sa commune et du réseau métropolitain.

A l'issue de cette première analyse selon les quatre axes identifiés, nous sommes allés à la rencontre des acteurs impliqués.

Lors de nos visites des différentes gares, nous avons rencontré et interrogé les riverains. Pour compléter, nous avons décidé de faire circuler des questionnaires en ligne : auprès des étudiants de Bordeaux et des campus alentours pour Talence-Médoquine et auprès du dynamique réseau associatif de la ville de Bassens. Ces questionnaires, prenant la forme de sondages assez courts, visaient non seulement à récolter des informations assez générales sur les enquêtés (âge, fréquentation des réseaux ferroviaires et habitudes en termes de déplacements) mais aussi leur avis plus personnel sur le scénario qui leur paraissait le plus adapté pour l'évolution future des gares concernées.

Nous avons également interrogé des gérants d'associations, commerçants ou professionnels divers et variés, pouvant nous apporter une vision plus experte sur les éventuels projets de requalification des gares secondaires.

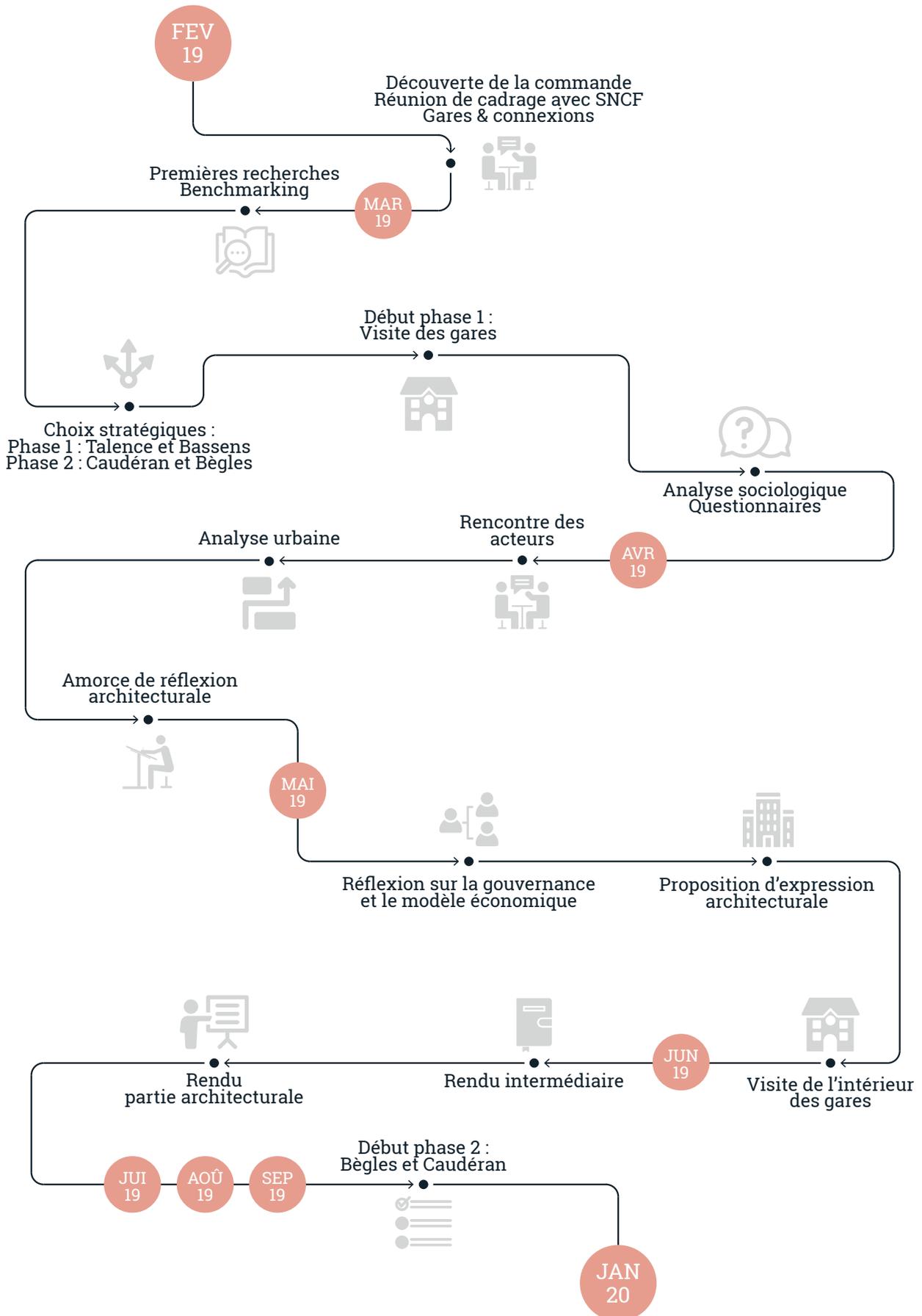
Nous avons également rencontré les élus et autres acteurs institutionnels des communes étudiées et de la métropole. En effet, les échelons communaux et métropolitains nous semblent les plus pertinents pour étudier l'avenir des gares périphériques de la métropole bordelaise. Le tableau ci-après récapitule les rencontres et entretiens réalisés avec les différents acteurs concernés.

A l'issue d'une analyse urbaine approfondie, de la consultation d'un panel varié d'acteurs et d'une réflexion programmatique, nous avons mis en œuvre un projet, basé sur un modèle architectural et de gouvernance, applicable à chacune des gares étudiées. Nous avons choisi de séparer notre étude en deux temps, chaque temps étant consacré à l'étude de deux gares. En particulier, traiter en deux temps différents les gares de Bassens et Bègles (qui appartiennent à une même catégorie selon la SNCF), nous a semblé plus pertinent, pour pouvoir comparer leur "modèle-type" aux cas de Talence-Médoquine et de Caudéran-Mérignac. En effet, si le projet de construction d'une plateforme multimodale semble opportun pour Bègles et Bassens, les comparer avec deux gares qui ne connaissent pas les mêmes problématiques actuellement invite à redonner un sens à celles-ci, en allant au-delà de la simple multimodalité. Cette double comparaison nous permet d'envisager les usages potentiels de chacune des gares, au-delà de leur appartenance à une même catégorie.

Au total, il nous a semblé plus pertinent de travailler par duo de gares, moins pour leur catégorisation fonctionnelle que pour les publics qu'elles visent et leur échelle d'intervention. Les quatre gares présentent certes des cas d'étude différents puisqu'elles s'implantent toutes dans un territoire particulier, mais elles possèdent également des caractéristiques qui leur sont propres, de sorte que l'analyse des unes puisse alimenter celle des autres. Par exemple, les gares de Talence-Médoquine et de Bassens, étant respectivement proches de campus universitaires et d'une large zone d'activités, la reconversion de ces

deux gares nécessite une prise en compte des attentes des étudiants et des actifs, en quête d'espaces pour des courtes durée, qui soient également attractifs à l'échelle d'une ville.

Dans un premier temps (premier semestre), nous nous sommes penchés sur ces gares de Bassens et de Talence-Médoquine. Puis, dans une seconde partie (second semestre), nous nous sommes penchés sur la requalification des gares de Bègles et Caudéran-Mérignac, qui présentent des similitudes dans leur insertion urbaine. Enfin, nous chercherons à élargir notre réflexion afin de proposer un modèle d'analyse générique, applicable à l'ensemble des gares périphériques.



Frise chronologique et découpage en phases de travail de la commande

Les gares de Bordeaux Métropole

Historique, l'univers du rail

Dans le cas de notre réflexion sur l'avenir des gares de la métropole, il nous paraît essentiel de comprendre le rapport qu'entretient le territoire avec le train et la gare. Les aspects symboliques et sociologiques liant les gares à leur territoire respectif sont à prendre en compte dans l'élaboration d'un scénario de requalification de la gare, quel qu'il soit. C'est pourquoi nous étudierons notamment la transformation des "grandes gares" pour mettre en perspective l'avenir des gares secondaires, qui est la problématique au centre de notre étude.

Depuis ses débuts en 1830, la gare est le symbole du voyage. Au XIX^{ème} siècle, le transport s'est progressivement développé sur l'ensemble du territoire et dans les années 1880, les gares ont pris de plus en plus des allures de palais symbolisant une entrée de ville et une forme de modernité. L'extension du train vers le littoral et les stations thermales a développé l'accès rapide au tourisme. Le train a ainsi favorisé l'émergence de quartiers tout entiers. L'apogée du train et de la gare se situe autour des années 1920 : cet édifice marque, en effet, un signal dans la ville avec le développement de symboles architecturaux tels que le campanile et son horloge. La reconstruction des gares à la suite de la première guerre mondiale a été l'opportunité de développer un style régional pour l'architecture des gares.

A partir des années 1950, le déclin du train est dû à deux faits marquants : les destructions massives de la seconde guerre mondiale, puis la démocratisation de l'automobile et le développement de l'avion comme nouveaux moyens de transports, plus souple pour le premier, plus rapide pour le second. La reconstruction d'après-guerre a néanmoins été le fruit de quelques projets du mouvement moderne sur les gares, comme à Amiens où Auguste Perret s'est chargé de la planification du quartier et de la reconstruction de la gare.

L'arrivée du TGV en 1981 a été le déclencheur d'une reconquête des lignes de train et des gares. Le TGV s'est aligné sur le développement du tourisme de masse en allant plus vite et plus loin. De grands ouvrages d'art tels que des ponts et des viaducs ont été créés pour y installer ces nouvelles lignes de train. Encore aujourd'hui, les lignes à grande vitesse (LGV) représentent un important levier de développement urbain. Si les grandes gares semblent avoir retrouvé un sens avec le TGV, il est important de ne pas oublier l'importance des « trains du quotidien » circulant sur des trajets caractérisés par une fréquentation moins massive mais réinvestis par des voyageurs attachés à ce mode de déplacement fiable. Cette distinction faite entre circuits de trains à grande vitesse et ceux des TER nous pousse donc à poser la question de l'avenir des petites gares, notamment des gares périphériques.

Contexte actuel : le projet de RER-isation à Bordeaux

Il convient de noter que notre étude s'inscrit dans le contexte du projet de Réseau Express Régional métropolitain en Gironde, prévu pour être opérationnel en 2028. Ce projet veut notamment faciliter les trajets entre la ceinture bordelaise et les zones périphériques, décongestionner le centre-ville, permettre des temps de trajet plus courts, et maximiser l'utilisation des 52 rames du département en desservant de manière quasi-systématique et plus cadencée les 18 gares de la métropole.

Ainsi, le futur RER s'appuiera sur l'armature de l'actuel réseau TER de la métropole, tout en évitant aux usagers de changer de train à la gare de Bordeaux Saint-Jean dans le cadre de leurs déplacements (certains trains traverseront la gare sans s'y arrêter). La gare de Bordeaux Saint Jean ne représentant plus une halte obligatoire, ni un terminus, ce projet redonne une certaine importance aux autres gares de la métropole. Les quatre gares que nous étudions en sont un parfait exemple : elles retrouveraient de par leur positionnement sur les lignes ciblées par le RER métropolitain une certaine centralité.

Mais surtout, le projet ne fait que renforcer la nécessité de s'interroger sur l'avenir de ces gares et sur leur potentiel de réaménagement. Pour Édouard Parant - nommé responsable du projet chez SNCF Réseaux -, la diamétralisation des voies TER sur une portion du réseau ferré et l'augmentation de la fréquence des trains ne suffiront, à elles seules, à augmenter l'utilisation par les habitants du réseau ferroviaire. Une réflexion autour des gares s'impose en amont : pourquoi certaines gares sont-elles peu utilisées ? Comment faire en sorte qu'elles deviennent plus attractives ?

En parallèle du projet RER métropolitain, de nouvelles lignes sont mises en place, telles que la ligne Corol 31 qui relie Bassens au Campus Universitaire sans passer par le centre ville de Bordeaux, depuis novembre 2019. Une consultation est également ouverte pour la création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS) entre les quartiers de Thouars (Talence) et Malartic (Gradignan). En 2020, de nouvelles dessertes seront mises en place sur la ligne TER Libourne-Cestas et leur fréquence de passage sera augmentée. Enfin, deux gares vont ré-ouvrir : celles de Bouscat Sainte-Germaine dès 2021 et une halte est prévue pour 2023 (voire 2021) en gare de Talence-Médoquine. Pour le cas de cette dernière, la question est amplement étudiée. Concrètement, cela consisterait en un accès rénové et facilité aux usagers de proximité, et une meilleure connexion à d'autres gares comme Mérignac-Arlac et Pessac, à travers une boucle de séparation dans le trajet. Ainsi, Talence-Médoquine apparaîtrait comme une étape entre le centre-ville et les communes de banlieues, modifiant les temps et habitudes de trajet des usagers. En revanche, de tels projets d'aménagement ont la contrepartie d'induire des travaux importants et coûteux, ainsi qu'un allongement de la chaîne des temps de parcours des différentes lignes impliquées par les changements, particulièrement néfaste lors des heures de pointe.

L'avenir des gares secondaires de la métropole

D'abord très controversée, puis au coeur du développement économique de Bordeaux, la symbolique des gares à l'échelle de Bordeaux a beaucoup évolué dans les âges. L'essor de la gare Saint-Jean et par conséquent des usines liées à l'industrie ferroviaire, tout comme la création des gares périphériques, révolutionnent le lien que les hameaux tels Mérignac, Talence, Bassens ou encore Bègles entretiennent avec Bordeaux. Avec la possibilité de faire des trajets entre la ville et la périphérie en une journée, la banlieue se crée. Le train abroge les distances et agrandit la ville. Aujourd'hui, nous nous devons de souligner le fait que ces « gares périphériques » ne s'inscrivent pas dans un paysage rural et isolé : de par leur appartenance à la métropole bordelaise, ces « petites gares » sont bel et bien comprises dans un tissu métropolitain dense et dynamique, et sont par conséquent directement concernées par les enjeux de ce vaste tissu urbain.

Ainsi, notre étude prospective des gares de Bordeaux Métropole s'inscrit dans la nouvelle problématique à laquelle fait face la SNCF quant aux gares secondaires, qui ne sont plus à considérer exclusivement en tant que gares TER mais également en tant que gares parties-prenantes de la métropole. Plus de 50% des locaux des gares sur toute la région Nouvelle-Aquitaine sont vacants et plusieurs gares ont fermé, notamment celle de Caudéran, en 2018. Auparavant, les gares vacantes étaient dans la majorité des cas démolies, comme ce fut le cas pour celle de Ravezies ou de La Benaugue, mais aujourd'hui, la SNCF ainsi que Bordeaux Métropole reconnaissent le potentiel de ces gares et souhaitent les requalifier.

A travers une étude concentrée sur les gares de Bassens, Talence-Médoquine, Bègles et Caudéran-Mérignac, ainsi qu'une réflexion autour du réseau des douze gares de la métropole bordelaise, nous tenterons de proposer des projets de requalification pour ces quatre gares pouvant s'appliquer de manière générale aux autres gares du réseau de Bordeaux Métropole. Les modèles économiques proposés tiendront compte d'un amortissement en terme financier sur dix ans maximum. Par ailleurs, notre réflexion s'inspirera d'études similaires réalisées dans d'autres métropoles en France ou ailleurs.

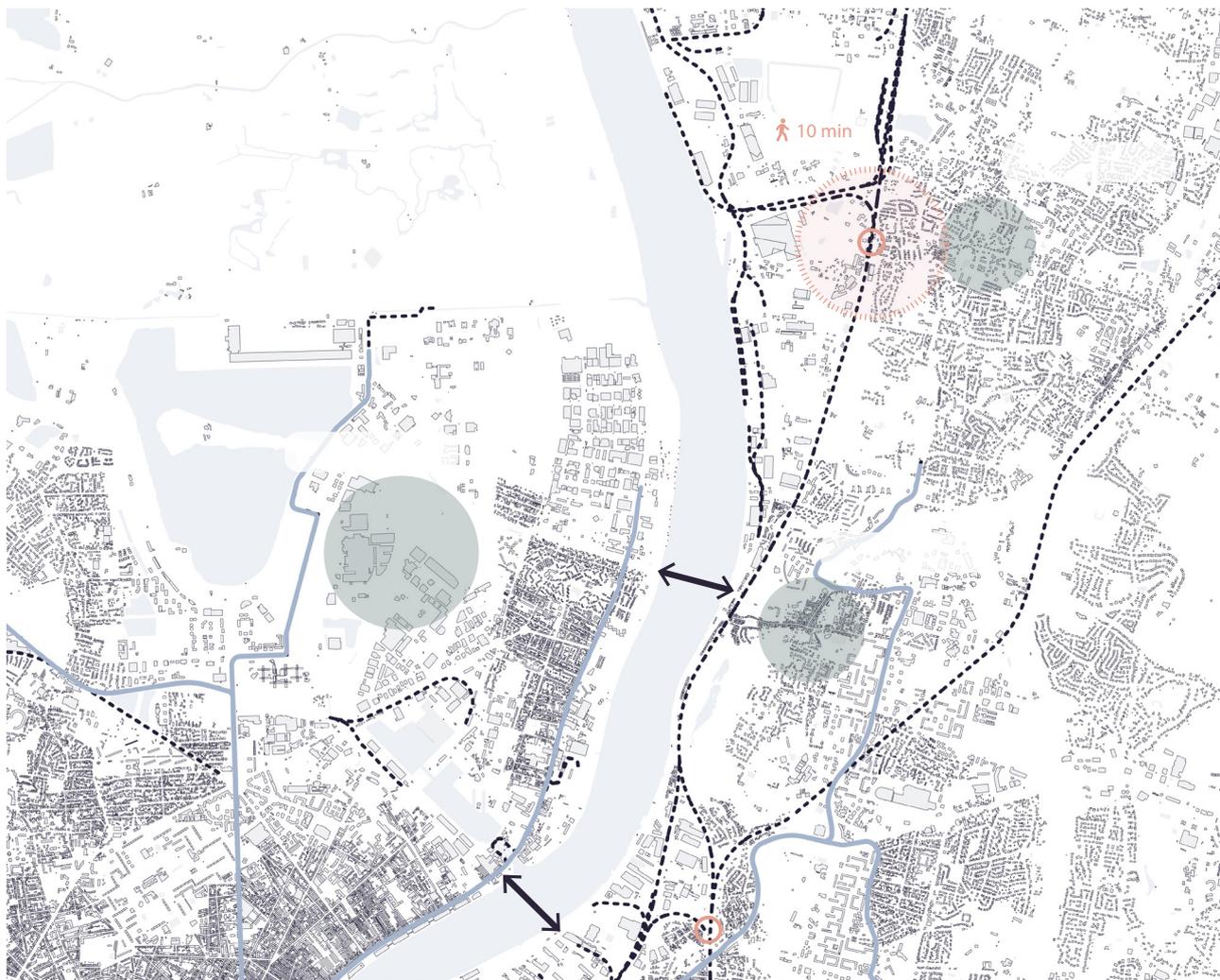
La gare de Bassens



Descriptif de situation

La gare de Bassens est située sur la rive-droite de la métropole bordelaise, au nord-est la ville-centre de Bordeaux et à environ un kilomètre à l'est de la Garonne. Dans le réseau métropolitain, elle s'insère sur la ligne TER 24 entre la gare de Cenon au sud et celle de La Gorp au nord. Elle est située à l'entrée Nord-Est de l'agglomération sur la ligne Bordeaux-Paris via Libourne, à seulement sept minutes de Bordeaux Saint-Jean.

La gare s'implante au centre de la commune de Bassens, à moins de 500 mètres du centre-bourg. Elle se trouve entre une zone d'activités industrialo-portuaire et une zone résidentielle.



Plan de situation de la gare de Bassens

Histoire de la gare de Bassens

Dès la fin du XIX^{ème} siècle, l'arrivée et le déploiement du chemin de fer à Bassens s'accompagnent d'un développement industrialo-portuaire important. Le passage d'une activité principalement viticole à des activités industrielles modifie le territoire de Bassens, qui voit disparaître massivement ses vignes présentes depuis le XVIII^{ème} siècle.

Pendant la Première Guerre Mondiale, les quais de Garonne sont reliés au réseau ferré. En effet, la région bordelaise, en plus de sa contribution en effectifs militaires, devient grâce à sa position stratégique l'entrée portuaire privilégiée des renforts alliés et des ravitaillements. A Bordeaux, mais aussi à Bassens et Lormont, des camps de transit destinés aux soldats étasuniens sont aménagés dès 1917. L'armée américaine s'implante dans la partie basse de Bassens pour construire un nouveau port car à ce niveau

de la Garonne, le site peut accueillir, avec son chenal de onze mètres, des installations portuaires en eaux profondes. La gare d'appontement de Bassens, avec les gares de la Baranquine au bord de la Garonne et de Sabarèges, devient donc l'une des principales bases du débarquement grâce à ses parties aménageables et sa position sur la ligne Bordeaux-Paris. Huit mille Sammies développent ainsi le "New Bassens", un appontement constitué de dix postes d'accostage, dont les installations accueilleront sept cent navires jusqu'en 1919.

Jusqu'en 1930, des entrepôts pour les produits pétroliers et des hangars pour les bois coloniaux sont construits sur les quais. Au milieu du XX^{ème} siècle, la gare de Bassens constitue l'un des pôles de développement de la commune. Elle est le lieu de la fête locale ou du marché et garde un rôle très important dans la vie quotidienne des habitants de Bassens.

Depuis la fin du XX^{ème} siècle, notamment avec l'utilisation croissante de la voiture, la gare a perdu de son importance. L'utilisation du train comme moyen de transport a perdu progressivement de son attrait et la gare située dans la partie basse de Bassens ne constitue plus aujourd'hui une centralité pour les habitants de la ville.

Analyse urbaine

Après nous être intéressés à l'histoire de la gare de Bassens, notre attention s'est portée plus précisément sur le tissu urbain dans lequel elle s'inscrit. La gare de Bassens apparaît très nettement comme occupant une place clef dans la définition des identités multiples de la ville. En effet, la gare et les faisceaux de rails qui lui sont liés créent une frontière nette entre les deux entités qui composent la ville : à l'ouest la zone industrialo-portuaire, à l'est la zone résidentielle menant vers le centre bourg. Ce frottement de deux caractères aussi franchement distincts nous a amené à nous questionner sur la place de la gare comme potentiel élément de liaison de ceux-ci, ainsi que sa capacité à se dégager elle-même une identité liée à son propre symbole.



La gare et le faisceau de rails comme frontière

D'abord, la forte présence d'industries dans le périmètre autour de la gare nous a amenés à considérer des contraintes relatives au Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) de l'établissement CEREXAGRI, implanté au sud de la gare. Celui-ci, entrant dans le cadre de la réglementation SEVESO, entraîne des contraintes liées à la sécurité de son environnement proche, ainsi qu'à la catégorisation des bâtiments. Ainsi, toute la partie sud du bâtiment de gare, ainsi que l'espace vert jouxtant le bâtiment, sont catégorisés en zone B1 qui rentre dans le Périmètre d'Exposition aux Risques (PER)¹ comprenant l'aléa toxique de niveau « Moyen plus ». Dans cette zone, le principe d'autorisation prévaut mais est limité. Elle n'a pas vocation à accueillir de nouvelles habitations.

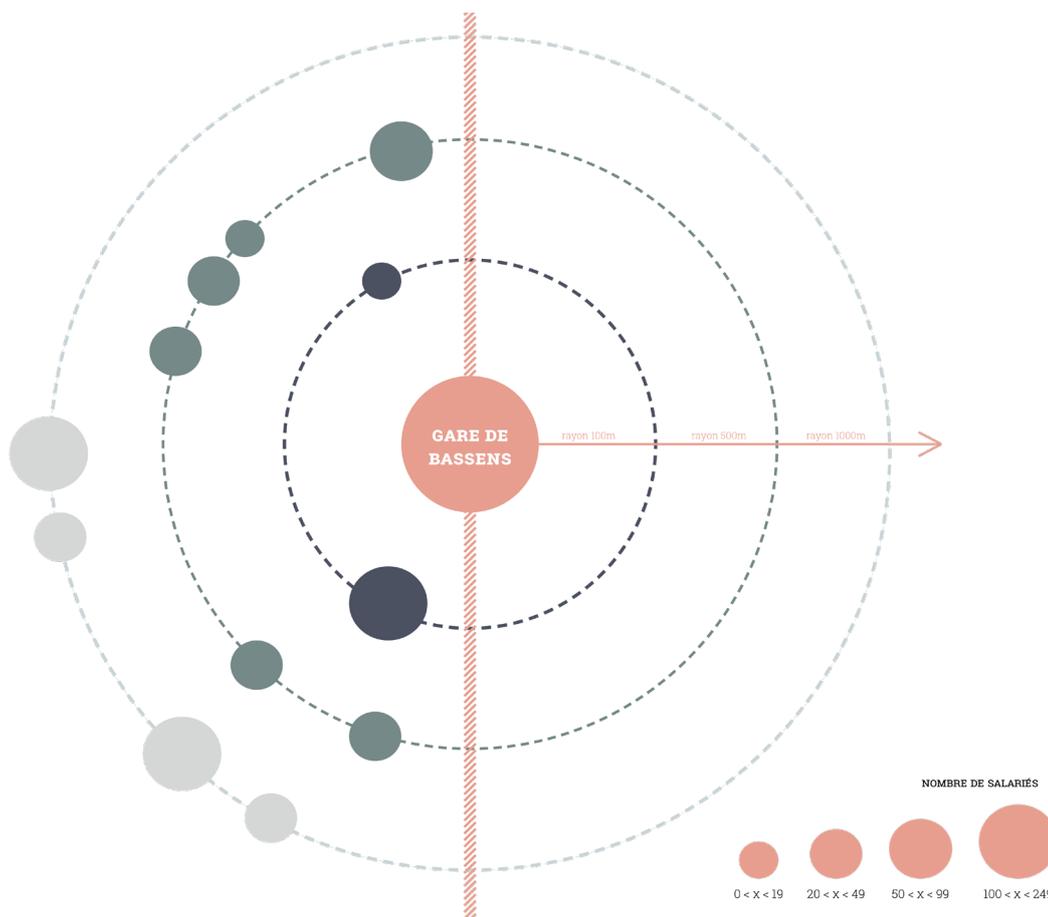
Les réglementations inscrites au PPRT représentent donc les principales contraintes du site de la gare de Bassens. La partie du bâtiment de gare inscrite au PER ne peut faire l'objet du développement d'activités susceptibles d'augmenter sa fréquentation et doit se voir aménager un local de confinement ou un point de ralliement selon les règles de mise en oeuvre du PPRT. Ces réglementations doivent donc être prises en compte dans notre programme de requalification de la gare.



Localisation de la gare au sein du tissu urbain de la ville de Bassens

Ensuite, après l'étude approfondie du quartier industriel proche de la gare et de ses contraintes, nous avons retenu le fort potentiel que représentait ce quartier drainant un grand nombre d'actifs. En effet, notre prospection nous a montré le très grand nombre de travailleurs présents dans un périmètre restreint d'un kilomètre maximum. La présence d'entreprises de grande ampleur, attractives et, pour certaines, en expansion nous a amenés à penser que le site de la gare pourrait s'inscrire dans cette dynamique technologique et se lier aux salariés de Bassens, pour certains usagers du service ferroviaire.

1 Voir *Document réglementaire, Annexes*.



Clé de lecture : Dans un rayon de 100m autour de la gare de Bassens, on trouve deux entreprises - l'une située au Nord de la gare employant entre 0 et 19 salariés et l'une au Sud employant entre 100 et 249 salariés.

Cercles d'entreprises à proximité de la gare de Bassens

De l'autre côté des rails, la zone résidentielle à l'est de la gare est particulièrement attractive. En effet, la Cité de la gare a récemment été réaménagée par le projet immobilier "L'Escale verte" qui constitue le premier îlot test de l'opération des "50 000 logements autour des axes de transport". Cet îlot de trente-huit logements étiré sur le terrain en pente est tourné vers la ville basse industrielle et la Garonne. Ainsi, l'îlot descendant en direction de la gare et mettant en valeur la topographie bassenaise peut constituer un élément participant à la revitalisation du site de la gare.



Plan de situation de la gare par rapport aux centralités bassenaises

La ville de Bassens est très marquée par sa topographie, qui lui permet d'avoir depuis son centre-bourg une vue dégagée sur l'autre rive de la Garonne. Le centre-bourg se trouve à une dizaine de minutes à pied de la gare et concentre mairie, médiathèque et quelques commerces. Les services de proximité sont plus importants en continuant vers la Place de la Commune de Paris. Cependant, la partie basse de Bassens reste éloignée des services en raison de la déclivité du territoire. La question de l'isolement du quartier de la gare par rapport au centre de la commune a donc été fondamentale dans nos recherches.



Typologie des services à proximité de la gare

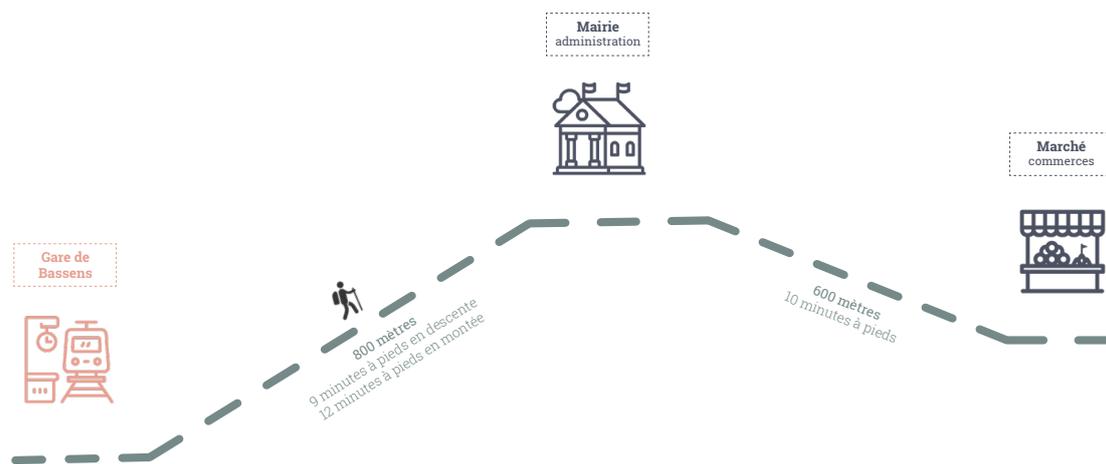


Schéma de la topographie de Bassens et de son enclavement par le dénivelé

Conjointement aux observations sur l'enclavement de la gare du fait de la déclivité, nous avons pu relever la difficulté de distinguer le bâtiment en lui-même. Celui-ci est aujourd'hui dissimulé par un mur d'environ deux mètres de haut qui clôture l'espace vert accolé à la gare, bloquant ainsi la lisibilité du lieu pour l'arrivant. Retravailler la visibilité de la gare est donc apparu comme un élément essentiel de la requalification du site, afin de faire retrouver à la gare sa fonction de marqueur du territoire communal et faciliter son identification pour les usagers.

Potentiel ferroviaire

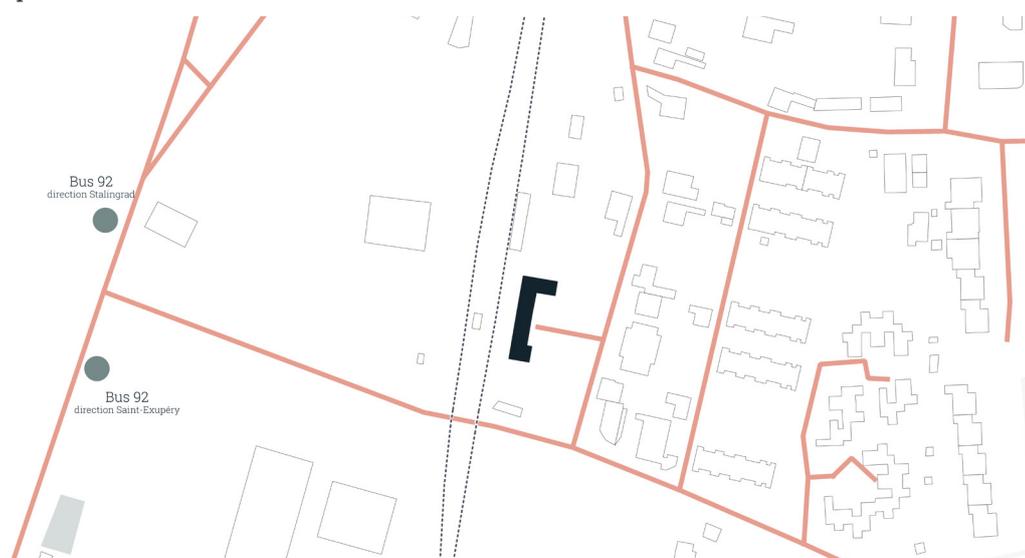
La gare de Bassens connaît une fréquentation d'environ 13 600 voyageurs par an (données 2016), soit une trentaine de voyageurs par jour, avec 8218 départs de trains en 2017. Son développement en tant que pôle d'échange multimodal est souhaité à la fois par Bordeaux Métropole et la commune de Bassens. L'étude préliminaire d'aménagement du pôle d'échange multimodal de Bassens de 2017 concerne le traitement des abords de l'actuelle gare de Bassens, sans modification des infrastructures ferroviaires existantes afin de favoriser la fréquentation et l'accessibilité à la gare de tous les usagers par des modes de déplacement variés (circulations douces, automobile, train, bus)¹.



Plan de situation large de la gare de Bassens

¹ Artelia, AALGB, APGB, Baggio-Piechaud, *Pôle d'échange multimodal Bassens - Études préliminaires*, 14/12/2017.

Située à l'écart des grands axes de communication (A10, D911, D10, D113), la gare dispose tout de même d'une assez bonne accessibilité automobile depuis l'avenue Cormier et la rue Goya à l'ouest et l'avenue de la république à l'est.



Plan de situation de la gare de Bassens par rapport au bus n°92

L'offre ferroviaire TER, complémentaire à l'offre TBM (celle du tramway A dont le terminus La Gardette est situé à l'extrémité sud de la commune), fait de la gare de Bassens un pôle de proximité à l'échelle de la commune. En effet, la gare est desservie par les lignes de bus 90 et 92. La ligne 90 est la plus proche : l'arrêt de bus Meunier se situe seulement à 200 mètres à l'est sur rue de la Roseraie. L'arrêt de bus Gare de Bassens de la ligne 92 est situé à 300 mètres au sud-ouest de la gare, Avenue Manon Cormier. Cependant la fréquence de la ligne 92 reste faible, à raison d'un passage toutes les heures en semaine et toutes les deux heures le samedi.

La gare de Bassens présente un potentiel d'évolution de sa fréquentation dans ce secteur pourvu d'activités, qui accueille de nouveaux habitants et dont l'offre de logements augmente. Le projet de diamétralisation des lignes de Bordeaux Métropole dès 2020 pourrait de plus permettre d'augmenter le nombre d'arrêts de trains à Bassens.

Cependant, comme l'a souligné l'étude préliminaire de 2017 pour le développement du pôle multimodal de Bassens, ce potentiel se heurte à plusieurs obstacles : une topographie marquée sur les abords qui pose la question de l'accessibilité PMR, l'étroitesse du passage sous voie ferrée avec le pont des Sables existant, un manque de lisibilité urbaine, un déficit de desserte en transports en commun, des aménagements sommaires des abords (un grand parking d'une vingtaine de places) qui ne considèrent pas réellement les piétons et vélos. Les conditions d'accessibilité sont donc à améliorer. Un des aménagements souhaité en ce sens par la ville de Bassens et étudié par la SNCF est la construction d'un pont-cadre, pour le passage des piétons et des vélos, en parallèle du pont des Sables, qui permettrait le franchissement des voies ferrées et l'accessibilité aux quais. Le bilan de l'étude préliminaire propose trois hypothèses de réaménagement du PEM avec un coût minimum de six millions d'euros pour chacune d'elles, ce qui représente un gros investissement. L'étude pré-opérationnelle de réaménagement serait prévue pour 2022 afin que soient engagés les travaux, co-financés par la SNCF, la commune de Bassens, Bordeaux Métropole, la Région voire les fonds européens.

En attendant cette étude, la commune souhaite aménager un parc-relais de 500 places au sud de la gare. Une nouvelle ligne de bus, la ligne Corol 31, a été mise en route à la rentrée scolaire 2019, faisant le lien entre Bassens et le campus universitaire. Elle passe notamment par les gares Saint-Jean et de Cenon, mais ne se prolonge pas jusqu'à la gare de Bassens. Cette ligne rive-droite, qui pourrait transporter 23 000 voyageurs par jour, s'inscrit dans la stratégie métropolitaine des mobilités incluant le Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains pour les transports collectifs et un plan d'action en matière de déplacements d'ici à 2025.

Axes de projet

Toutes les observations qui nous ont mené vers cette analyse ont été formulées grâce à des méthodes d'enquêtes diversifiées. En effet, nous avons réalisé des entretiens informels, de type micro-trottoirs, auprès d'usagers de la gare. Nous avons interrogé des personnes prenant le train en semaine, trois jours différents, à l'heure du départ et de l'arrivée. Nous avons fait de même avec l'employée du guichet de la gare de Bassens, un mercredi après-midi. D'autre part, nous avons mis en place un questionnaire en ligne, visant à récolter des informations sur l'âge, le lieu de résidence et de travail et l'utilisation de la gare des personnes interrogées, ainsi que sur leur avis quant à la potentialité de trouver de nouveaux usages en gare de Bassens. Nous l'avons diffusé via les réseaux sociaux, dans des groupes thématiques autour de la ville et a notamment été relayé par la page Facebook de la mairie et par des habitants. Nous avons pu recueillir 104 réponses¹.

Ces réponses nous ont permis de compléter notre étude menée sur les différents aspects qui font la gare, son symbole, son inscription dans un site particulier et ses potentialités. Nous avons notamment dégagé trois axes de réflexion, pour engager son projet de réhabilitation.

La fonctionnalité

Cela fut une partie importante de la réponse faite à nos entretiens avec les personnes rencontrées sur le quai de gare : questionner l'organisation du service offert aux voyageurs. En cela, nous entendons particulièrement repenser l'attente courte, les services qui lui sont liés, pour des usagers réguliers qui restent peu de temps en gare. La priorité se porte alors sur une réflexion plus large autour de la fonctionnalité de la dépose minute, au stationnement sécurisé des vélos, à l'ajout de mobilités en libre-service, etc. Améliorer la fonctionnalité du site permettrait aussi de contribuer au développement de la gare de Bassens en tant que pôle multimodal. Pour cette gare d'interconnexion, et s'il faut l'envisager dans un schéma de halte d'un RER métropolitain, repenser l'offre de la gare comme telle, comme un noeud de mobilité quotidienne fonctionnelle et optimisée.

Le service aux entreprises

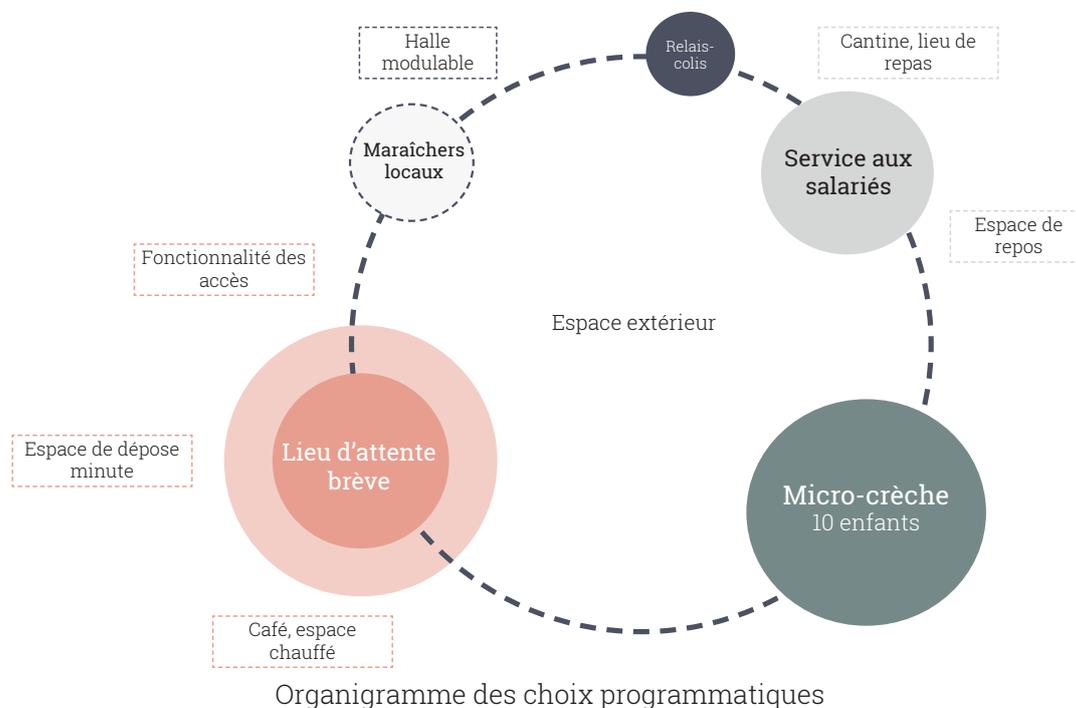
Comme nous l'avons observé, quelques 800 personnes travaillent dans un rayon d'un kilomètre autour du site. La gare occupe une place centrale dans ce périmètre industriel et technologique, ainsi ne pourrait-elle pas devenir un lieu qui s'adresse aux travailleurs ? N'a-t-elle pas un rôle à trouver dans l'offre de services faite à cette population nombreuse ? Il semble envisageable de suivre cette piste pour penser un espace dédié au service aux employés, qui leur permettrait de sortir du cadre normatif des salles du personnel réglementaires, pour trouver un espace plus ouvert en dehors de leur entreprise.

La centralité

Autant notre étude sur la symbolique d'une gare, que la volonté du maire de conserver un guichet ouvert, et les réponses à notre questionnaire nous ont montré que la gare est un objet particulier dans le paysage d'une ville. Elle nous paraît donc être un lieu privilégié pour réintroduire des services dans la partie basse de Bassens, aujourd'hui absents. Il s'agira de centraliser des usages à l'échelle du quartier, mais qui mettent en avant la place de frontière qu'occupe la gare, qui en font un lieu clef pour le développement urbain. Envisager la gare comme une nouvelle centralité pourrait désamorcer la frontière nette dessinée par les rails entre le quartier industriel lié au port de Bassens et aux industries de construction, et le quartier résidentiel allant vers le centre de la commune. En tant que point central, elle a l'occasion de s'affirmer comme nouvelle centralité, adressée cette fois aux deux publics majeurs de Bassens. Il sera primordial de réfléchir à la complémentarité des usages pour penser un lieu actif tout au long de la journée.

1 Voir *"Un aperçu du jeu d'acteurs bassenais"*, Annexes.

Ces axes nous ont mené vers la formalisation d'un programme pour la réhabilitation de la gare. Celui-ci s'organisera autour d'un parvis repensé pour correspondre à l'usage qui est fait de la gare (attente brève, dépose-minute...). On pourra y trouver d'une part l'espace de coworking commandé par le maire de Bassens, une cantine inter-entreprises ainsi qu'une micro-crèche. Ces usages seront reliés par une halle, qui en plus de former un espace couvert, sera le lieu d'accueil d'éléments plus ponctuels, comme l'installation de stands de maraîchers locaux, ou d'autres manifestations plus éphémères (vide-grenier, etc.). On inclura la présence d'espaces paysagers qui viendront aussi relier les usages, et faire office de zone tampon avec la circulation automobile.



Développement du projet

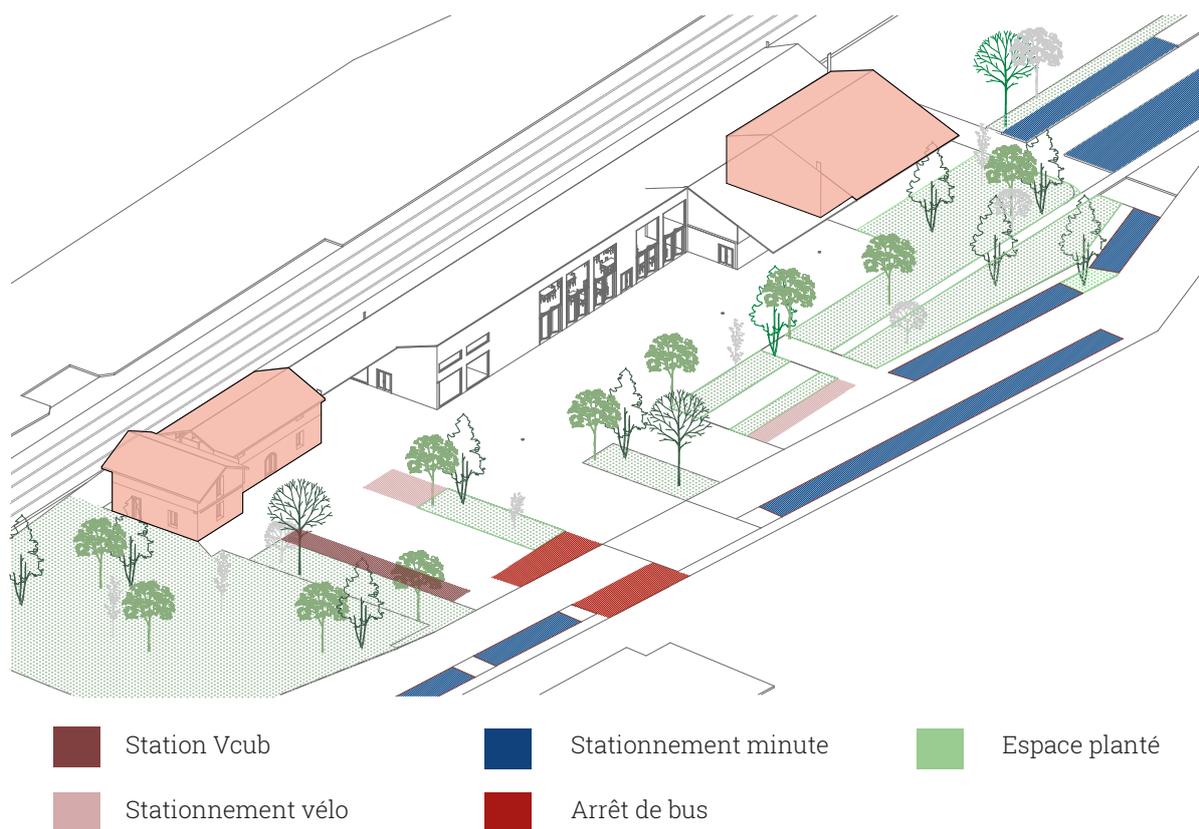


Plan masse du projet

Le parvis de gare, un espace public

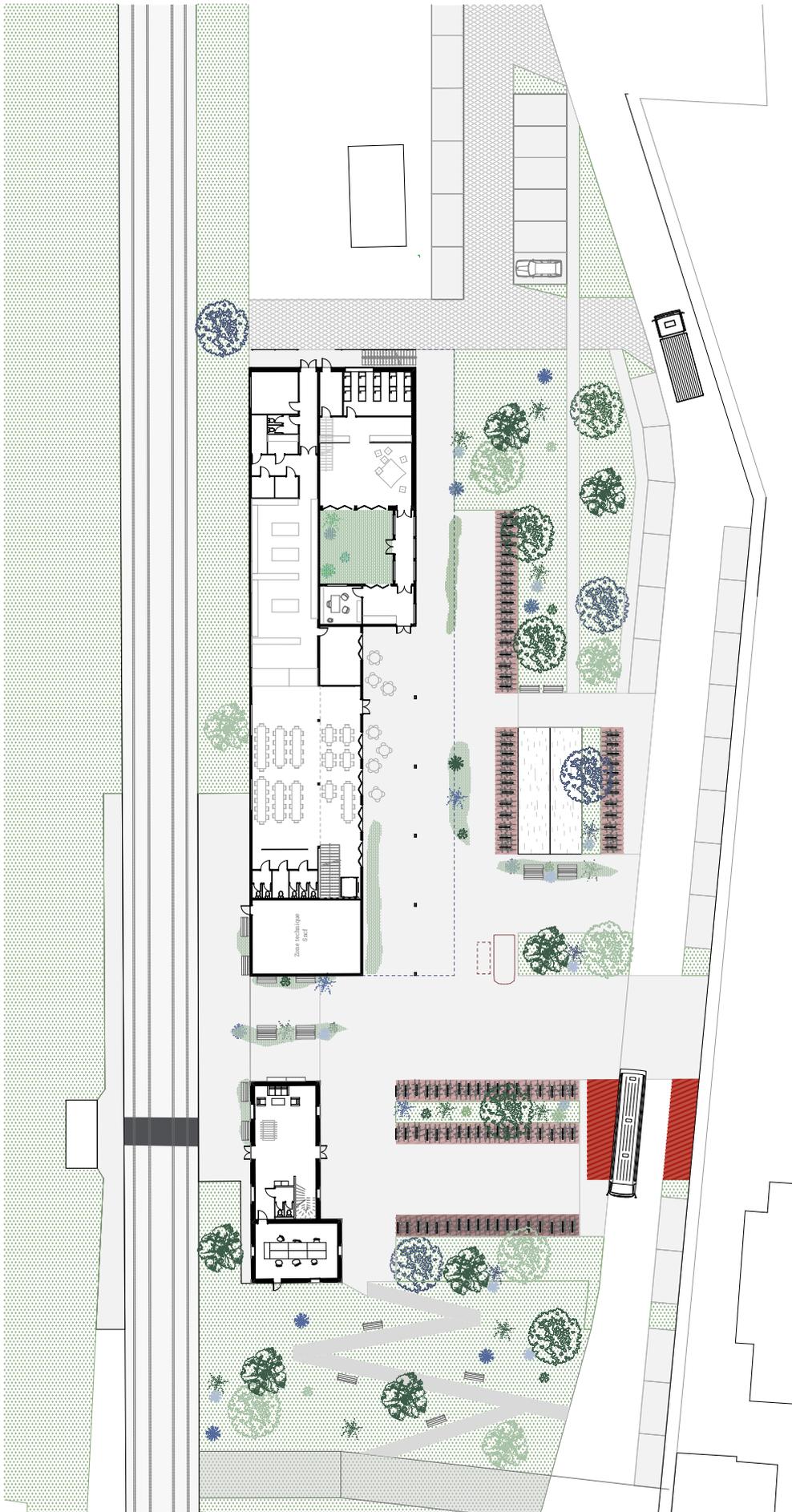
Comme nous l'avons développé auparavant, la gare de Bassens est aujourd'hui engoncée entre plusieurs frontières visuelles. La plus importante se trouve être le mur d'enceinte de l'espace vert au sud, dont la hauteur ne permet la vue de la gare qu'une fois sur son parking. La première étape dans la valorisation de la gare passe par la destruction de ce muret, déjà actée par la mairie pour le mois de juin 2019.

Il nous paraît primordial de repenser le parvis de la gare dans notre réflexion sur la valorisation de celle-ci. Nous avons pensé à élargir celui-ci, pour offrir un dégagement plus important devant la gare. Il sera organisé de telle sorte à laisser une grande place aux modes de déplacements doux, à une station Vcub, de nombreux espaces de stationnement de vélos, mais aussi en incluant un arrêt pour le bus 90. Sa déviation a été envisagée dans le cadre de l'étude commandée par Bordeaux Métropole pour l'organisation du pôle multimodal de la gare de Bassens¹. Nous avons trouvé judicieux d'intégrer leur hypothèse de connexion avec le bus, pour encourager à son usage plutôt qu'à celui de la voiture individuelle. La place de celle-ci sur le parvis de la gare se traduit par une optimisation de la dépose-minute. Nous avons souhaité réduire l'emprise des parkings, et la repousser plus au nord, pour souligner la promotion de ces autres moyens de transport. Aussi, dans de nombreuses gares aujourd'hui, et particulièrement à la gare de Bassens actuellement, la surface de parking complexifie les accès, et empiète sur une vue générale et agréable du lieu. Nous souhaitons que le parvis soit comme un appel qui dirige plus clairement l'utilisateur vers son train, et qu'il privilégie le piéton plutôt que l'automobile.



Axonométrie du projet, en rose les deux bâtiments existants

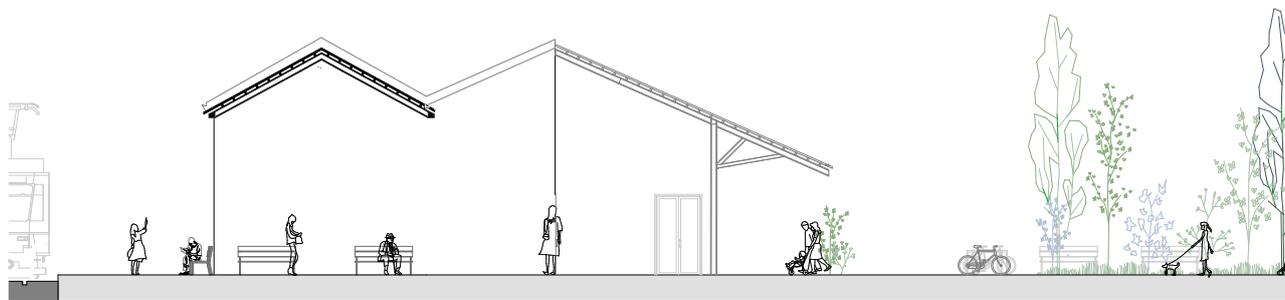
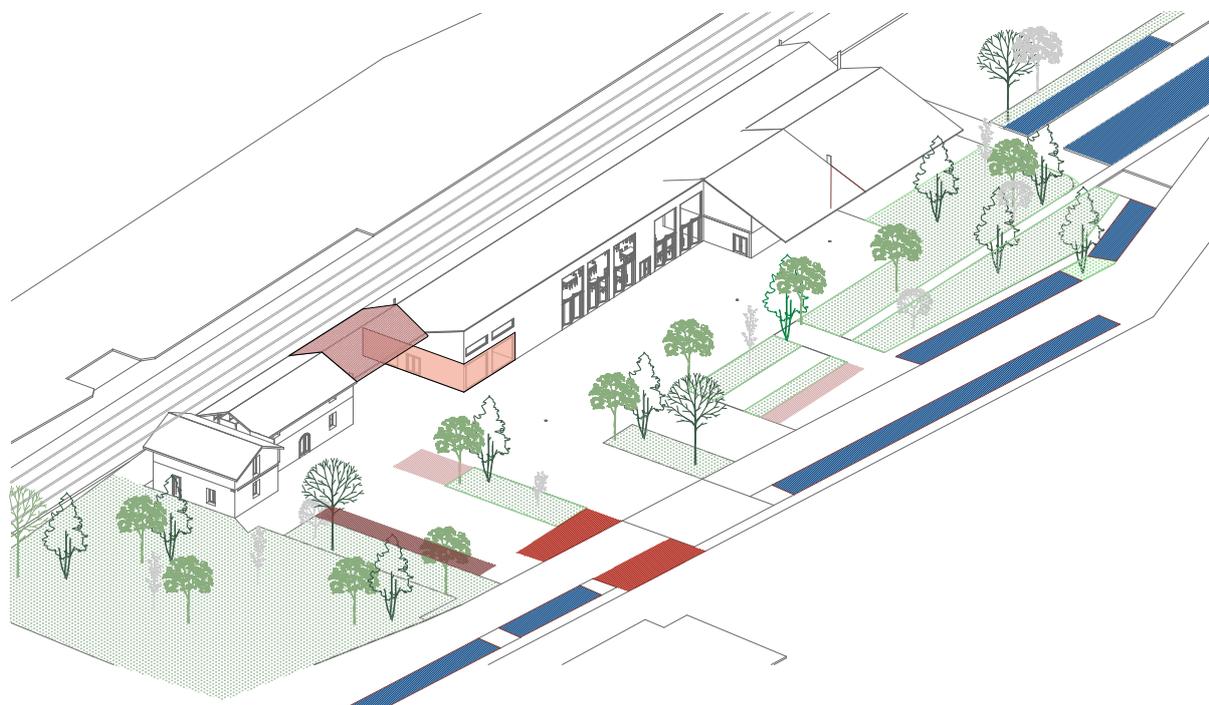
1 Artelia, AALGB, APGB, Baggio-Piechaud, *Pôle d'échange multimodal Bassens - Études préliminaires*, 14/12/2017.



Plan RDC du projet

D'autre part, nous avons identifié deux parties à distinguer dans le bâtiment de la gare de Bassens, comme souligné par Lionel Treussard dans la fiche d'identité de celle-ci. La partie sud, où se trouve aujourd'hui le hall, serait conservée pour sa valeur patrimoniale. De son côté, la partie plus au nord, qui héberge une zone technique, serait déplacée pour laisser un accès vers le quai. Ainsi, on prolongerait le profil de toiture de la gare pour permettre un large passage qui marquerait l'arrivée sur le quai, et qui dégagerait la vue pour une plus grande sécurité de l'usager. Celui-ci serait à l'abri lors de l'attente, et visible. Prolonger le profil de la gare, et le rattacher par ce couvert permettrait de mettre en valeur le bâtiment actuel. Nous avons pensé à développer cette nouvelle partie vers la halle de stockage plus au nord, afin de faire se rejoindre les deux entités. Par cette linéarité, il s'agirait de créer une façade le long des quais, pour renforcer la sécurité mais aussi répondre d'un point de vue morphologique au site, en venant le clore.

Dans cette nouvelle aile de la gare s'installerait plusieurs éléments de programme. Il faudra toutefois conserver un espace technique dédié à la SNCF au niveau du passage et de la zone technique actuelle.



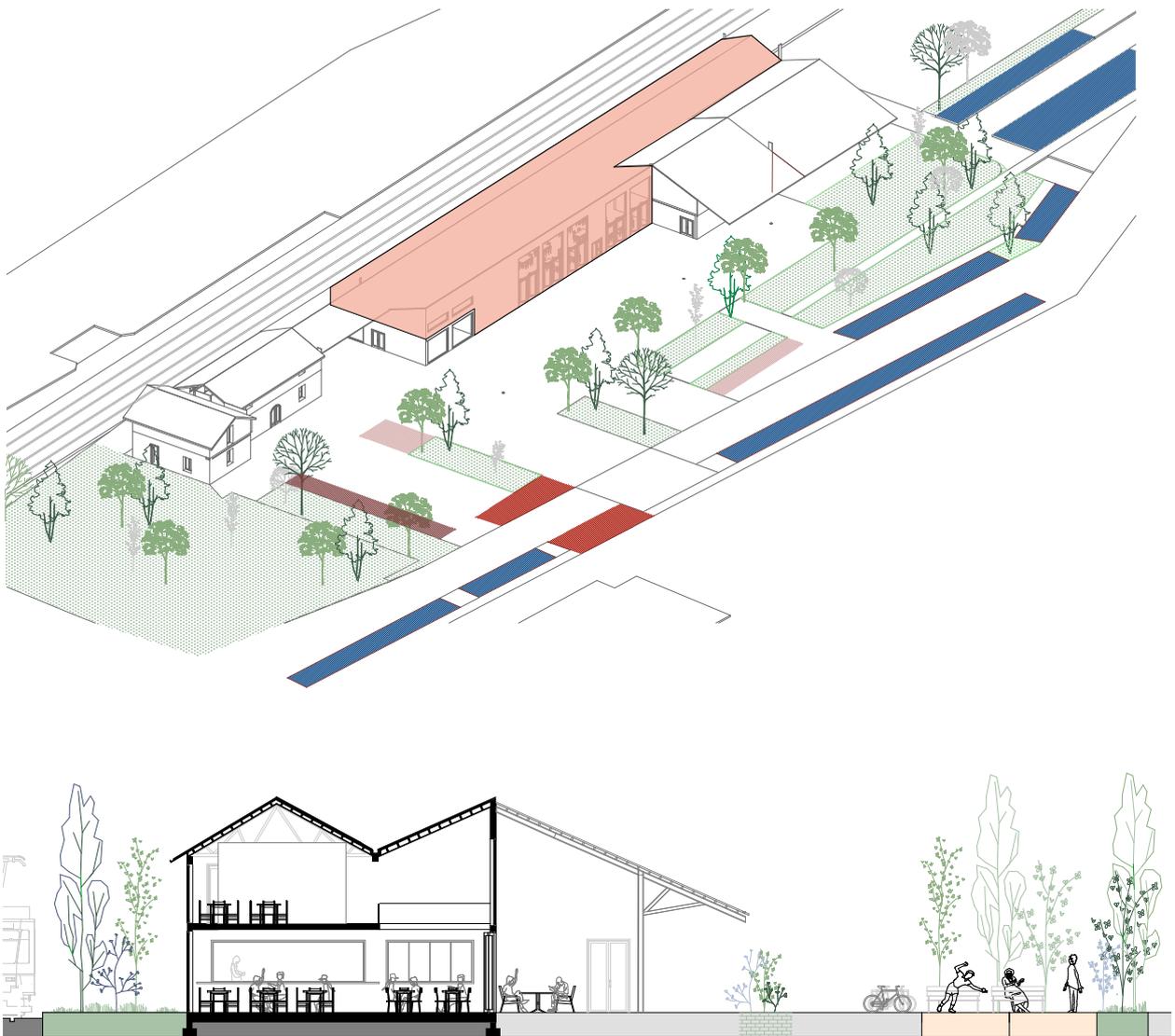
Coupe du passage vers les quais

Cantine inter-entreprises

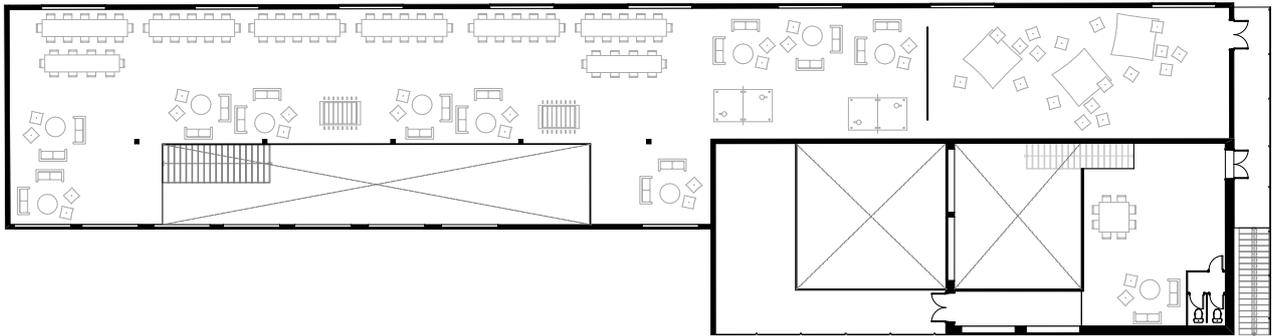
Dans cette même extension se trouverait l'élément le plus conséquent du programme, à savoir un restaurant inter-entreprises. Sous la forme d'une cantine se déployant sur deux niveaux à certains endroits, il pourrait accueillir jusqu'à 150 couverts le midi. Comme nous l'avons étudié précédemment, environ 800 personnes travaillent dans un rayon de dix minutes à pieds autour de la gare, la taille de ce restaurant ne semble alors pas démesurée face à cette potentialité de fréquentation.

Lieu de repas, mais aussi de repos, la cantine serait mise en lien avec des espaces extérieurs et de loisirs (pétanque, ping-pong, baby-foot, etc.) pour permettre aux salariés de s'extraire de leur lieu de travail le temps de leur pause déjeuner. Ainsi, sortir de leur cadre de travail leur permettrait une déconnexion bénéfique à leur activité, tout en restant accessible rapidement. La relation directe avec un extérieur, parfois végétal, peut être un atout attractif pour ces personnes qui pour la plupart travaillent dans des usines closes, et manipulent pour certains des produits chimiques voire toxiques.

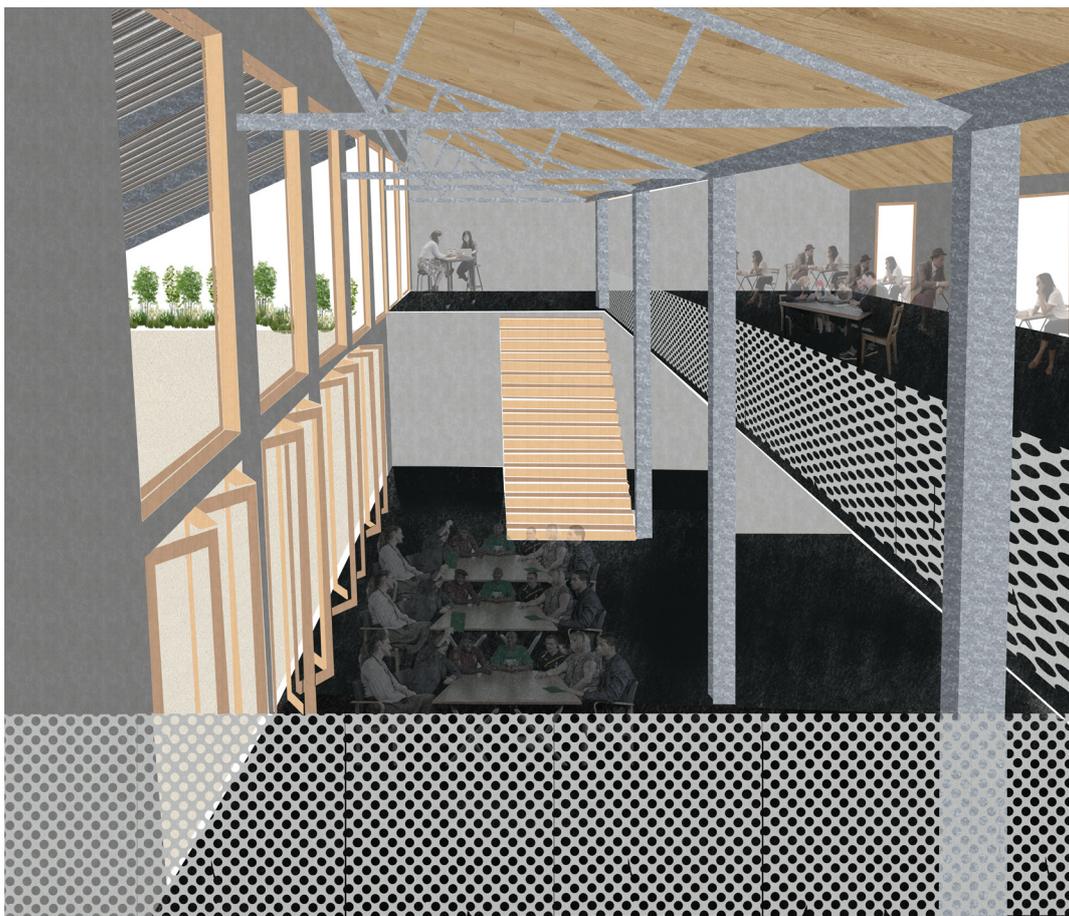
Il est possible d'envisager cet espace comme s'ouvrant presque complètement vers l'espace paysager en lien avec le parvis. Aussi, il bénéficierait de l'accessibilité à vélo et en transport en commun mise en place aux abords de la gare, et pourrait se déployer vers le parvis pour profiter de cet espace extérieur.



Coupe de la cantine et du parvis



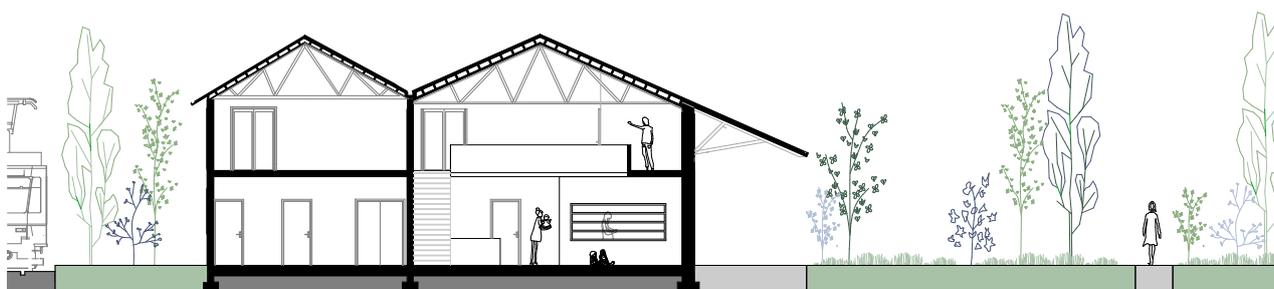
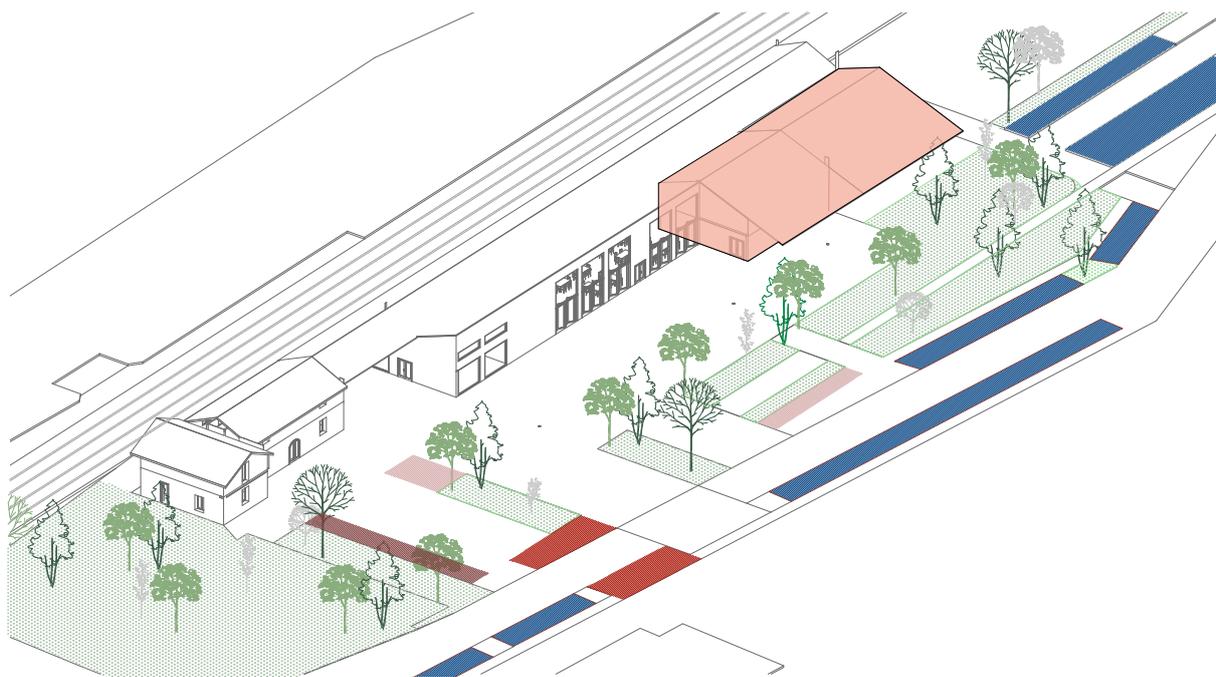
Plan du premier étage de la cantine et de la micro-crèche



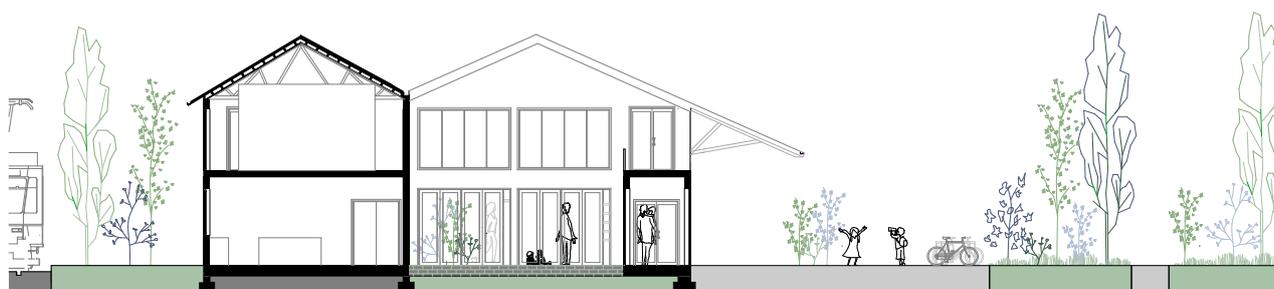
Vue intérieure de la cantine

Micro-crèche

Dans l'ancienne halle (qui abrite aujourd'hui un espace technique) viendrait se nicher une micro-crèche. Plusieurs projets de ce type (micro-crèche ou halte-garderie) ont été réalisés dans des gares semblables à celle de Bassens, comme par exemple en gare de Roanne¹. Celle-ci serait d'une capacité de dix enfants, d'âges divers. Cet élément de programme permet de s'adresser aux différents publics que touche la gare, c'est-à-dire autant aux bassenais usagers du train qu'aux salariés travaillant à Bassens mais vivant ailleurs. Cette rencontre placerait de nouveau la gare comme un lieu clé créant du lien, là où les limites physiques des rails forment une frontière. D'ailleurs, la fonctionnalité du service ferroviaire, du dépose-minute et des accès, seront plus que bénéfiques dans le quotidien de la micro-crèche.

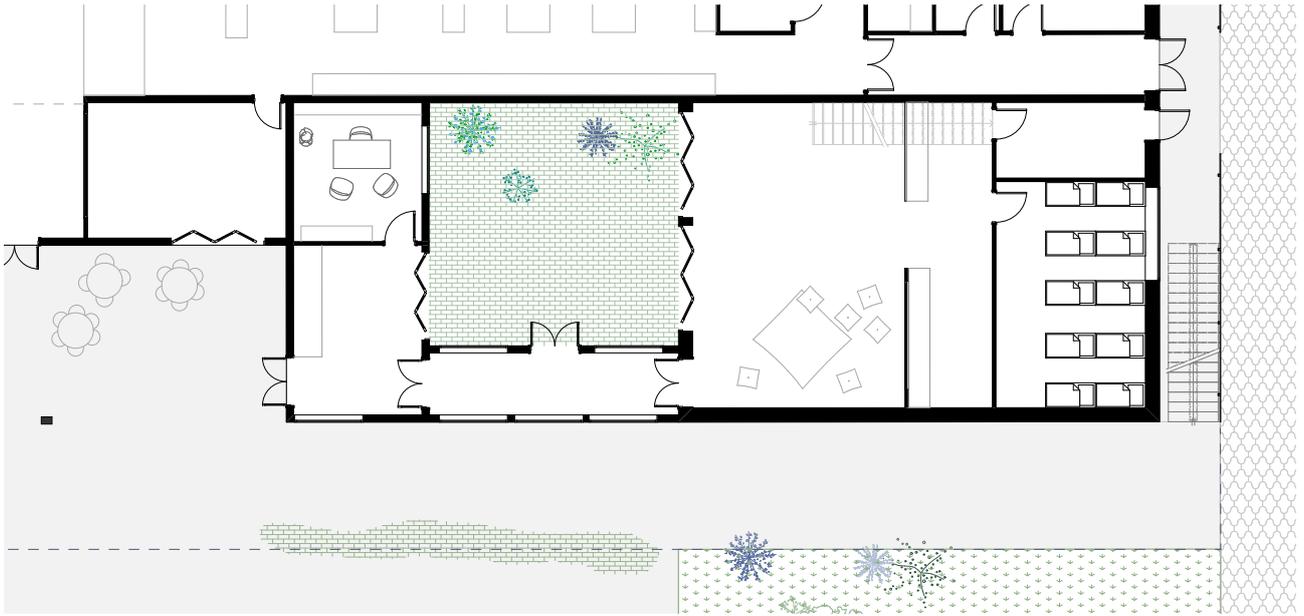


Coupe de la micro-crèche et de la cuisine de la cantine



Coupe du patio de la micro-crèche et de la cuisine de la cantine

1 Voir *Livret de benchmarking : des inspirations d'ailleurs*, Annexes.



Plan zoomé de la micro-crèche et de son patio



Vue intérieure de la micro-crèche

Espace de coworking

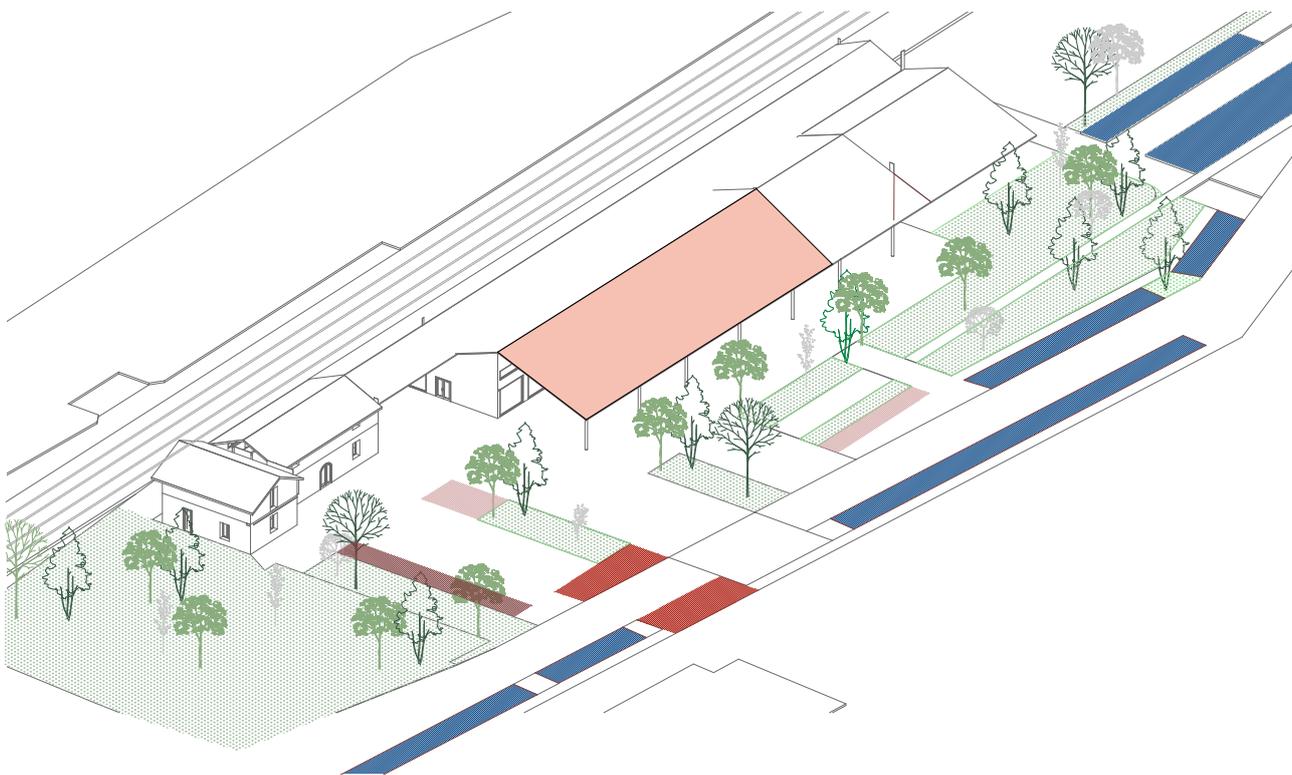
Dans notre proposition de réhabilitation de la gare, nous avons choisi de conserver le projet de coworking validé par la mairie de Bassens. Le bâtiment principal de la gare nous a semblé être le lieu idéal pour implanter ce programme, grâce à l'existence des deux niveaux. Dix-huit personnes pourraient travailler dans ces lieux, que nous imaginons modulables pour être le plus en lien avec l'organisation des travailleurs indépendants. La flexibilité du coworking semble tout à fait correspondre avec un lieu symbole de mobilité, comme la gare.

Les futurs travailleurs pourraient tout à fait trouver leur place dans un quartier déjà marqué par l'industrie et l'innovation technologique. Ils pourraient être également attirés par les services développés dans d'autres parties du programme, comme la cantine inter-entreprises ou la micro-crèche.

Halle modulable

Nous avons utilisé le profil de la halle existante, qui abriterait la micro-crèche, pour le prolonger. Celle-ci viendrait prendre place parallèlement à l'extension, elle-même dans le prolongement de la gare. Ce couvert en matériau léger pourrait être composé, c'est-à-dire ajouré à certains endroits afin de laisser passer la lumière. Cette halle modulable pourrait être habitée de différentes manières : par des activités régulières, comme l'installation de stands pour des maraîchers locaux à la sortie du train, ou par des événements plus ponctuels (ex : brocante) ou en lien avec la cantine.

Enfin, cette couverture serait l'élément signal de la gare, lequel ferait le lien entre tous les éléments de notre programme de réhabilitation. Elle favoriserait la création de lien social et le contact entre acteurs et usagers.





Vue extérieure du parvis de la gare



Vue extérieure de la halle modulable

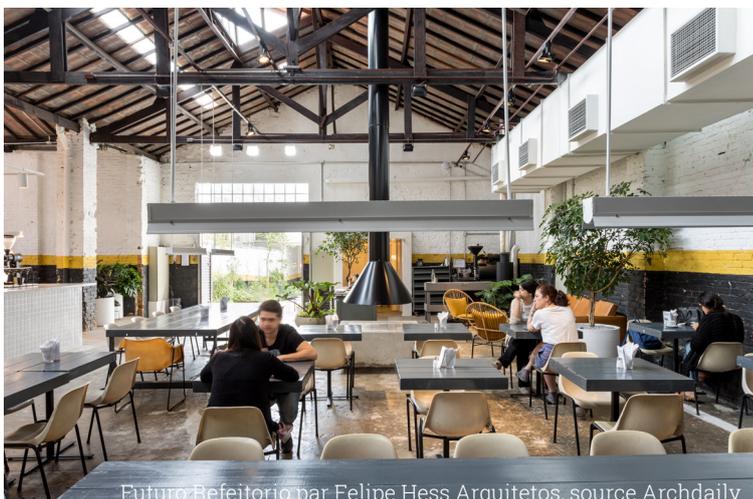
Références d'espaces et d'ambiances



Inspirations pour la
cantine d'entreprise
(page de gauche)

Pour la micro-crèche
(page de droite)

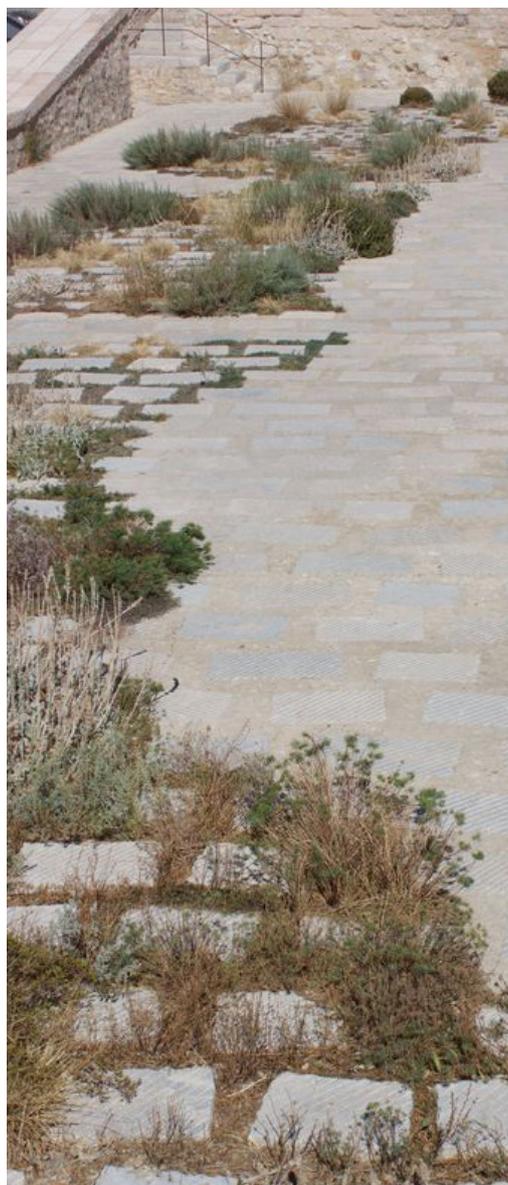
Pour la halle modulable
ainsi que pour le
traitement de l'espace
public.



Futuro Refeitório par Felipe Hess Arquitetos, source Archdaily



La Cantine du Voyage à Nantes, source Tripadvisor



Pavés végétalisés, source Pinterest



HN Nursery, Hibinosekkei, source Archdaily



Galaxen, Kullegaard, source Archdaily



Halles de Tartare, Tectoniques Architectes, source Archdaily



Mode de gouvernance et modèle économique

Notre programme pour la gare de Bassens projette d'aménager un espace-hybride visant un public varié. Nous avons en effet pris en compte la population dynamique qui serait le plus susceptible de profiter de nouvelles activités (restauration, coworking) sur le site de la gare : les nombreux actifs de la zone industrialo-portuaire de Bassens et les familles. De plus, nous avons inclu dans notre programme des espaces consacrés aux services-minutes (relais-colis) pour les personnes de passage à tout moment de la journée et un service de micro-crèche en semaine pour les enfants dont les parents habitent, travaillent à Bassens ou transitent par sa gare.

Pour établir un mode de gouvernance et un modèle économique adapté à la programmation de cet espace-hybride, nous nous sommes inspirés du modèle d'établissement des tiers-lieux en ce qu'il articule différents acteurs et s'implante dans un territoire singulier. Cependant, nous avons pu remarquer que ce modèle favorisant l'essor d'espaces de travail partagés et collaboratifs n'est pas toujours compatible avec les projets de requalification des gares secondaires¹. En effet, dans le cas de la gare de Bassens, les contraintes relatives au Plan de Prévention des Risques Technologiques de l'établissement CEREXAGRI impliquent de repenser la gare pour la mettre aux normes de sécurité. La mise à disposition d'un local de confinement et l'allongement du bâtiment pour développer des activités en dehors de la zone PER nécessitent des travaux coûteux, que nous jugeons peu compatibles avec un modèle de gouvernance de type tiers-lieux dans lequel les investissements financiers engagés ne seraient ni rapidement ni assurément amortis. Le manque de flexibilité du site en l'état actuel nous paraît donc moins évidemment répondre aux difficultés économiques du champ entrepreneurial.

De plus, la localisation particulière de la gare dans la partie basse de Bassens près de la zone industrialo-portuaire nous est apparue propice au développement de services aux entreprises dont le modèle économique serait "rentable" ou "sûr" à moyen terme. C'est pourquoi nous avons plutôt choisi de cibler un public particulier avec cette proposition de requalification de la gare de Bassens, là où "les publics font les tiers-lieux"².

Conception

Afin de concevoir au mieux l'aménagement des espaces, nous nous sommes inspirés du concept des "comités de pôle" mis en place en région île-de-France pour les Plans de Déplacements Urbains (PDU)³. Ces comités sont des organes de concertation qui rassemblent autour d'une thématique de planification tous les acteurs impliqués dans ce thème relatif au projet d'aménagement. Nous avons donc pensé à l'élaboration de trois comités spécifiques pour la conception de notre projet de réhabilitation : un comité mobilité, un comité entrepreneurial et un comité services publics.

Un comité technique s'est déjà réuni pour la transformation de la gare de Bassens en pôle d'échange multimodal (PEM). Il a permis d'encadrer l'étude préliminaire sur le PEM de Bassens et comprend les membres suivants : la mairie de Bassens, la SNCF, l'exploitant du réseau de transport Kéolis, la Région, le groupe d'ingénierie Artelia, la Direction du réseau transports urbains, les services aménagement urbain et études et maîtrise Director du Pôle Territorial de Rive Droite.

En parallèle de ce comité exclusivement dédié au développement du PEM de Bassens, un **comité mobilité** pourrait être réuni autour des sujets suivants : un parvis de gare plus lisible, favorable aux mobilités douces et aux services-minute. Les membres du comité seraient : la SNCF, le réseau de Transports Bordeaux Métropole, l'exploitant du réseau Keolis, la mairie de Bassens, Bordeaux Métropole,

1 Voir "Un aperçu du modèle des tiers-lieux", Annexes.

2 Citation de Marie-Laure Cuvelier dans "Un aperçu du modèle des tiers-lieux", Annexes.

3 Gonzalez-Alvarez A., Orlandi D., "Les comités de pôle d'Île-de-France : fausse concertation ou apprentissage ?", *Pouvoirs locaux*, n°66 III, 2005.

la Région, une société de logistique urbaine telle que Linkcity et éventuellement un.e représentant.e d'association pour les personnes à mobilité réduite (l'association espace33 par exemple qui accompagne les personnes en situation de handicap). Ces acteurs seraient chargés de concevoir l'ouverture et le paysagement de l'espace vert existant (comme proposé dans l'étude préliminaire de 2017¹), d'aménager un espace extérieur encourageant les mobilités douces (amélioration de la signalisation indiquant les arrêts de bus, mise en place éventuelle d'une station Vcub, élaboration de liaisons piétonnes, réduction du parking et ajout d'espaces de stationnements pour les vélos) et aux normes PMR, ainsi qu'un box relais-colis en lien avec la dimension "services-minute" des PEM.

Le **comité entrepreneurial** serait dédié à l'élaboration de la cantine inter-entreprise, il serait composé de la SNCF (pour l'aménagement et la mise à disposition de leurs locaux), du Club d'entreprises de Bassens, d'un groupement de comités d'entreprise (pour la participation à la cantine), de la mairie de Bassens, de la Direction Départementale de la Protection des Populations (pour un agrément sanitaire) et d'une société de restauration collective.

Le restaurant inter-entreprise (RIE) présente de nombreux atouts. Géré par les Comités d'entreprise de plusieurs entreprises, il permet une mutualisation des coûts entre les différents acteurs participant. Ce modèle est compatible avec les entreprises de toute taille. Plus le nombre de bénéficiaires augmente, plus le coût global diminue et le prix du repas reste faible pour les salariés (inférieur 4,5 € environ). Le taux de TVA peut être réduit (de 10 %) sur les coûts provenant de la fourniture des repas. Enfin, la mise en place du RIE favorise les échanges et les synergies entre les entreprises, ce qui est un point intéressant pour la pérennité des entreprises de la zone industrialo-portuaire de Bassens. Cependant, ce projet demande tout un travail de séduction et de démarchage des entreprises à proximité directe de la gare. En effet, certaines entreprises disposent déjà de locaux de restauration ou de restaurants d'entreprise (SARP sud-ouest par exemple). De plus, l'entreprise Lafon SAS située à moins de 100m de la gare de Bassens, comptant 100 à 199 salariés et ayant un chiffre d'affaire important (50 000 € en 2009) va déménager d'ici deux ans et demi, ce qui compromet sa potentielle participation à l'implantation d'un RIE, mais pourrait laisser place à une nouvelle entreprise potentiellement séduite par un tel projet dans la gare de Bassens, à proximité de leur lieu d'implantation.

Afin de convaincre les entreprises partenaires de l'intérêt d'un RIE, il serait envisageable de miser sur un modèle de restauration avec des produits locaux de qualité faisant gagner en attractivité ce nouveau lieu de restauration destiné aux employés. De plus, le RIE présente un gain de bien-être pour les employés : il les incite à sortir du cadre de l'entreprise pour leur temps de pause repas et offre un moment de détente dans un laps de temps maîtrisé pour préserver l'efficacité et la productivité des collaborateurs. En axant le projet de RIE sur le principe fondamental du bien-être des employés et de l'aspect "produits locaux", le développement de ce dernier paraît réalisable sur le long terme.

Autre point non négligeable, les RIE se doivent de respecter des règles drastiques en termes d'hygiène et de sécurité, bien plus strictes que celles de la restauration commerciale. Dans le cadre du « Paquet Hygiène » mis en place par l'Union européenne en 2006 par exemple, les établissements proposant une restauration collective doivent obtenir un agrément sanitaire de la DDPP (Direction Départementale de la Protection des Populations) justifiant l'application de pratiques rigoureuses en matière de traçabilité et de contrôles.

Le **comité services publics** aurait pour mission la conception de la micro-crèche. Cette micro-crèche pourrait être aménagée dans la lignée de la cantine inter-entreprise pour devenir une crèche inter-entreprise (scénario 1) destinée en priorité aux employés des entreprises parties prenantes ou bien rester une micro-crèche classique (scénario 2) destinée à un public moins ciblé.

Pour concevoir une micro-crèche, il est nécessaire de déposer un dossier auprès de la Protection Maternelle et Infantile afin de créer une entreprise ou une association. Un référent technique (docteur,

1 Artelia, AALGB, APGB, Baggio-Piechaud, *Pôle d'échange multimodal Bassens - Études préliminaires*, 14/12/2017.

puéricultrice ou éducateur de jeunes enfants) est obligatoire sur le site et une étude de marché doit être menée pour démontrer le besoin de création d'une micro-crèche (étude statistique avec données INSEE par exemple). Une micro-crèche doit obtenir plusieurs autorisations pour ouvrir et fonctionner, notamment l'autorisation du maire de la commune. D'abord, le maire est chargé d'une part de l'application des mesures de police et de surveillance en vue d'assurer la protection contre l'incendie et la panique dans les établissements recevant du public, d'autre part du respect des normes en matière d'accessibilité aux personnes handicapées. Il est assisté dans cette fonction par une commission consultative de sécurité et d'accessibilité. Ensuite, l'avis du service de l'hygiène alimentaire, sollicité auprès de la Direction départementale de la cohésion sociale et de la protection des populations (direction des services vétérinaires s'il y a une cuisine) est également nécessaire. Enfin, l'autorisation ou l'avis du président du Conseil général est requis.

Le Groupe Babilou, spécialisé dans la création de crèches privées, a déjà collaboré avec SNCF Gares & Connexions dans le cadre des crèches de la gare de Roanne¹ et de la gare de Paris-Nord². Cette entreprise propose un accompagnement sur-mesure dans la création de crèches. Elle peut procéder à l'étude de faisabilité, à la gestion des demandes d'agrément et de subventions auprès des institutions concernées, ainsi qu'au recrutement et à la formation de l'équipe de la crèche. De plus, elle met elle-même en place les campagnes d'inscription et prend en charge le traitement des demandes de place en crèche et les attributions (selon les critères définis en amont avec les parties prenantes du projet).

- Scénario 1 : micro-crèche inter-entreprise

Les membres du comité de conception d'une micro-crèche inter-entreprise seraient : la SNCF, la mairie de Bassens, la Protection Maternelle et Infantile, la caisse des Allocations familiales, une entreprise spécialisée dans la création de crèches privées (telles que le Groupe Babilou par exemple), la Direction départementale de la cohésion sociale et de la protection des populations, le Conseil général, le Groupement de Comités d'Entreprises (déjà impliqué dans le projet de cantine inter-entreprise) et le Club d'entreprises de Bassens.

- Scénario 2 : micro-crèche classique

Les membres du comité de conception d'une micro-crèche classique seraient : la SNCF, la mairie de Bassens, la Protection Maternelle et Infantile, la caisse des Allocations familiales, une entreprise spécialisée dans la création de crèches privées (telles que le Groupe Babilou), la Direction départementale de la cohésion sociale et de la protection des populations et le Conseil général.

Au sein de chaque comité, les membres peuvent exprimer leurs priorités et préoccupations afin d'élaborer un projet commun, validé par l'intégralité des membres.

Conception du bâtiment en zone B1

Comme le précise le PPRT, il est nécessaire de démontrer par une étude que le risque et la protection des personnes sont pris en compte dans la conception d'un quelconque projet établi dans le périmètre soumis aux réglementations SEVESO. Une attestation établie par l'architecte du projet ou par un expert agréé doit être jointe à la demande de permis de construire, certifiant la réalisation de l'étude, et ce, conformément aux dispositions de l'article R.431-16c du Code de l'urbanisme. De plus, il est nécessaire de mettre en place des procédures d'alerte et d'évacuation (ou confinement) communes (de type Plan d'Opération Interne) avec l'exploitant du site à l'origine du risque : la société anonyme CEREXAGRI. D'ailleurs, les biens et activités existant en zones B1 font l'objet de mesures obligatoires devant être

1 Guernalec-Levy G., "La crèche est dans la gare", Magazine Parents [En ligne], mis à jour le 15/04/2013, consulté le 23/04/2019. Disponible à l'adresse : <https://www.parents.fr/bebe/mode-de-garde/la-creche-est-dans-la-gare-79659>

2 SNCF [En ligne], "La crèche aux abords de la gare de Paris-Nord ouvre ses portes", consulté le 19/05/2019. Disponible à l'adresse : <https://www.gares-sncf.com/fr/actualites/creche-aux-abords-gare-paris-nord-ouvre-ses-portes>

réalisées dans un délai de cinq ans à compter de la date d'approbation du PPRT¹ de 2012. On considère donc que l'aménagement du local de confinement dans le bâtiment de gare existant devrait être établi depuis 2017.

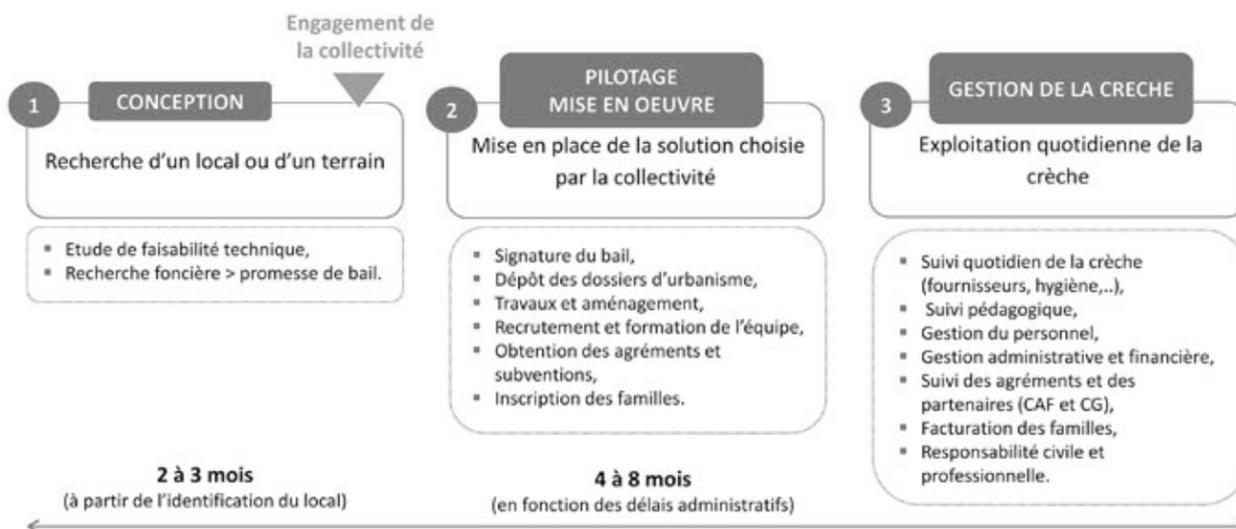
Notre projet d'aménagement de la gare en espace-hybride comporte la partie du bâtiment concernée par ces réglementations : le futur espace coworking. Sa conception devra donc prendre en compte les mesures ci-dessus.

Aménagement

Après le pilotage de la phase de conception du projet par les trois comités précédemment décrits, la phase d'aménagement nécessite une bonne articulation entre les différents acteurs et ce, en plusieurs temps. Dans un premier temps, la SNCF piloterait les travaux de démolition de la partie nord du bâtiment de gare existant et de prolongement de la partie sud du bâti jusqu'à la halle de stockage existante. Ainsi, les travaux pour la création d'un nouveau parvis de gare avec une halle modulable pourraient être entamés. Le réaménagement de l'espace extérieur (jardin à paysager, parking à redessiner...) serait pris en charge par la mairie de Bassens. L'aménagement du coworking de façon à ce qu'il puisse faire office de local de confinement constituerait la première étape des travaux d'aménagement intérieur.

Ensuite viendrait la phase d'aménagement des nouvelles activités dans le bâtiment de gare : la cantine inter-entreprise et la micro-crèche. L'aménagement de la cantine inter-entreprise peut faire l'objet d'une concession à une entreprise de restauration collective spécialisée dans ce type de projet. Ainsi, après une conception du projet validée par la SNCF et les entreprises parties prenantes, l'aménagement peut être piloté par l'entreprise de restauration collective en question.

La micro-crèche peut également faire l'objet d'une concession d'aménagement dans le cadre d'une délégation de service public afin que la SNCF mette ses locaux à disposition et que la commune de Bassens confie l'aménagement et la gestion de la crèche à un délégataire via un contrat d'une durée de 10 à 15 ans, au regard de l'amortissement des investissements.



Les services proposés par Babilou pour la création de crèche²

1 PPRT de Bassens et CEREXAGRI, Réglementation. Approuvé le 21 décembre 2012. Disponible à l'adresse : http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/piece_2_reglement.pdf

2 Source : <https://www.babilou.fr/collectivites/une-creche-sur-votre-commune.html>

Entretien et gestion

La gestion du parvis de gare et de l'espace extérieur pourrait être répartie entre la SNCF et la mairie de Bassens. En effet, en cas de réaménagement du jardin de la gare, l'espace vert devra être entretenu régulièrement par les services techniques de la mairie de Bassens. La halle modulable pourra être mise à disposition d'associations ou de maraîchers locaux comme nouvel espace dédié à des activités économiques ponctuelles, sous couvert de la validation de déclaration préalable auprès du maire de la commune. De plus, le parvis de gare avec ses stationnements pour vélos, espaces d'attente pour usagers et services-minute pourra être entretenu par la SNCF.

En ce qui concerne le coworking, sa gestion pourrait être confiée à une entreprise spécialisée dans le coworking. La jeune entreprise WIGI Bordeaux par exemple dispose de deux antennes situées dans l'hypercentre de Bordeaux (Rue Condillac et Boulevard du Président Wilson)¹ et recherche de nouveaux locaux pour élargir son implantation sur la métropole.

La gestion d'une cantine inter-entreprise peut être confiée au groupement des Comités d'Entreprise des sociétés partenaires du projet (art. L2323-20 et L2323-83 du code du travail). Les entreprises sont donc co-gestionnaires et l'entretien est régulièrement contrôlé par une commission comprenant des représentants des employeurs et des représentants des salariés. Sinon, la gestion peut être confiée au travers d'un mandat à un administrateur de biens (comme le groupe de conseil en immobilier CBRE) qui assure pour le compte des mandants l'administration, la comptabilité et le suivi technique de la structure mise en place. Traditionnellement, les sociétés de restauration collective telles que Sodexo, Compass EUREST ou encore Sogeres exploitent les restaurants inter-entreprises de différentes gammes (café, snack, self, brasserie, etc.).

Dans le cas de la création d'une micro-crèche encadrée par une entreprise externe (exemple : l'entreprise Babilou), cette dernière prend en charge la gestion post-crédation. Elle se charge du suivi pédagogique, de la gestion du personnel, ainsi que des documents administratifs et financiers. Cependant, il est important que la mairie assure un contrôle régulier du fonctionnement du service assuré par l'opérateur privé de la micro-crèche.

Sur le long terme, afin d'assurer une gestion optimale des différents espaces, il serait intéressant de maintenir les comités mobilité, entrepreneurial et services publics - mis en place dès la phase de conception du projet de requalification de la gare - pour qu'ils deviennent des "comités de gestion courante". En effet, une réunion une à deux fois par an pour chaque comité permettrait de faire un point sur l'état des espaces conçus et le cas échéant, de revoir l'entretien de ceux-ci. La répartition des voix entre les membres au sein de chaque comité pour prendre les décisions (à la majorité) pourrait être proportionnelle à la participation financière de chacun.

1 Site de l'entreprise : <https://wigi-coworking.com/>

Phase 1 : Gros travaux bâtiments, réaménagement parvis de gare



Phase 2 : Aménagement nouvelles activités dans le bâtiment neuf

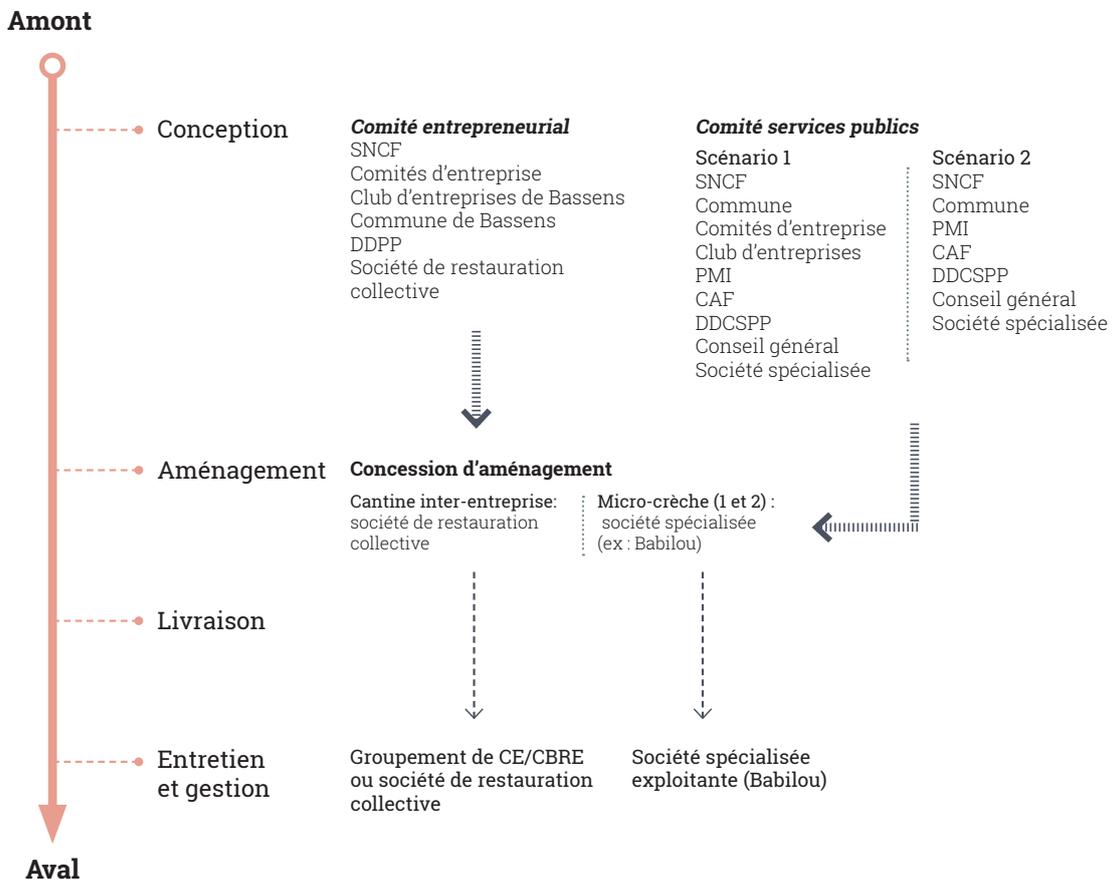


Schéma de gouvernance du projet de réhabilitation de la gare de Bassens

Modèle économique à prioriser

Afin d'amortir les importants investissements qui seraient engagés par la SNCF pour la requalification de la gare et de son site, nous proposons un modèle économique multi-partenarial dans lequel la SNCF ne serait pas seule à financer ces nouvelles activités et louerait sur le long terme ses locaux aux gestionnaires des différents espaces (coworking, cantine inter-entreprise et micro-crèche).

En effet, la rénovation (déjà en cours) de l'espace dédié à un futur coworking engendre des coûts importants sur une surface assez restreinte. Cependant, la location de l'espace réaménagé dans la partie historique du bâtiment de gare est tout à fait envisageable, les entreprises de coworking mettant habituellement en place des frais d'adhésion pour les coworkers et une facturation de services complémentaires (café, reprographie, etc) afin de fonctionner de manière rentable. Il est difficile d'établir une estimation du temps d'amortissement des investissements engagés par la SNCF sur cet espace de coworking d'une capacité de seulement dix-huit personnes. Or, la réflexion en termes de projet global sur la gare de Bassens permet d'entrevoir un modèle économique équilibré par les différentes activités à développer sur le site.

Dans un premier temps, il faut être conscient du fait que l'installation d'un restaurant inter-entreprise requiert un réel investissement, en raison des nombreuses règles strictes de sécurité et d'hygiène que l'aménagement de celui-ci doit satisfaire. Cet investissement important pourrait bien sûr être porté par la SNCF et les entreprises séduites par le projet. Mais surtout ce projet pourrait bénéficier de subventions de la part de la Région Nouvelle-Aquitaine et de l'Union Européenne qui allègerait son coût pour la SNCF et les entreprises impliquées.

Les différentes parties prenantes peuvent signer une convention où une entreprise principale s'engage à accueillir les employés des autres pour leur faire bénéficier du service de cantine. Ou, en cas de sous-traitance, un prestataire de service peut facturer à toutes les entreprises le coût de restauration. Sinon, les entreprises peuvent créer une association pour co-gérer la cantine ; dans ce cas-là, les coûts réels de fonctionnement sont répercutés aux entreprises et à leurs comités. L'association est donc facturée par le prestataire de service si la cantine est gérée en sous-traitance, qui facturera ensuite aux différentes entreprises.

Les entreprises utilisatrices de la cantine inter-entreprises prennent ainsi en charge les coûts réels, répartis en fonction du nombre de repas consommés par chacune. Plus le nombre de bénéficiaires augmente, plus les coûts se réduisent. Chaque société peut décider de la subvention qu'elle octroie à ses salariés (faisant baisser ou non le prix coûtant du repas pour lesdits salariés).

Cette cantine, selon la réglementation en vigueur, peut être accessible à des tiers dans la limite de 10% du nombre total d'utilisateurs. Ces personnes paient alors un droit d'accès qui renchérit le prix du repas. Il est possible de faire régler les utilisateurs avec des tickets-restaurants, uniquement après l'obtention d'un agrément. Mais ce mode de paiement reste marginal dans le cadre d'un restaurant inter-entreprise, le badge nominatif rechargeable via carte bancaire, chèque ou espèces étant davantage adapté au fonctionnement du RIE.

Les entreprises parties prenantes auraient la possibilité de sous-louer les locaux de la cantine ainsi que sa cuisine lors d'événements ponctuels (comme des repas de fête) pour rentabiliser leur participation à ce projet sur le long terme.

D'autre part, l'aménagement d'une micro-crèche représente un coût très important. En effet, il faut compter environ 200 000 € d'investissement¹. La mise aux normes incendie et aux normes d'accès du bâtiment engendre des coûts importants. Cependant, la SNCF ne serait pas seule à supporter ces coûts, le financement de l'investissement peut être soutenu par les collectivités territoriales (commune, Conseil général, Conseil régional), la caisse d'Allocations familiales, des fondations ou des partenaires privés (comme Babilou). Dans le cas d'une micro-crèche inter-entreprise (scénario 1), le Groupement de

1 Montant correspondant au coût des travaux d'aménagement pour la micro-crèche en gare de Roanne.

Comités d'entreprises participerait aux coûts des travaux.

D'ailleurs, comme l'indique le Groupe Babilou, pour aider à la création de crèches d'entreprises les pouvoirs publics ont mis en place des aides incitatives couvrant plus de 80% du coût de réservation : l'entreprise peut bénéficier de 50% de Crédit d'Impôt Famille (CIF) sur les dépenses engagées pour la réservation de places en crèches et le coût d'une place en crèche est une charge fiscalement déductible permettant une économie d'Impôt sur les Sociétés (IS) de 33,33%.

Ensuite, la micro-crèche peut être financée de deux manières : soit par les familles qui bénéficieront du complément de libre choix du mode de garde « structure » (barème libre fixé par le gestionnaire), soit par une contribution directe des caisses d'Allocations familiales et/ ou de la Mutualité sociale agricole via la prestation de service unique (PSU) et les familles en fonction de leurs revenus et du barème fixé par la caisse nationale d'Allocations familiales. Il ne peut y avoir de cumul entre ces deux modes de financement : des subventions auprès des collectivités territoriales ne peuvent être sollicitées qu'auprès d'autres dispositifs d'aide en vigueur. Dans le cas d'une micro-crèche inter-entreprises (scénario 1), les places seraient réservées exclusivement aux employés des entreprises parties prenantes ; tandis qu'une micro-crèche classique serait ouverte aux tiers (scénario 2).

La SNCF pourrait ainsi amortir cet investissement en louant ses locaux au gestionnaire de la micro-crèche à un loyer négocié en fonction de la contribution de chacun aux coûts d'aménagement.

Enfin, la halle modulable pourrait, comme son nom l'indique, être modulée selon le projet d'aménagement retenu : différents scénarios sont envisageables.

- Scénario 1 : halle destinée à la cantine inter-entreprise

La halle pourrait être aménagée en espace de restauration extérieur afin que la cantine bénéficie d'une terrasse. Elle donnerait ainsi une plus grande visibilité au bâtiment de restauration et attirerait davantage d'employés, voire de personnes extérieures aux entreprises, aux heures de repas. La halle serait dans ce cas entretenue elle aussi par la société de restauration concernée par la cantine inter-entreprises.

- Scénario 2 : halle ouverte aux activités de la commune

L'autre scénario envisageable serait de laisser la halle à la disposition de la commune de Bassens, qui pourrait louer ponctuellement des emplacements sous la halle dans le cadre d'événements (comme des brocantes, vides-greniers) ou pour la vente de produits frais de maraîchers locaux. Sur le long terme, la location de ces emplacements sous la halle de la gare requalifiée, accueillant des activités variées et attractives pour les usagers, pourrait engendrer un revenu pour la mairie, amortissant en partie sa contribution aux investissements engagés pour porter aux côtés de la SNCF un projet ambitieux de requalification.

Financement des travaux et aménagement

Frais de gestion et entretien

Espaces

Travaux sur bâtiments et réaménagement du parvis:

- Démolition partie technique
- Prolongement bâtiment sud
- Création de la halle
- Espaces verts
- Accessibilité PMR et vélos
- Rénovation bât. existant

Sources de financement

SNCF Gare et Connexion, commune, Bordeaux métropole, région.

Gestionnaires

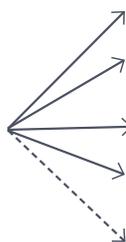
SNCF Gare et Connexion (bâtiment voyageur)

Commune de Bassens (espaces verts + halle dans scénario 2)

Bordeaux Métropole (bornes TBM, Keolis)

Entreprise de coworking locataire des locaux SNCF G&Co pour espace de coworking

Comité d'entreprises (halle dans scénario 1)



Cantine inter-entreprises

Comités d'entreprises

Subventions de la région et de l'Union Européenne.

Groupement inter-entreprises (ou société de restauration collective)

Locataire des locaux SNCF G&Co pouvant sous-louer occasionnellement les locaux à des tiers.



Micro-crèche

● Scénario 1 : Inter-entreprise

SNCF G&Co, commune, département, région, CAF, Comités d'entreprises, société spécialisée (ex: Babilou)

Société spécialisée (Babilou) locataire des locaux SNCF G&Co

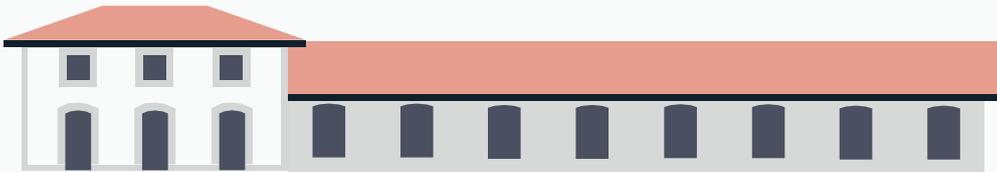


● Scénario 2 : Classique

SNCF G&Co, commune, département, région, CAF, société spécialisée (ex: Babilou)

Schéma de financement du projet de réhabilitation de la gare de Bassens

La gare de Talence-Médoquine



Descriptif de situation

Située au sud-ouest de la ville-centre de Bordeaux, la gare de Talence jouit d'une proximité avec un certain nombre d'équipements majeurs de la métropole bordelaise. Elle est en effet sur le trajet et à une distance très raisonnable des campus universitaires qui s'étalent sur Talence, Gradignan et Pessac, entourée de résidences étudiantes ; mais également très proche du Centre Hospitalier Universitaire de Bordeaux (CHU). Traversée par les lignes de TER Bordeaux-Arcachon et Bordeaux-Le Verdon, elle est toutefois peu lisible, étant implantée en contrebas de la plateforme viaire de la rue de la Vieille Tour.



Carte générale : situation urbaine de Talence-Médoquine

Construite dans les années 1930 en même temps que de nombreuses gares des alentours de Bordeaux et sur le même modèle que celles-ci, la gare de Talence-Médoquine fait l'objet d'une publicité considérable ces dernières années. Notamment depuis que la mairie de la commune talençaise a annoncé la réouverture de la halte ferroviaire en lien avec la mise en place de la première phase du « Réseau Express Métropolitain » ; et envisagé la réhabilitation des bâtiments composant la gare de Talence-Médoquine une fois qu'elle serait de nouveau halte ferroviaire. Il semble important de rappeler que si la gare concentre aujourd'hui l'attention de nombreux élus et citoyens au coeur de la métropole bordelaise c'est parce qu'elle a été fermée aux voyageurs depuis 1949. Considérablement dégradé, le bâtiment nécessite un petit rafraîchissement, tandis que la suppression de l'arrêt de trains sur les quais de ladite gare depuis des décennies rend toute réouverture de cette halte génératrice de retards sur les trajets concernés et demande le réaménagement des quais.

Analyse urbaine

La gare de Talence-Médoquine est constituée d'un bâtiment principal abritant le hall de gare et une halle directement reliée au quai, ainsi que d'un autre petit édifice où prenait place un automate et les sanitaires publics.

La gare est en contrebas du quartier, ce qui empêche une bonne connexion avec les autres bâtiments à proximité, malgré le fait que ce confinement lui garantisse aussi une certaine tranquillité. Enclavée, la gare est cependant bien accessible pour le piéton et les autres moyens de transport, à la différence de la gare de Caudéran : les voies ferrées ne constituent pas des obstacles impossibles à franchir.

En effet, deux passerelles de part et d'autre de la gare laissent voitures, bus, vélos et piétons traverser les voies en les surplombant. Une passerelle uniquement piétonne et cycliste, située un peu plus loin, permet aussi de traverser en toute sécurité par le biais de modes de transport plus doux.

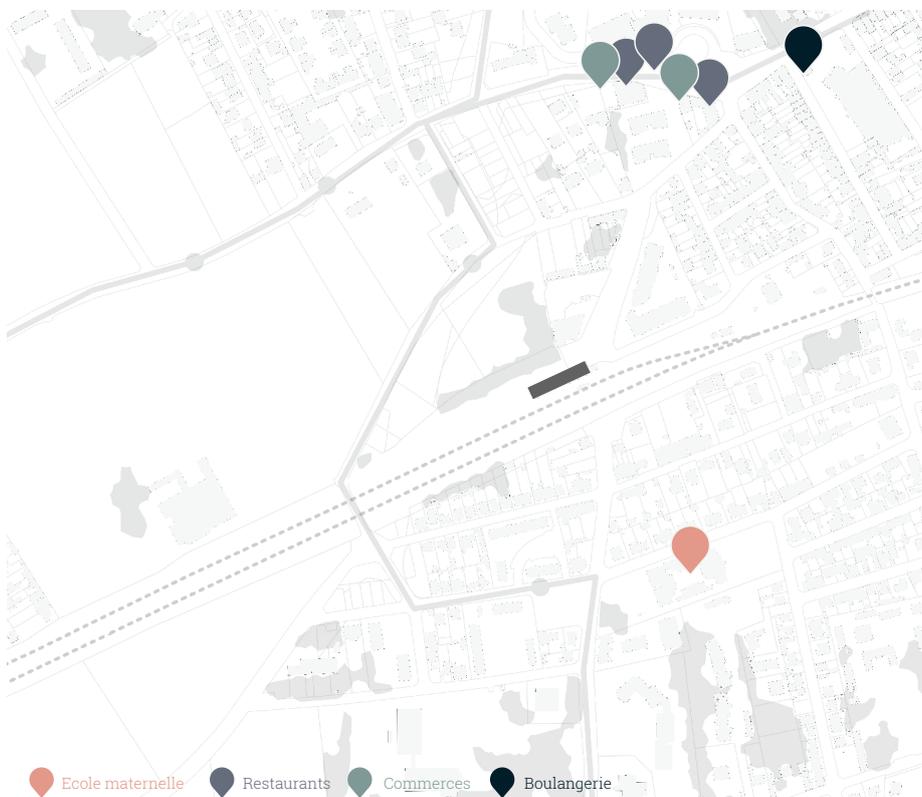
Le quartier est composé en majorité par des maisons individuelles, même si les constructions actuelles proposent de plus en plus de logements collectifs dont des logements étudiants.



Localisation des campus et résidences étudiantes environnant la gare de Talence



Typologie des éléments du tissu urbain environnant la gare de Talence



Types de services à proximité de la gare de Talence-Médoquine

Pour la revalorisation de la gare, nous avons bien évidemment pris en compte le scénario où la gare serait réouverte et où les trains des deux lignes qui la traversent s'y arrêteraient. Nous avons aussi pris en compte le fait que l'offre de transport multimodal serait renforcée sur le quartier.

En partant de ces hypothèses, nous avons pu élargir notre étude et envisager de porter une attention particulière à la présence de deux campus majeurs de la métropole de Bordeaux (ceux de Pellegrin et Talence) qui pourraient occuper une place centrale dans la réhabilitation de cet espace. La quantité d'étudiants qui résident et travaillent à proximité, représentant 20% de la population globale de Talence, nous a permis d'orienter considérablement les choix programmatiques du projet.

A une échelle plus resserrée, les enjeux majeurs de la requalification de la gare de Talence-Médoquine sont :

- La déclivité du terrain qui met à distance la gare du futur pôle multimodal d'une hauteur de presque sept mètres ;
- La connexion avec les nouvelles résidences collectives qui bordent le site, en haut du talus adjacent, qui semblent pour l'instant tourner le dos à la gare et la déconnecter de son environnement ;
- L'accessibilité et la lisibilité pour tous les moyens de transport, notamment les transports collectifs, les cyclistes et les piétons ;
- La valorisation de l'important terrain extérieur (3000 m²) et l'exploitation de son potentiel ;
- La visibilité depuis les axes routiers, notamment depuis le pont de la Vieille Tour et le pont de la Mission Haut-Brion qui ferait de la gare un véritable signal dans le tissu communal ;
- Les choix programmatiques en cohérence avec le public visé (les étudiants), et qui reste tout de même ouvert sur les habitants du quartier et les usagers des TER : l'assurance d'une mixité générationnelle, sociale et fonctionnelle.

L'objectif principal est de désenclaver la gare en l'ouvrant sur le quartier et en faisant d'elle un lieu d'accueil de publics variés, tout en conservant le sentiment de tranquillité que lui confère cet enclavement

Potentiel ferroviaire

Dans les études qui se sont concentrées sur la potentielle réouverture de la halte de Talence-Médoquine, la question du potentiel ferroviaire était centrale.

En effet, nous remarquons un consensus assez fort autour de cette question au niveau local (à l'échelle de la commune de Talence par exemple, comme nous l'a rappelé avec force le président de l'association Talence Gare Multimodale¹), et les principaux acteurs responsables de la réouverture de cet arrêt ferroviaire autrefois mitigés prennent maintenant le parti très clair d'une réouverture prochaine de la halte talençaise. Cette décision de réouverture est complètement en adéquation avec une étude commandée par Bordeaux Métropole qui souligne que l'attractivité de la gare Talence-Médoquine promet d'être considérable, avec une estimation de 2500 voyageurs par jour qui transiteraient par ce pôle ferroviaire.

L'un des premiers arguments en faveur du potentiel ferroviaire de la gare de Talence est le fait que des voies doubles soient déjà présentes et que sur celles-ci des trains se déplacent toujours à l'heure actuelle. La gare est donc plutôt fonctionnelle d'un point de vue des rails à proprement parler, ce qui nous exempte de toute intervention lourde et handicapante dans le cadre de la réhabilitation de la halte ferroviaire.

Dans le même sens, la "RER-isation" du réseau ferré au sein de la métropole bordelaise implique directement une réouverture de la halte en gare de Talence-Médoquine. Selon le planning de ce projet, cher à la mairie de Bordeaux et à Bordeaux Métropole, la gare de Talence rouvrira ses quais dès 2023,

1 Voir "Un aperçu du jeu d'acteurs talençais", Annexes.

au grand dam des élus locaux qui aimeraient voir la gare de Talence-Médoquine comme une halte dès 2021. En dehors de ces décalages d'échéances, la gare talençaise est en tout cas perçue comme étant prometteuse, car stratégiquement située sur le réseau ferré métropolitain.

De plus, il est capital de considérer que cette gare est excellemment bien placée vis-à-vis des bassins d'emploi. Au carrefour des trois grands pôles urbains - Bordeaux, Pessac, Talence- cet arrêt ferroviaire permet, en effet, un accès des non-métropolitains au cœur de la métropole (Bordeaux) et aux grands bassins d'emploi de celle-ci (CHU Pellegrin et cité administrative de Mériadeck, notamment). Il constitue de ce fait une alternative solide à l'automobile et aux encombrements de la rocade bordelaise ; alternative dont les avantages sont autant environnementaux que pratiques (coût financier et économie de temps). La gare de Talence ne serait donc pas une halte ferroviaire "de niche" puisqu'elle toucherait un public qui irait bien au-delà des Talençais, des riverains de cet édifice ; comme en sont bien conscients les élus communaux locaux.

Axes de projet

Pour mieux comprendre le contexte dans lequel la gare de Talence-Médoquine s'intègre, nous avons décidé de rencontrer les acteurs centraux qui pourraient avoir un impact sur la réhabilitation et réouverture effective de la gare talençaise (halte ferroviaire et bâtiment historique), dont les propos nous permettraient de cibler la direction dans laquelle notre projet de réhabilitation pourrait aller. Ces entretiens avec le maire, un membre du corps associatif militant pour que Talence-Médoquine redevienne une halte ferroviaire, un élu de la commune ayant également un mandat au sein de Bordeaux Métropole et le responsable du patrimoine de l'Université de Bordeaux, nous ont permis de mettre en avant les forces et les faiblesses de cette ancienne gare de la métropole bordelaise. Ils nous ont également donné la possibilité d'entrevoir le potentiel qu'elle détient en termes d'attraction de voyageurs et les nouveaux usages et activités qui pourraient s'y installer, en cohérence avec le tissu dans lequel elle est implantée. Ces différents retours nous ont permis de tracer les grands axes de réflexion de notre projet.

L'obstacle des retards

Avant d'aller plus loin dans la conception d'un projet autour de ce pôle ferroviaire, il nous faut mentionner quelques difficultés techniques à la réouverture de la halte de Talence et à la RER-isation du réseau ferré bordelais.

La diamétralisation des voies impliquées dans le projet de RER implique une cohabitation sur ces mêmes voies ferrées de TGV et de TER plus fréquents. Le partage de ces tronçons entre deux types de trains aux vitesses divergentes combiné au manque de stationnement pour ces trains (présence d'impasses ou de voies en entonnoir sur le circuit du futur RER bordelais) sera à l'origine de retards. Lesquels, pour être solutionnés, demanderont un certain délai, retardant de ce fait la RER-isation de la région autour de Bordeaux.

En plus de ce problème physique lié à l'état des réseaux ferrés de la métropole bordelaise, il faut considérer que notre projet de réouverture de la gare en tant que halte ferroviaire sera également à l'origine de retards pour les trains des lignes passant par cette gare et s'y arrêtant.

C'est pourquoi de nombreux aménagements de lignes et de voies sont nécessaires pour parvenir à cet objectif de réouverture de la halte talençaise et de RER-isation du réseau ferré métropolitain.

Ainsi, nous avons pu comprendre que la transformation de la gare désaffectée de Talence-Médoquine en une halte ferroviaire fonctionnelle était un grand défi qui impliquerait des conséquences en termes de trafic ferroviaire métropolitain.

Pour "compenser" l'effet perturbant de la réouverture de la halte ferroviaire sur les fuseaux horaires des TER et TGV (exprimé par des retards et des décalages) nous pouvions donc penser grand et envisager de faire de la gare de Talence-Médoquine non pas une simple halte ferroviaire mais un véritable noeud de moyens de transport et d'activités qui puissent la connecter au moins aux trois communes alentour. Notre projet de réhabilitation et de requalification du bâti ferroviaire talençais se devait de tenir compte

des spécificités locales mais également d'être pensé au-delà des frontières de la commune, puisqu'il aurait des répercussions sur le fonctionnement du futur RER métropolitain. Nous avons donc rapidement pensé à un projet ambitieux pour cette gare, à même de réunir des publics très différents.

Désenclavement du site

Plusieurs des acteurs locaux interrogés soulignent l'importance de l'ouverture du site de l'ancienne gare aux autres modes de transport, qui permettraient de mieux l'intégrer et de développer son potentiel de pôle d'échange entre différents modes de transport¹.

Détails des travaux

La mise en place de l'arrêt "Talence-Médoquine" suppose une séparation accrue entre les lignes Bordeaux-Irun (boucle de séparation à Biganos-Facture) et Bordeaux-Le Verdon, qui décentraliserait le trafic ferroviaire très focalisé sur la gare Saint-Jean. Et une modification du trajet de la ligne 32 reliant Bordeaux à Arcachon.

Les travaux d'aménagement commenceraient toutefois d'abord au sein de la gare Saint-Jean, par une restructuration de l'accès aux trains.

Ligne Bordeaux-Arcachon :

Trajet capital qui passe par la future gare de "Talence-Médoquine", le tronçon Bordeaux-Arcachon demandera des aménagements en termes d'arrêts. De par le fait que des retards seront générés par la halte talençaise, des suppressions d'arrêts seraient à prévoir sur cette ligne pour compenser la réouverture de la gare de Talence-Médoquine. Une surcharge des lignes est également prévisible du fait de ces retards, notamment en ce qui concerne les heures de pointe.

De plus, "Un besoin de voies à quai et de matériels supplémentaires" est signalé par la SNCF Réseaux pour que la desserte de cette "nouvelle" gare soit correctement assurée. Pour réduire les conséquences d'un arrêt supplémentaire pour les dessertes Bordeaux - Irun, il serait nécessaire de re-déterminer le trafic de l'ensemble de la ligne en faveur des sillons TER, cela rentrant en concurrence avec le transit TGV et de fret. Il serait question de remettre à jour des équipements de signalétique et de gestion des voies pour concilier le transit de TER et de TGV sur les rails ; aménagements de type "évitement dynamiques". L'impact de ces opérations est celui de coûts s'ajoutant à ceux de l'aménagement de la halte.

La solution prise en compte est celle d'un réaménagement à trois quais, avec une halte pour les deux axes. En effet, la gare de Talence dispose actuellement de quatre voies : côté Sud, deux voies assurent les sens aller-retour pour la gare Saint-Jean. Côté nord, les deux autres voies se trouvent condamnées. L'hypothèse prônée en priorité par la SNCF serait d'ajouter deux quais à la gare. L'accès à ces derniers se ferait par le pont de l'avenue de la Mission Haut-Brion, impliquant la construction de passerelles et ascenseurs aux normes PMR. Le premier aménagement de quai se ferait sur le terre-plein central, qui sépare les 2x2 voies. Le deuxième quai induirait des travaux beaucoup plus importants, avec la destruction du mur de soutènement en pente entre les deux ponts des avenues de la Vieille Tour et de la Mission Haut-Brion.

En effet, c'est un des éléments qui a été pour nous déterminant dans la construction d'un projet autour de la gare de Talence ; en grande partie parce que les bâtiments et les quais de l'ancienne gare sont difficilement accessibles, "enclavés", comme nous l'avons dit auparavant et comme le maire de Talence l'a évoqué à de nombreuses reprises lorsque nous nous sommes entretenus avec lui². Située en contrebas des axes routiers et de la circulation des automobiles, vélos et piétons, la gare de Talence-Médoquine est effectivement, dès le premier regard, perçue comme étant coupée du reste de la ville, engoncée entre deux déclivités et isolée.

Débloquer et fluidifier l'accès de tous les usagers (modes de transports classiques et doux) au bâti était un élément de réflexion préalable à toute projection en termes d'usages ou d'expression architecturale. Nous avons donc choisi de faire du désenclavement de la gare de Talence-Médoquine un des axes majeurs de sa réhabilitation et de sa conversion à de nouvelles fonctions attractives et utiles pour ses

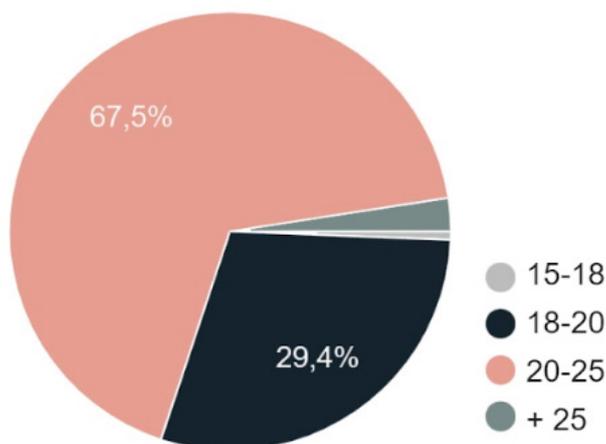
1 Voir notre entretien avec le président de Talence Gare Multimodale et Guillaume Garrigues, dans "Un aperçu du jeu d'acteurs talençais", Annexes.

2 Voir notre entretien avec Emmanuel Sallaberry dans "Un aperçu du jeu d'acteurs talençais", Annexes.

usagers et les riverains.

Un public étudiant en ligne de mire

En complément de ces entretiens avec les personnalités clés du jeu politique et associatif de la vie locale talençaise, nous avons voulu interroger de manière un peu plus conséquente les publics qui fréquentent la commune de Talence et pourraient, de ce fait, être intéressés et touchés par la réouverture de la halte et de sa gare. Pour ce faire, un questionnaire a été élaboré : il nous a permis de confirmer l'importance du public jeune et étudiant dans la zone autour de la gare de Talence-Médoquine.



Tranches d'âge des personnes ayant répondu au questionnaire sur la gare de Talence

Le graphique ci-dessus, compilant les résultats obtenus au questionnaire en question nous montre bien que les interrogés sont en majeure partie des personnes jeunes (la proportion d'enquêtés ayant plus de 25 ans semble particulièrement faible).

Bien évidemment, la thématique concerne tout particulièrement les utilisateurs des campus alentours, mentionnés plus haut, puisque les modalités de déplacement des jeunes publics sont plutôt orientés vers les transports en commun et modérément attachés à l'usage d'un véhicule individuel.

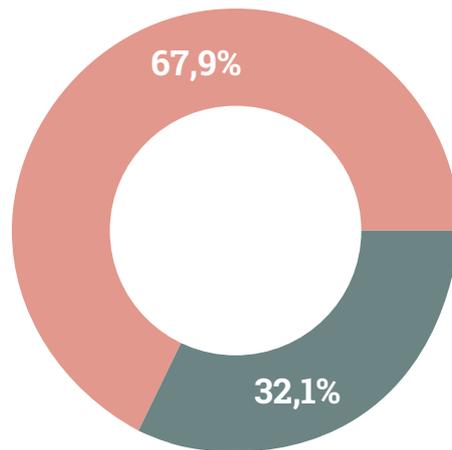
La forte présence de ce public, son dynamisme et son intérêt pour le développement d'activités au cœur de la commune de Talence, ont fini par constituer un des axes directeur de notre réflexion urbaine. C'est une orientation que nous avons décidé de donner à notre travail qui s'est ensuite trouvée être confirmée par le maire de Talence lui-même¹, bien conscients de l'importance de ces publics étudiants dans le poids que pouvait acquérir la gare de Talence.

De notre côté, nous avons perçu la présence de ces étudiants autour de la gare comme une opportunité de mélanger des publics étudiants et le milieu associatif des universités alentours à d'autres publics plus "classiques" des gares comme les salariés, les travailleurs. La combinaison de ces deux catégories d'individus nous donnait la chance de faire de la gare de Talence-Médoquine un véritable lieu dynamique qui ne serait pas seulement animé par des mouvements pendulaires rapides et fonctionnels.

La gare comme signal

Avant même de nous pencher sur la façon dont cet échantillon, plutôt jeune, concevait et imaginait l'avenir de la gare de Talence-Médoquine, il était très intéressant de constater qu'un grand nombre de ces enquêtés ignoraient l'existence d'un édifice ferroviaire sur la commune de Talence.

1 Voir notre entretien avec Emmanuel Sallaberry dans "Un aperçu du jeu d'acteurs talençais", Annexes.



Proportion de personnes enquêtées qui ignoraient/connaisaient la gare de Talence

En effet, plus de la moitié des réponses (67,9 % de celles-ci) suggérait que les personnes enquêtées n'avaient jamais vu à proprement parler ladite gare. Ce bâtiment, privé de sa fonction de transport par la fermeture de la halte ferroviaire, avait disparu de la carte mentale des locaux ainsi que des nombreux étudiants qui fréquentent pourtant des campus qui sont relativement proches de cette gare (74,2% des étudiants enquêtés le sont sur Talence, Pessac ou Gradignan).

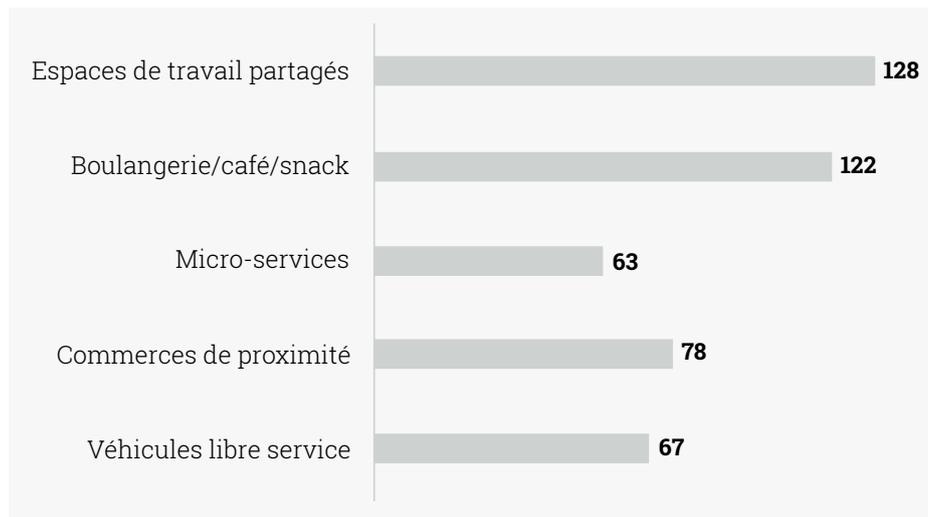
Cette faible visibilité de l'édifice ferroviaire de Talence-Médoquine nous a permis de nous rendre compte de la nécessité de faire à nouveau de ce pôle ferroviaire un marqueur urbain, un signal au sein de la commune de Talence. Ainsi, il était pour nous assez clair qu'il nous faudrait penser une partie de la gare de Talence-Médoquine rénovée comme un signal, un étendard pour les riverains, les étudiants de passage ou encore les automobilistes circulant sur les passerelles des avenues de la Vieille Tour et de la Mission Haut-Brion.

Regrouper des services de proximité qualitatifs

Issue du questionnaire que nous avons fait circuler dans plusieurs groupes sur un réseau social, l'infographie suivante nous montre que le public interrogé, ou plutôt le public qui a choisi de répondre à notre sondage, est assez favorable à l'intégration de nouveaux usages en gare talençaise en plus d'être très imaginatif lorsqu'il s'agit de donner des exemples des commerces/activités qui l'intéresserait. Sont mentionnés en priorité les bars/café, espaces de travail partagés mais aussi les commerces et les points de service de proximité.

Ces derniers nous ont paru particulièrement emblématiques de ce projet de réaménagement puisque notre site, la gare de Talence-Médoquine, est entouré par des riverains qui ont surtout un accès facilité aux grandes surfaces (si on exclut la présence d'un marché depuis 2018 au cœur des Halles de Talence). Mais également parce que cet édifice ferroviaire sera surtout fréquenté par des travailleurs pressés venus des quatre coins de la métropole travailler à Bordeaux ou au CHU ainsi que par des étudiants qui, en rentrant de leur week-end dans leur ville d'origine, pourraient tirer profit de la présence de quelques services (point de retrait de colis, par exemple) et commerces de proximité (épicerie, produits frais, etc.). Les structures comme celle des Paniers fraîcheur¹, impulsées par la SNCF dans certaines gares nous ont encouragés dans ce sens, d'autant plus que le succès des Halles de Talence nous montre que la population locale est sensible à la promotion de "circuits courts" et d'un mode de consommation de produits de qualité et moins générique que celui des grandes surfaces.

¹ Voir "Livret de Benchmarking : des inspirations d'ailleurs", Annexes.



Différents usages auxquels les enquêtés sont favorables pour la gare de Talence

Projet de requalification

Grâce à l'analyse du site, du tissu urbain environnant et des entretiens réalisés, nous avons développé des choix programmatiques, résumés ci-dessous sous forme d'un organigramme. Le projet est ainsi composé de trois pôles principaux : un espace étudiant, un pôle de services de proximité et un pôle de transport lié à l'intermodalité.

Working café étudiant

D'abord, nous avons la volonté que l'espace étudiant ne soit ni complètement lié au travail, ni réduit à un simple espace de café. Mais qu'il puisse combiner ces deux fonctions, au moyen de la création d'un « working café étudiant ». L'objectif est que cet espace soit assez libre et qu'il abrite plusieurs sous-espaces, de l'open space partagé aux boxs plus individuels, en passant par des salles de réunion classiques et des alcôves dans lesquelles des groupes d'étudiants ou de jeunes entrepreneurs pourraient travailler collectivement.

Ces espaces partagés ont l'avantage de pouvoir accueillir des équipements destinés aux étudiants, aux riverains, mais aussi aux autres usagers qui souhaiteraient s'arrêter en gare pour travailler un moment. Donc ce lieu serait dédié non seulement au travail mais aussi aux loisirs, à la culture ; combinaison permise par : une connexion haut débit, des espaces de reprographie, une salle de sport, un lieu de ressource bibliographique, etc.

Pour intégrer la suggestion d'activités liées à l'événementiel qui nous avait été faite dans les réponses à notre questionnaire, nous avons pensé que celles-ci pourraient prendre place dans divers espaces du projet ; puisque les temporalités et configurations sont différentes pour chaque événement : en intérieur avec possibilité de location du café et de son office de réchauffage, ou en extérieur sur une plateforme laissée libre pouvant servir de scène, etc.

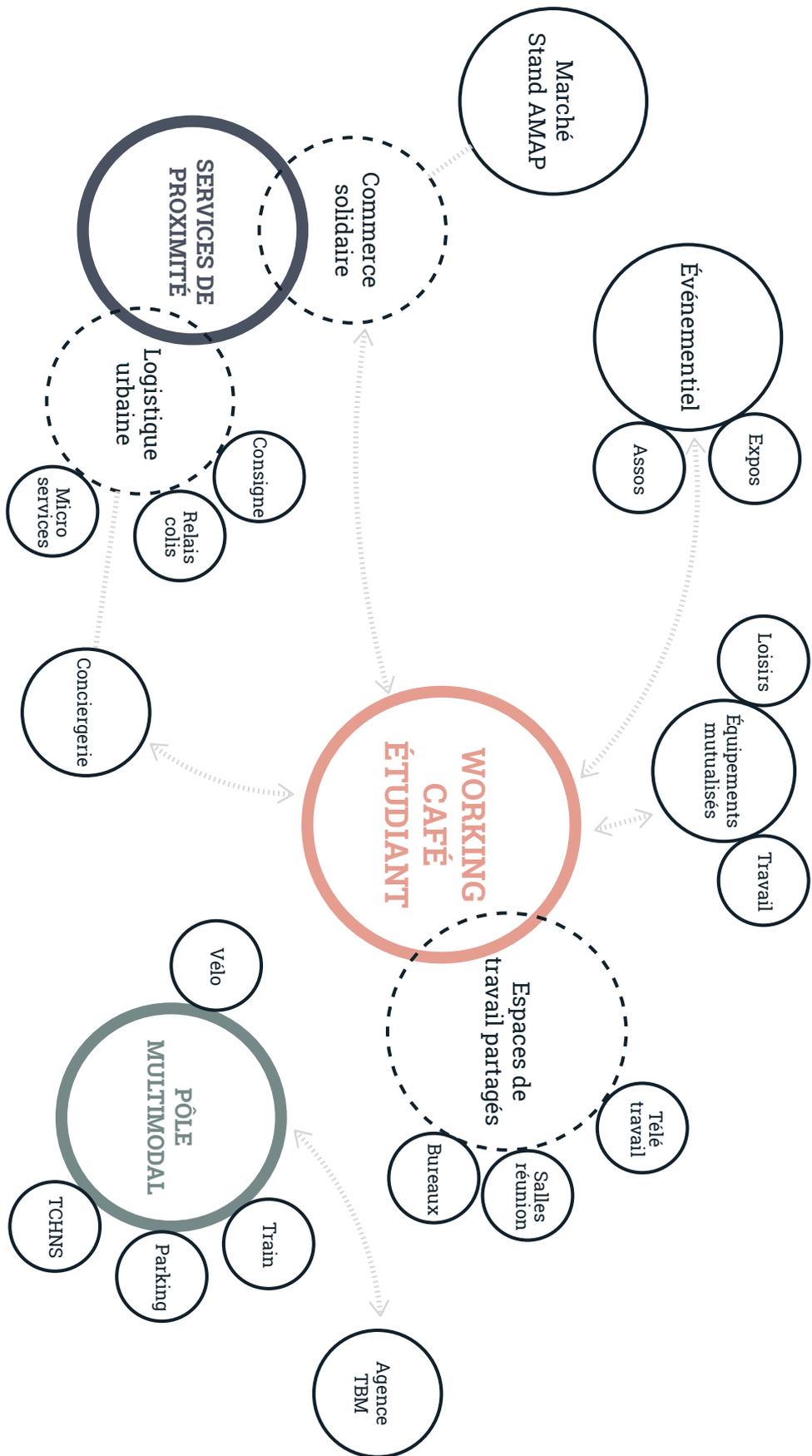
Pôle services

Nous avons pensé qu'il serait intéressant d'intégrer au projet un commerce solidaire pour les étudiants et autres usagers du complexe, via l'établissement de partenariats avec des Amap et producteurs locaux. En plus de ce commerce, nous avons pensé à un espace de logistique urbaine avec des micro-services tels qu'une conciergerie, un point relais-colis, un espace de consigne et un photomaton notamment. Ponctuellement, une halle de marché pourrait accueillir des producteurs locaux sur des stands tenus par des Amap incitant les étudiants à consommer des produits biologiques et locaux à prix raisonnable ; ou encore accueillir des événements organisés par les étudiants.

Pôle multimodal

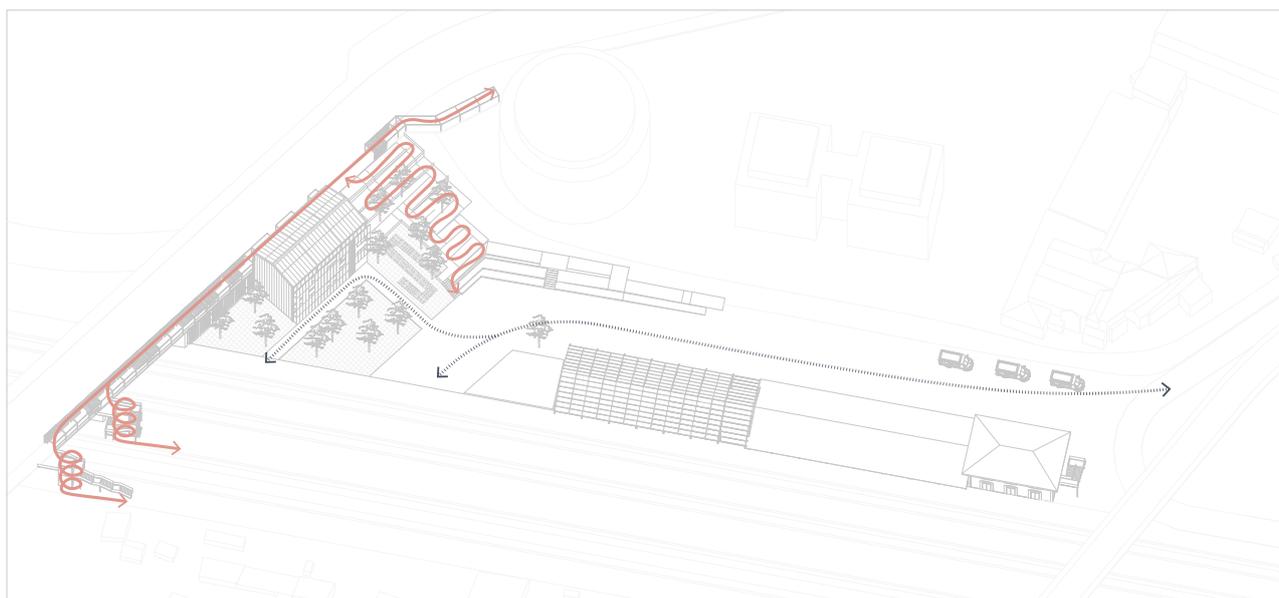
La gare de Talence-Médoquine, une fois rouverte, a vocation à constituer un pôle d'échange multimodal. En cette qualité, elle doit assurer la liaison (et la signalétique permettant celle-ci) entre les différents modes de transport. Notamment par la présence de bornes d'achat et de compostage de billets, celle d'une agence TBM qui représentera le tramway et les lignes de bus accessibles depuis la gare et au travers de l'installation du mobilier urbain nécessaire au bon fonctionnement du pôle multimodal.

L'objectif de cet aspect de notre programme est de rendre cet espace fonctionnel pour le plus de temps possible tout en garantissant au lieu une certaine modulabilité, pour l'adapter à l'évolution inévitable des usages de celui-ci. La polyvalence et la multifonctionnalité du complexe pourrait permettre aux usagers, notamment aux étudiants, de s'approprier le lieu et de le faire évoluer.

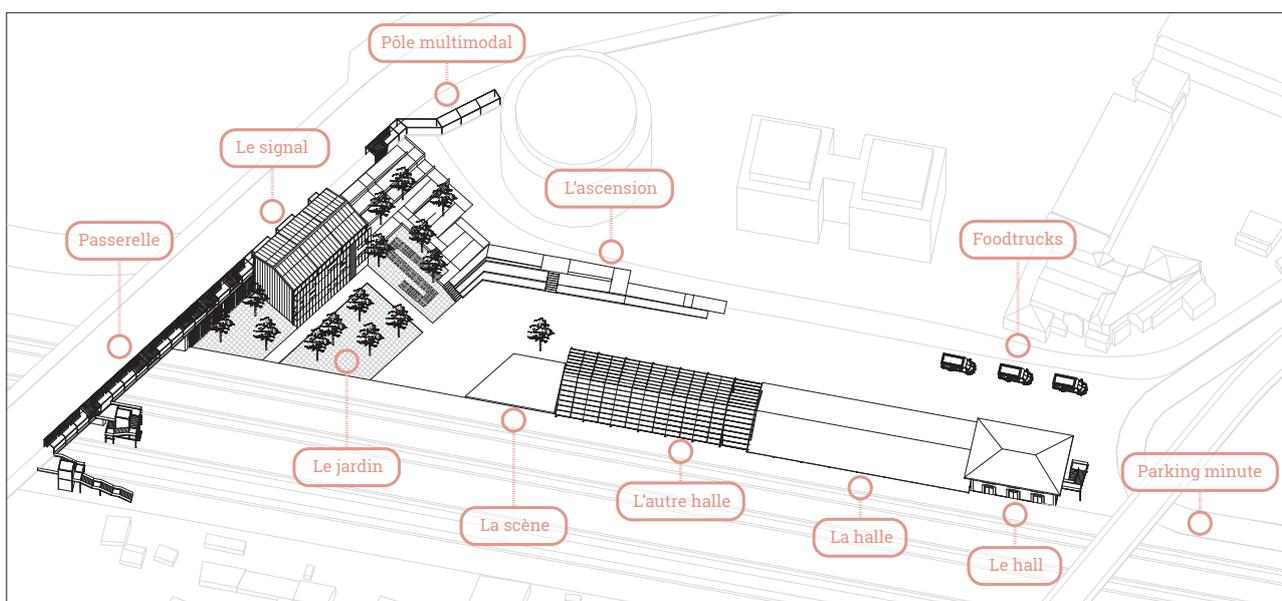


Organigramme des choix programmatiques

Expression architecturale



Plan masse schématisant les accès à la gare



Axonométrie schématique de l'ensemble du projet architectural

L'ascension

Comme évoqué précédemment, le principal enjeu de requalification est le désenclavement de la gare et sa connexion avec le futur pôle multimodal, situé sur le pont de la Mission Haut-Brion. Travailler avec la topographie du site a été le point de départ : le talus prend alors part au projet en accueillant un système de montée douce/montée rapide, adapté aux cyclistes, aux piétons et aux personnes à mobilité réduite. Devenant un réel événement dans le quartier, cette ascension publique forte permet de remédier à la situation d'enclavement causée par la forte déclivité du terrain. Cette ascension se présente alors comme une véritable promenade où les espaces minéraux de montée se mêlent à des zones de palier arborées et qui connecte la plateforme de la Mission Haut-Brion au jardin situé en contrebas. Si on

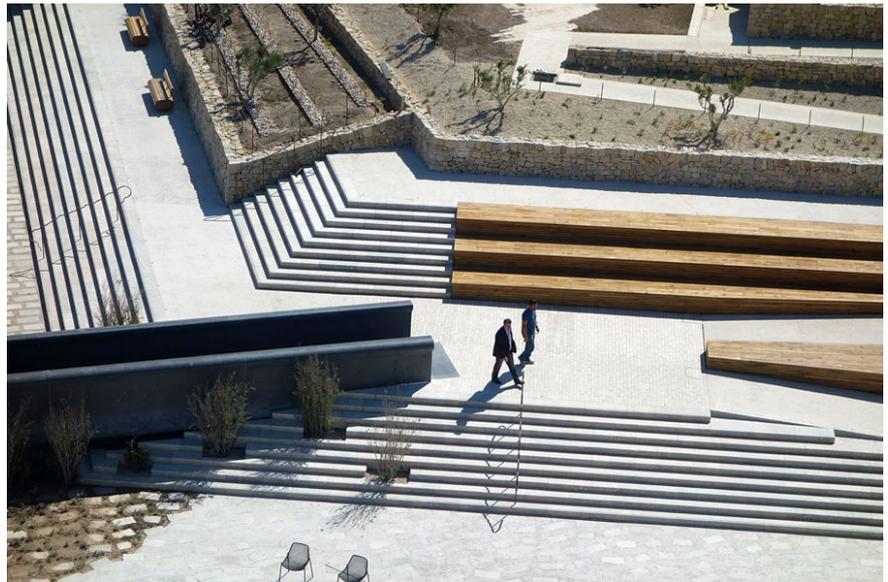
la regarde depuis sa partie basse, cette ascension douce est tournée vers le bâtiment historique de la gare et peut alors servir de rangées de gradins pour les spectateurs, autour d'un espace vide qui serait converti en scène ouverte.



Town Entrance à Chatenay Malabry- Ateliers 2/3/4
Source : Archdaily



Lombar Street- San Francisco
Source : Pinterest



Fort Saint Jean- Marseille- Agence APS
Source : site internet de Agence APS

Références inspirantes

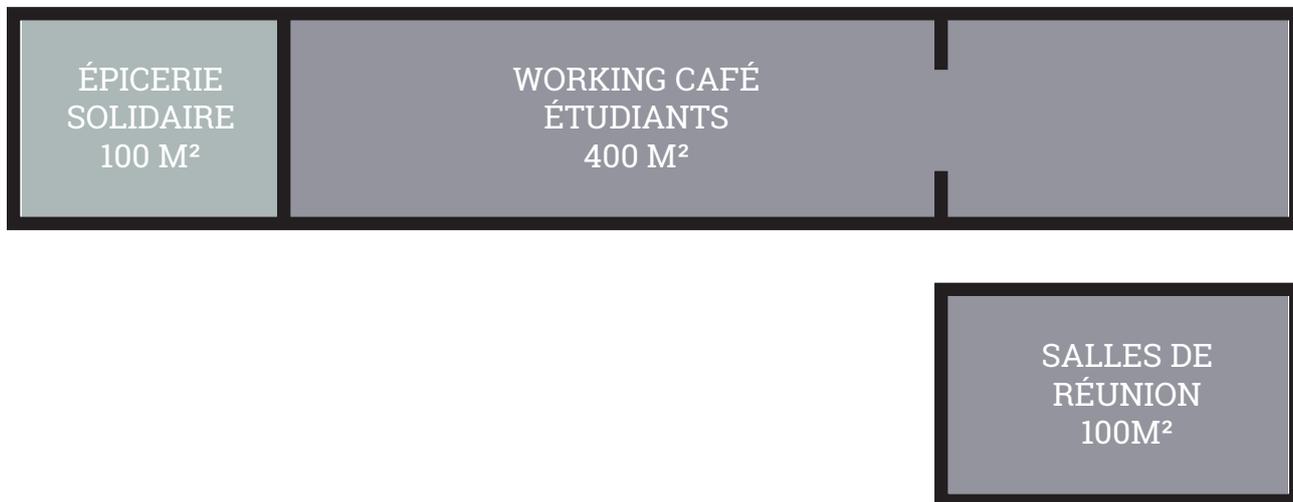
Le jardin

Entre les quais ferroviaires et l'ascension publique, un vaste espace libre et planté complète le projet, tel un petit parc invitant les étudiants à une pause dans leur travail, profitant du soleil et l'effet apaisant de l'espace vert qui les entoure.

La gare existante

Dans ce projet, l'actuel hall de gare abritera le working café, comprenant le comptoir et un office de réchauffage, et s'ouvrira largement sur des espaces de travail, partitionnés sans être cloisonnés, pour

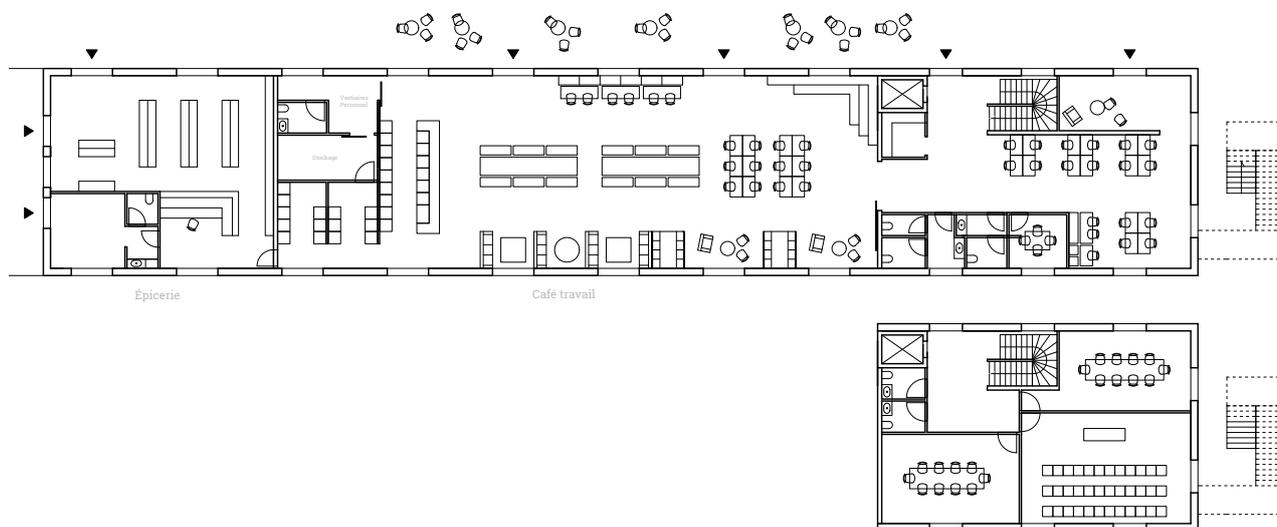
s'adapter aux besoins variables des étudiants et des autres usagers qui viendraient dans cet espace pour travailler de manière plus ou moins formelle. L'enjeu est de créer une partition des espaces par des cloisonnements amovibles, des jeux de niveau, formant des alcôves plutôt que des pièces fermées. Une terrasse surélevée, encadrant toute la gare, serait idéale pour mettre le parvis à l'extérieur du bâtiment au niveau des portes-fenêtres du hall ; permettant aux usagers d'entrer et de sortir par ces ouvertures et de faire des pauses puis de retrouver facilement leur espace de travail.



Plan schématique des usages de la gare existante

Au-dessus du hall, à l'étage, sont aménagées deux salles de réunion, louables à titre gracieux par des associations ou contre rémunération par les entreprises intéressées. La hauteur donne à ces salles l'isolement et la tranquillité nécessaire à des réunions et conférences.

En bout de halle, deux arches sont dédiées à une épicerie solidaire, destinée en particulier aux étudiants, et s'ouvrant directement sur la terrasse ouest.



Plan du projet de réhabilitation de la gare existante



LX Factory- Lisbonne
Source : Google image

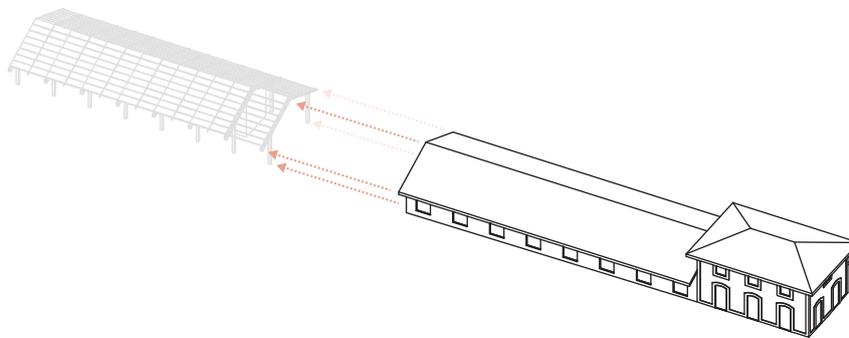


Yelp Headquarters- Agence O+A
Source : Archdaily

Références inspirantes

L'autre halle

Comme un prolongement extérieur de l'épicerie, l'autre halle est elle aussi pensée comme une structure couverte mais ouverte. Reprenant les mêmes inclinaison, hauteur et aspect que la toiture de la halle existante, cette nouvelle halle est un espace polyvalent qui vient étendre le "déjà-là" dans une matérialité plus légère, donnant paradoxalement plus de poids à la gare tout en se fondant dans le paysage. Abritant toutes sortes d'événements ponctuels : marché, accueil d'associations pour le maintien de l'agriculture paysanne (Amap), brocantes gérées par les étudiants, expositions, etc. ; cette halle multifonctionnelle peut être investie pour des temporalités différentes et pour des usages diversifiés.



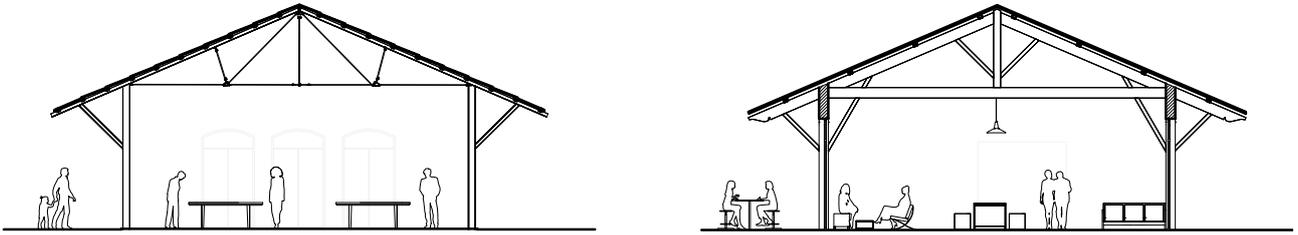
Axonométrie schématisant l'extension de la halle existante

La structure fine de l'acier renforce l'idée de sobriété et de légèreté de cette nouvelle halle créée. Avec son enveloppe légère de tôle métallique perforée, un bloc fermé intégré à cette halle, abriterait des espaces de stockage pour les activités et événements divers y prenant place.

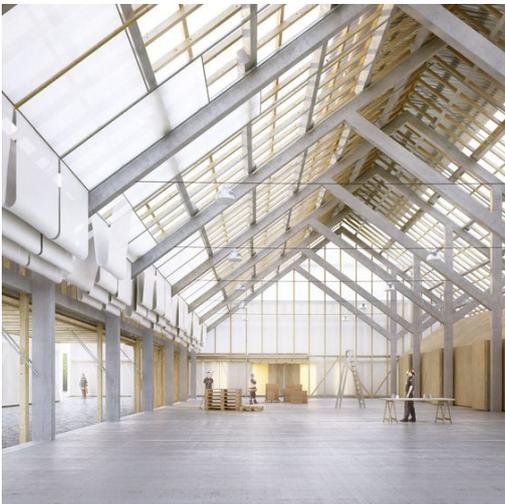
Entre ces deux halles, la halle du bâtiment historique et la nouvelle halle, prendra place un espace tampon avec deux façades complètement ouvertes tout en restant couvert, pour faire la liaison entre les deux bâtiments en reprenant les lignes directrices de la toiture existante. Ainsi, on comprendra visuellement que la nouvelle halle n'est qu'une extension naturelle de l'ancienne halle bâtie.

A l'issue de cette halle, tournée vers les gradins et l'ascension publique, un espace libre de la terrasse surélevée peut servir de scène lors d'événements ponctuels organisés par les associations étudiantes.

Pour la matérialisation de cette nouvelle halle, il nous semblait important de nous référer à la halle existante, notamment aux éléments de structure, pour créer une halle plus légère et contemporaine tout en respectant l'architecture existante.



Coupes transversales des deux halles (gauche : nouvelle halle en acier, droite : halle existante en bois)



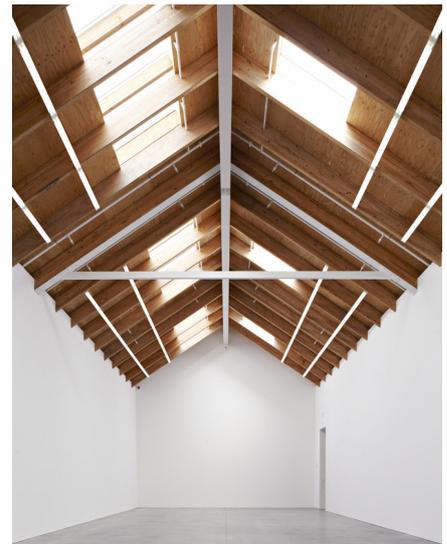
Source : Pinterest



Under One Roof- Kengo Kuma & Associates
Source : Archdaily



Parrish Art Museum- Herzog & De Meuron
Source : Archdaily



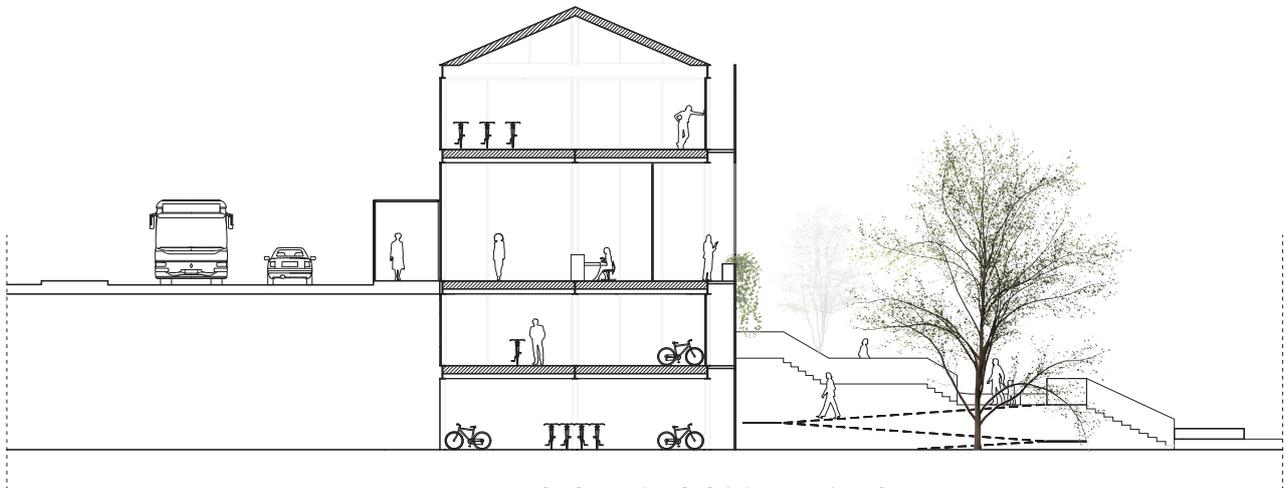
Références inspirantes

Le signal

Si le prolongement de la halle existante par l'autre halle permet à la gare de s'approcher du pôle multimodal ; cette extension n'est pas suffisante pour aller jusqu'à connecter avec le PEM et servir de réelle interface aux les voyageurs ayant une correspondance entre le train et les transports collectifs urbains.

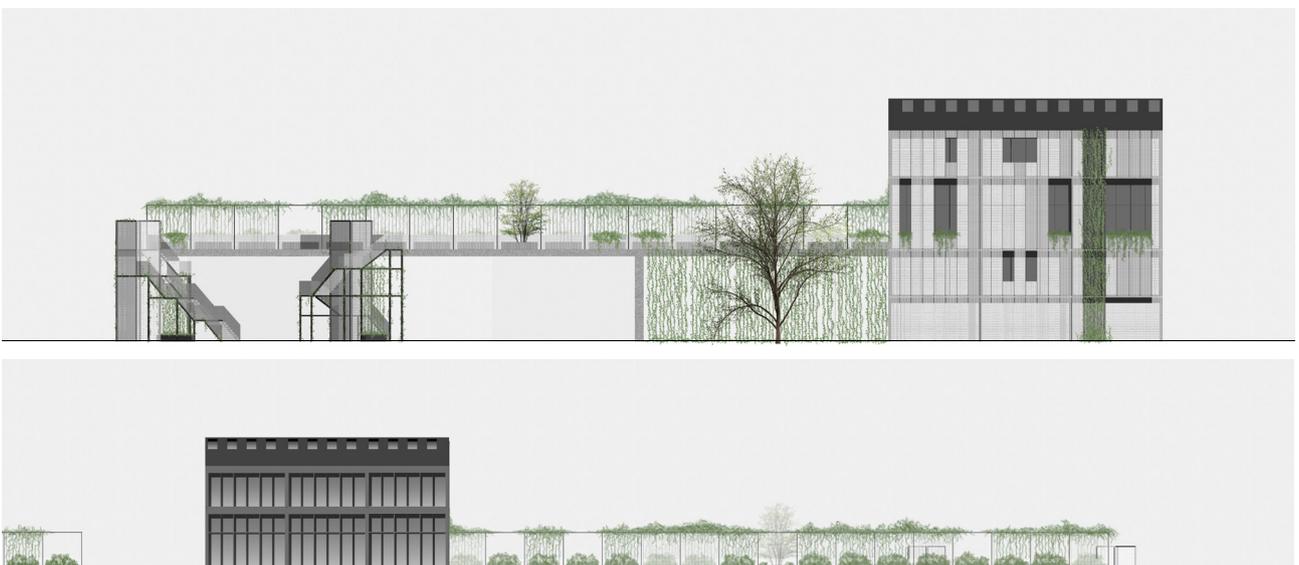
La création d'un bâtiment signal, visible depuis les deux passerelles de part et d'autre de la gare, facilitera la connexion entre le futur pôle multimodal et les quais ferroviaires. En effet, le bâtiment ménage deux façades principales. La première, qui est également la plus haute, du côté de la gare actuelle, contiendra un abri à vélos fermé et sécurisé pour inciter les usagers à utiliser ce mode de transport doux et rendre possible le dépôt d'un vélo durant tout un voyage, sur un temps relativement long.

La façade opposée sera composée d'un rez-de-chaussée de niveau avec le pont de la Mission Haut-Brion, ouvert au public comme un hall de pôle multimodal. Dans ce vaste hall prendront place une agence TBM, des bornes de billets de transport et des micro-services voyageurs : espaces de consigne, relais-colis et conciergerie. Au-dessus, une salle de musculation s'étalera sur plusieurs étages, permettant aux étudiants du complexe et aux voyageurs d'utiliser ces équipements sportifs mutualisés.



Coupe transversale du projet de bâtiment signal

Ce bâtiment est ainsi tourné autant du côté du pont de la mission Haut Brion que de la gare existante et présente deux façades principales.



Façades du signal (haut : côté gare, bas : côté pont)

Le bâtiment signal est accompagné d'une passerelle, assurant la liaison entre les points d'accès aux quais sur les deux lignes de train. Située sur le trottoir existant du pont de la mission Haut Brion, nous avons la volonté que cette passerelle soit intégrée au projet des ascensions techniques et du bâtiment signal, et sécurisée : une structure en métal et parement métallique perforé, accompagnée de jardinières tout le long de la promenade, permet de créer un filtre avec la voie routière tout en conservant des vues sur le nouveau projet de gare.

Cette passerelle fait la jonction du voyageur jusqu'au pôle multimodal situé après le bâtiment signal, au niveau de l'ascension publique.



Source : Architecture 00



Source : Pinterest



Castelldefel- Ral Architects
Source : Archdaily

Références inspirantes

Matérialités

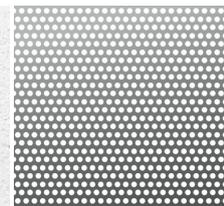
L'enjeu de ce projet est de conserver l'identité de la gare existante et ses matériaux principaux : la pierre (moellons) pour la halle et l'enduit peint pour le hall de gare, tout en assumant les transformations dues à une réhabilitation architecturale contemporaine voulant intégrer le bâtiment au paysage existant.



Moellons :
Halle existante



Enduit peint :
Hall de gare



Tôle perforée :
Abri à vélos
Brise-soleil
Ascenseurs extérieurs
Bloc de stockage



Tôle métallique :
Bâtiment signal



Pavés gazonnés :
Espace extérieur



Pelouse :
Jardin

Palette des matériaux envisagés pour la nouvelle gare de Talence-Médoquine

Le métal, pour sa légèreté, et sa cohérence avec les matériaux existants, semble être le matériau à privilégier pour les interventions sur la gare de Talence-Médoquine. Comme évoqué précédemment, la nouvelle halle serait effectivement portée par une structure métallique sobre et légère, abritant le bloc de stockage pensé comme un pavillon en tôle métallique, perforée ou non.

Le métal peut ainsi se trouver sous plusieurs formes, faisant le lien et garantissant une unité entre tous les espaces du complexe. La tôle perforée peut être à nouveau employée pour les espaces extérieurs cloisonnés (abri à vélos, systèmes d'ascenseur et escaliers reliant les trois quais au pont de la Mission Haut Brion), mais aussi pour des panneaux brise-soleil sur la halle existante et le bâtiment signal. La tôle métallique non perforée peut être utilisée en bardage en façade du bâtiment signal, et en couverture de la nouvelle halle. Les menuiseries de toutes les composantes du projet sont aussi logiquement traitées avec du métal.

Images du projet



Vue générale depuis l'espace public



Vue générale depuis la passerelle piétonne, servant de connexion entre les accès aux quais et au bâtiment signal ainsi qu'au pôle multimodal



Vue intérieure du working café dans la gare existante



Vue de la nouvelle halle

Mode de gouvernance et modèle économique

Pour ancrer notre projet dans la réalité de l'espace qui nous intéresse, celui de la gare de Talence-Médoquine, nous souhaitons penser le schéma de gouvernance et le modèle économique de celui-ci. Cette étape qui nous rapproche de la concrétisation de notre programme architectural nous permettra de proposer un certain nombre de pistes pour une élaboration, une gestion et un entretien idéaux de notre projet en gare de Talence-Médoquine.

En premier lieu, il est important de noter que notre programme d'aménagement de la gare talençaise est hybride. Il mêle en effet différents publics (présence d'étudiants, de salariés pratiquant le télétravail) et acteurs (Région, SNCF, collectivités locales, entreprises, etc.) qui viennent à la fois du secteur public et privé. Ce sont les différents usages qu'il projette en différents "modules" sur la future gare de Talence-Médoquine qui permettent justement ce mélange ; et ouvrent sur la possibilité d'une gouvernance de projet hybride.

Nous avons donc, dans un premier temps, tenté de voir si ce projet de réaménagement de la gare de Talence en un lieu hybride pouvait être envisagé sous l'angle du concept de "tiers-lieux", qui place des habitants et membres du tissu associatif local dans la position de porteurs de projet. Nous nous sommes entretenus avec Marie-Laure Cuvelier qui, en tant que co-fondatrice et co-gérante de la Compagnie des Tiers-Lieux, était en capacité de nous éclairer¹ sur ce sujet.

Plusieurs divergences sont alors apparues entre notre projet autour de la gare de Talence-Médoquine et la démarche de création de tiers-lieux.

Celle que nous avons retenue, concerne surtout le modèle économique qu'implique la mise en place d'un tiers-lieux, qui ne correspond pas vraiment à nos besoins en termes d'équilibre financier sur ce projet de requalification.

En effet, le choix d'implantation de ce projet de rénovation et de transformation d'un bâtiment ferroviaire en PEM dynamique et innovant impliquait l'investissement de fonds conséquents dans la remise en état de la gare de Talence-Médoquine. Et cet investissement nécessite l'intégration dans notre modèle économique d'activités pouvant générer des rendements, du bénéfice, afin d'amortir le coût de rénovation du bâti de la SNCF sur dix années au maximum et de faire de ce projet, une initiative rentable ou du moins portée par un bilan financier neutre.

Nous avons donc déduit de cet échange et de nos recherches que le modèle des tiers-lieux serait pour notre projet une source d'inspiration, notamment en termes de maîtrise d'usage et d'entretien des lieux au travers d'un idéal d'autogestion (où chaque usager et chaque porteur de projet impliqué a une responsabilité quant à la pérennité du lieu et de ses usages) ; mais pas la panacée.

Il nous fallait donc tirer de ce constat des leçons et noter, par exemple, que la rentabilité allait être un des éléments clé dans notre choix d'un modèle de gouvernance ; en particulier dans l'étape de conception du projet, afin que celui-ci puisse être social (tourné vers des usagers relativement peu aisés) et en cohérence avec le territoire qui l'entoure mais également rentable pour être durable dans le temps.

Conception

Un des modèles de gouvernance et de montage d'un grand projet alternatif à celui des tiers-lieux est excellemment incarné par l'écosystème Darwin, implanté sur la rive droite de la ville de Bordeaux. Son fondateur, Philippe Barre, pose comme un postulat -dès le début de son initiative- la nécessité de combiner le social à l'économique. Placer au coeur de la friche industrielle qu'il réinvestit des financeurs tels que le Crédit Agricole ou des start-ups ambitieuses lui apparaît comme un atout, une chance à saisir. La rentabilité, le profit, ne sont pas selon lui néfastes à un projet d'aménagement ambitieux et social, mais permettent, au contraire, à ces projets d'exister. C'est selon ce principe que fonctionne l'écosystème

1 Voir "Un aperçu du modèle des tiers-lieux", Annexes.

Darwin en tant que lieu économiquement rentable : il mêle aux associations et à sa ferme urbaine un restaurant, une épicerie, de jeunes entreprises qui rendent plus pérenne ce lieu atypique au sein de la ville de Bordeaux.

Selon ce modèle, nous avons donc pensé à intégrer des acteurs privés dans les activités que nous souhaitons développer en gare de Talence-Médoquine. Dans la mesure où la présence de ces acteurs permettrait de rééquilibrer le bilan financier de notre projet, et notamment de compenser le coût de la rénovation du bâti de la gare ou la "non-rentabilité" de certaines activités

Comme dans le cas du coworking installé dans la gare de Clichy-Levallois¹, nous pensions éventuellement à une conception des bureaux partagés de la gare de Talence-Médoquine par une entreprise privée (IntenCité dans le cas de Clichy) qui s'occuperait ensuite de la gestion de ceux-ci. Ce mode de gouvernance permet à la SNCF de ne plus être seule responsable des activités qui occupent les surfaces inoccupées de ses gares et de laisser les clés de nouveaux usages de ces bâtiments à des sociétés qui en ont fait leur spécialité et qui savent en tirer des bénéfices réels. Dans notre projet de réhabilitation de la gare de Talence-Médoquine, les surfaces réservées à la construction et à la mise en place de bureaux et salles de réunions louables sont donc déterminantes. Elles constituent un des éléments centraux du modèle économique et de la construction de son équilibre en permettant une entrée d'argent directe pour la société en charge de sa gestion et indirecte pour la SNCF qui loue ces terrains dont personne ne tirait jusqu'alors profit.

En parallèle de ces activités relevant de la production de bénéfices et de profits, nous souhaitons développer des usages et des espaces qui soient plus clairement dirigés vers le public étudiant et ses ressources limitées. C'est donc le système de l'adhésion, souvent employé dans le milieu associatif, qui a retenu notre attention. Il nous permettrait de fidéliser un petit public sur la base d'un faible montant de participation, et d'engranger des ressources financières, des fonds de roulement garantissant un fonctionnement viable du working café étudiant présenté plus haut. Cette adhésion ne serait pas indispensable pour accéder aux activités proposées en gare mais en tant qu'abonnement optionnel aux usages de la gare, elle donnerait accès à des avantages supplémentaires : réduction sur le prix des consommations au café, réduction sur les prix de la salle de sport intégrée au bâtiment signal, accès à moindre coût à la location de locaux pour des réunions d'associations ou des conférences, etc.

De cette manière, tous les publics auraient accès à la gare de Talence-Médoquine et aux activités qui y seront développées, mais les "habitués" -les étudiants utilisant régulièrement cet espace pour y étudier ou s'y réunir par exemple- pourraient s'y installer de manière un peu plus régulière et préférentielle.

Toutefois si ce système d'adhésion ne suffit pas à garantir un café de gare ou un espace de coworking qui soit financièrement accessible aux publics étudiants, nous pouvons envisager d'intégrer dans la phase de conception de notre projet de réhabilitation les représentants des universités situées à proximité de notre futur PEM talençais. Car ces entités représentent aussi le public étudiant visé par notre étude et pourraient, de fait, avoir voix au chapitre et même proposer des solutions pour rendre ce lieu innovant à même d'accueillir plus aisément leurs étudiants (participation financière de la part de ces universités ou aide dans l'entretien de certains espaces de la gare).

La possibilité de faire des universités environnantes des actrices de la réhabilitation de la gare de Talence-Médoquine nous permet d'aborder une autre piste pour le mode de gouvernance de celle-ci. Mis en place dans la région Île-de-France pour les Plans de Déplacements Urbains (PDU), les "comités de pôle" prônent la mise en place d'une programmation des projets urbains innovante².

En effet, ces organes de concertation ont pour but de rassembler autour d'une thématique de planification urbaine toutes les personnes qui sont de près ou de loin concernées par celle-ci. Sont ainsi impliqués commune, État, Chambres de Commerce et d'Industrie, associations et sociétés de droit privé ou public chargées de la prise en charge de la thématique abordée. Après que chacun ait exposé ses priorités

1 Voir "*Livret de benchmarking : des inspirations d'ailleurs*", Annexes.

2 Gonzalez-Alvarez A., Orlandi D., "*Les comités de pôle d'Île-de-France : fausse concertation ou apprentissage ?*", *Pouvoirs locaux*, n°66 III, 2005.

et ses préoccupations quant au sujet de discussion, le débat peut prendre place et il doit aboutir à un "projet de pôle" validé par le comité dans son intégralité.

Si ce modèle de gouvernance, en amont du projet urbain, nous intéresse autant, c'est justement parce qu'il permet d'ajuster une intention urbanistique et de la faire coïncider avec les volontés souvent divergentes et complémentaires des différents acteurs impliqués dans sa réalisation, dans sa gestion, dans son entretien.

Dans notre cas, il s'agirait donc de réunir avec la SNCF, moteur du projet, la commune de Talence (éventuellement celles de Gradignan et de Pessac dans une optique d'englobement du campus universitaire dans son intégralité). Mais également l'intercommunalité (Bordeaux Métropole), le département, la région (en tant qu'Autorité organisatrice des transports), les universités et écoles environnantes (les campus de Carreire, Talence et Pessac de l'Université de Bordeaux, Arts et Métiers ParisTech, l'École nationale supérieure de chimie, de biologie et de physique de Pessac, l'Institut de Formation en Soins Infirmiers de Pellegrin, le centre Pierre Veaux de l'Association pour la Promotion du Droit Hospitalier et de l'Économie de la Santé), les exploitants des réseaux de transports en communs de la métropole bordelaise (Kéolis) et l'entité responsable du transport en commun bordelais (Transports de Bordeaux Métropole, TBM), les sociétés intéressées par la gestion des espaces de coworking de la gare, et la ou les associations potentiellement intéressées par la gestion de l'espace café coworking de la future gare.

Toutefois, il est capital de noter que ces comités de pôle ne sont pas destinés à durer dans le temps, ils sont réunis dans l'objectif de planifier un aspect du développement urbain, de travailler en amont de ceux-ci. Nous pourrions donc réunir nos acteurs clés dans une forme de "comité de pôle" pour conceptualiser, négocier et décider des détails du projet, penser la contribution de chaque acteur aux investissements nécessaires ; mais il faudrait ensuite penser à faire évoluer ce comité de planification en quelque chose de plus concret pour la longue phase de gestion et d'entretien de l'espace aménagé.

Aménagement

L'un des points essentiels de notre projet d'aménagement de la gare de Talence-Médoquine est qu'il est ambitieux. Il contient différents éléments qui sont tous connectés mais dédiés à des usages souvent différents : salles de réunions/bureaux/coworking, salle de sport, café étudiant, halle couverte regroupant services de proximité et stands de commerce local, aménagements liés au développement du PEM.

Cette multiplicité d'éléments implique des investissements importants pour que l'aménagement des espaces arrive bel et bien à terme. Pourtant, il nous semble important de rappeler que la question du coût des aménagements liés à ce projet de réouverture/réhabilitation n'est pas le seul qu'il faut prendre en compte. Puisqu'en effet, même si cette intervention ambitieuse en gare de Talence-Médoquine demandera des fonds conséquents, elle épargnera, du même coup, à la détentrice des terrains et des bâtiments concernés (SNCF Gares & Connexions en l'occurrence) de dépenser d'importantes sommes en surveillance, entretien et préservation du lieu désaffecté. Ces frais peuvent paraître dérisoires, mais au fil du temps ils prennent une certaine ampleur puisqu'il faut toujours maintenir le lieu abandonné dans un état décent et le protéger pour éviter sa transformation en squat, en terrain vague ou en espace générant des nuisances pour les riverains.

Pourtant, l'envergure de notre projet de requalification nous laisse penser que le projet devra sans doute se découper en différentes phases, en différentes tranches d'aménagement réalisées plus ou moins rapidement, en fonction de leur degré d'importance. Les mises à niveau des quais et transformation des accès à la gare de Talence-Médoquine qui permettront d'en faire un PEM seraient, dans ce sens-là, absolument prioritaires dans notre projet de réhabilitation. Sans ces aménagements, il est assez inutile de commencer les travaux de création de la halle, par exemple.

Dans la même lignée, le projet temporaire des Grands Voisins à Paris est assez inspirant. Il nous montre qu'un espace abandonné aux surfaces "gâchées" peut être, petit-à-petit, utilisé à nouveau pour des activités innovantes, sociales, dynamiques. Dans le cas de ce projet urbain installé au coeur de la capitale française, il s'agit pour la municipalité de confier pour quelques années les clés de l'ancien

hôpital désaffecté Saint Vincent de Paul à une association, Aurore, qui utilise ces locaux spacieux pour le relogement de personnes dans le besoin. Sans immédiatement projeter d'occuper tous les mètres carrés de ce grand hôpital avant sa transformation en éco-quartier, Aurore finit par s'associer à deux autres associations¹ pour profiter au mieux des opportunités qu'offre ce grand espace de 3,5 hectares. De fil en aiguille des activités culturelles s'y développent ; un bar, des bureaux, des start-ups s'y installent et viennent enrichir le projet de relogement social de départ : le lieu prend vie et chaque initiative permet le développement de nouvelles.

Nous pourrions donc penser que l'aménagement de la gare de Talence-Médoquine puisse suivre le même modèle. C'est en tout cas une piste que nous avons envisagée dans un premier temps pour l'écartier ensuite. Car l'aménagement graduel du lieu laisserait supposer qu'une certaine latitude est laissée aux gestionnaires du lieu ; or ce n'est pas vraiment le cas dans la mesure où les enjeux que regroupe la gare de Talence-Médoquine requièrent une certaine maîtrise des usages qui se feront des espaces aménagés. Nous pourrions par exemple penser que les usages auxquels se prête la nouvelle halle sont modulables et soumis aux initiatives locales, et qu'ils ne nécessitent donc pas un aménagement immédiat.

Toutefois, la halle représente l'espace où étudiants et autres usagers de la gare pourront être incités à des habitudes alimentaires accessibles et durables qui permettent d'impliquer des acteurs locaux dont l'action n'est plus à défendre. On pensera à l'intervention des "Petits Paniers Campus" (impulsés par l'Espace Santé Étudiant de l'Université de Bordeaux) ou à l'Amap "La Ruche qui dit oui"², qui représenteront des partenaires de qualité pour l'occupation ponctuelle de cette halle, en faisant d'elle un espace de consommation durable (car basé sur des circuits courts) comme le choix du train comme mode de transport respectueux de l'environnement.

Enfin, la grande halle peut aussi être une source de revenus pour l'entité à l'origine de la commande de la gare de Talence-Médoquine dans le sens où elle peut être louée par des acteurs publics ou privés pour des événements occasionnels (spectacles, vide-greniers, événements de la vie municipale liés à la thématique de l'alimentation ou des transports, par exemple) en guise de petite salle des fêtes ou de grand espace couvert.

De même, nous avons pensé à construire le bâtiment-signal dans un second temps ; mais il est la plaque tournante qui permet de connecter directement le PEM talençais aux quais de la gare. En plus de quoi, il contient la salle de sport qui est déterminante dans l'établissement d'un budget solide et équilibré (basé sur le principe de l'adhésion et des tarifs préférentiels, notamment) ainsi que l'abri à vélo, capital dans la transformation de la gare de Talence en un PEM nouvelle génération qui laisse une place prépondérante aux modes de transports doux et écologiques. Mais également de grande utilité pour les étudiants des campus environnants qui arriveraient de chez eux par le train et souhaiteraient accéder facilement à leur lieu d'études à vélo.

Le fait que la réhabilitation/réouverture de la gare de Talence-Médoquine aille dans le sens d'une évolution des transports vers des choix de modalités de déplacements moins polluantes, et le fait qu'elle constitue un ambitieux projet de développement territorial peut également être vu comme une opportunité incroyable, au-delà du fait qu'elle implique d'importants coûts. Effectivement, l'Union Européenne, en tant qu'entité supranationale dispose de budgets, de fonds spécifiques pour appuyer et aider à la concrétisation de ce genre de projets innovants et ambitieux. Nous pensons notamment au Fond Européen de Développement Régional (FEDER) qui pourrait financièrement soutenir ce projet via un cofinancement en partenariat avec Bordeaux Métropole et la région Nouvelle-Aquitaine, et permettre que ce projet soit non seulement viable mais qu'il ne soit pas amputé pour répondre à des impératifs de réduction de coûts.

1 Yes We Camp et Plateau urbain qui prennent en charge la création de bureaux pour entreprises et artistes, la rénovation du bâti et l'animation globale du site par la promotion d'événements et activités éphémères.

2 Comme dans l'exemple des Paniers Fraîcheurs proposés par "La Ruche qui dit oui" tous les mardis en gare de Périgueux, voir *Livret de benchmarking : des inspirations d'ailleurs*, Annexes.

Entretien et gestion

Une fois le pôle multimodal, l'espace de services de proximité et la halle aménagés, l'ancien hall de gare transformé en working café étudiant et le bâtiment signal mis sur pieds, il nous faut penser ce pôle ferroviaire talençais dans le long terme. Donc, déterminer quel modèle de gouvernance pourrait être envisagé pour entretenir le lieu et le gérer au quotidien.

Dans la continuité du "comité de pôle" francilien présenté plus tôt, qui détermine les orientations en amont des projets urbains, nous pourrions séparer les différentes entités concernées par le pôle multimodal de Talence-Médoquine en différents groupes et faire de ceux-ci des "comités de gestion" chargés d'encadrer, d'orienter : de veiller à la bonne marche des activités implantées en gare talençaise. Le fait de découper ces acteurs en plusieurs comités de pilotage ayant chacun une thématique spécifique à gérer permet une plus grande fluidité et une certaine cohérence dans les aspirations de ces divers "porteurs de projets", ne signifie pas que l'excédent financier d'un comité de pilotage ne puisse pas être transférable à un autre comité de pilotage qui seraient un peu plus coûteux et moins bien autofinancés. Au sein de ces différents "groupes", des réunions pourraient être fixées à intervalles réguliers et les prises de décisions ainsi facilitées par un vote à la majorité (voire à l'unanimité, malgré un certain risque d'inertie dans cette configuration) où chaque entité pourrait voir sa voix pondérée en fonction du montant de sa participation financière.

Le premier groupe serait le **comité de mobilité** concerné par l'aménagement des nouvelles lignes de bus prévues dans le projet de réouverture de la gare et de la halte de Talence ; par la fluidification des échanges entre les différents modes de transport (par exemple via la mise en place d'une signalétique de qualité qui permette aux nouveaux usagers de lire aisément les informations concernant leur correspondance au sein de ce futur nœud de transports.). C'est également ce groupe d'acteurs qui sera vraisemblablement concerné par la maîtrise d'usage des ascenseurs et autres plateformes permettant de relier la plateforme de l'avenue de la Mission Haut-Brion et le parvis de la gare avec ses quais et ses nouvelles activités. On peut penser qu'il regroupera la SNCF, bien évidemment, mais aussi la région, Bordeaux Métropole, le département, Kéolis, TBM, les services de communes chargés des transports talençais, les édiles des communes voisines qui seront peut-être traversées par d'autres lignes de transport en commun (Gradignan, à titre d'exemple), les éventuelles associations de défense des droits des personnes à mobilité réduite si elles affichent leur volonté de participer à la gestion de ce PEM talençais. Ce comité ne serait pas réellement dépendant d'apports financiers extérieurs puisque son coût de fonctionnement serait en grande partie son coût d'aménagement lequel sera amorti par les subventions et apports financiers de l'Union Européenne, précédemment évoqués, de Bordeaux Métropole et de la Région, quand son coût de gestion courante sera, lui, pris en charge par Kéolis, TBM et Bordeaux Métropole.

On peut considérer que le second pôle se concentrera sur les usages plus "étudiants" de la gare, ce serait le **comité associatif-étudiant** chargé de la gestion du programme d'adhésion sur le long terme, de l'entretien du local de reprographie, du bon fonctionnement du working café étudiant ou de la salle de sport et éventuellement de certains événements prenant place dans l'extension de l'ancien bâtiment de la gare (sous la grande halle) lorsque ceux-ci seront organisés par des associations (étudiantes ou non) ayant accès à la location de celle-ci à titre gracieux ou à bas tarif. C'est très certainement le comité qui sera le plus focalisé sur les questions d'équilibre économique puisque tirant ses fonds de roulement d'entrées d'argent très saisonnières (rentrée scolaire, début ou fin d'année civile pour le renouvellement des adhésions) et puisque son activité commerciale centrale (le café étudiant) sera confiée à une association, ne pouvant donc pas s'acquitter dès son ouverture d'un loyer trop important. A ce titre, il pourrait bénéficier de l'équilibre financier excédentaire des autres comités (du comité services de proximité explicité plus bas, par exemple) ou décider d'appuyer sa santé financière sur les loyers qui lui seraient versés par la société gestionnaire de la salle de sport (Keep Cool, Basic Fit ou autre...).

Si ce groupe de pilotage réunit des représentants d'universités environnantes, les élus municipaux chargés des affaires culturelles et de l'éducation, des responsables culture du CROUS, d'éventuels présidents d'associations étudiantes, la présence de la SNCF Gares & Connexions sera tout de même

nécessaire. Ne serait-ce que pour fixer, dans un premier temps, le montant des loyers que Gares & Connexions demandera à ce comité associatif-étudiant pour l'occupation des surfaces rénovées et construites sur l'emprise de la gare de Talence-Médoquine ; lequel pourra ensuite être revu à la hausse ou plus vraisemblablement à la baisse en fonction des bénéfices générés par les activités gérées par le comité et au fur et à mesure de l'amortissement des investissements de Gares & Connexions.

Enfin, le dernier groupe de gestion et d'entretien de la gare serait un **comité services de proximité** ; qui pourrait voir ses activités réduites à l'encadrement de la halle commerçante dans le cas où la SNCF déciderait de recourir à une société privée pour la location de ses salles de réunion et espaces de travail (comme IntenCité qui est intervenue en gare de Clichy-Levallois¹ ou WIGI Bordeaux qui s'impose comme référence du coworking dans la métropole). Cette configuration, sans doute préférable pour épargner à la SNCF la gestion directe de ce lieu de travail partagé, ferait qu'au sein du groupe de pilotage des services de proximité, la société chargée de générer des bénéfices au travers de la location d'espaces en gare de Talence-Médoquine serait prépondérante et le reste du comité aurait surtout une fonction de conseil, de suggestion et de consultation auprès d'elle.

Dans tous les cas, ce bureau aurait pour rôle d'entretenir le photomaton, la conciergerie, le service de logistique urbaine, l'épicerie solidaire (probablement gérée par une association), la halle commerçante et les contrats liés avec les commerçants, maraîchers et Amaps locales intéressées par la location d'un stand sous la nouvelle halle talençaise décentralisée ; et éventuellement il devra gérer les relations entre la société chargée du coworking et les autres membres du comité.

Ce comité regroupe à nouveau la mairie, Bordeaux Métropole, des commerçants locaux indépendants ou plutôt sous la forme d'associations et de syndicats de commerçants talençais, la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Gironde et éventuellement des syndicats étudiants, le CROUS, si l'on considère que l'épicerie solidaire a une fonction sociale qui est utile pour orienter les étudiants vers une consommation plus éthique et accessible à leurs ressources.

La location de tout ou d'une partie de la halle pour des événements privés (repas, soirée, etc) ou publics (événements artistiques comme des expositions organisées par des étudiants du campus de Pessac de l'Université de Bordeaux, par exemple) pourrait générer des ressources bienvenues pour la pérennisation du lieu. Que ce soit au travers de tarifs de location à proprement parler ou de subventions de la région Nouvelle-Aquitaine pour l'implication du lieu dans le développement des activités associatives de l'enseignement secondaire.

1 Voir *Livret de benchmarking : des inspirations d'ailleurs*, Annexes.

AMONT DU PROJET



AVAL DU PROJET

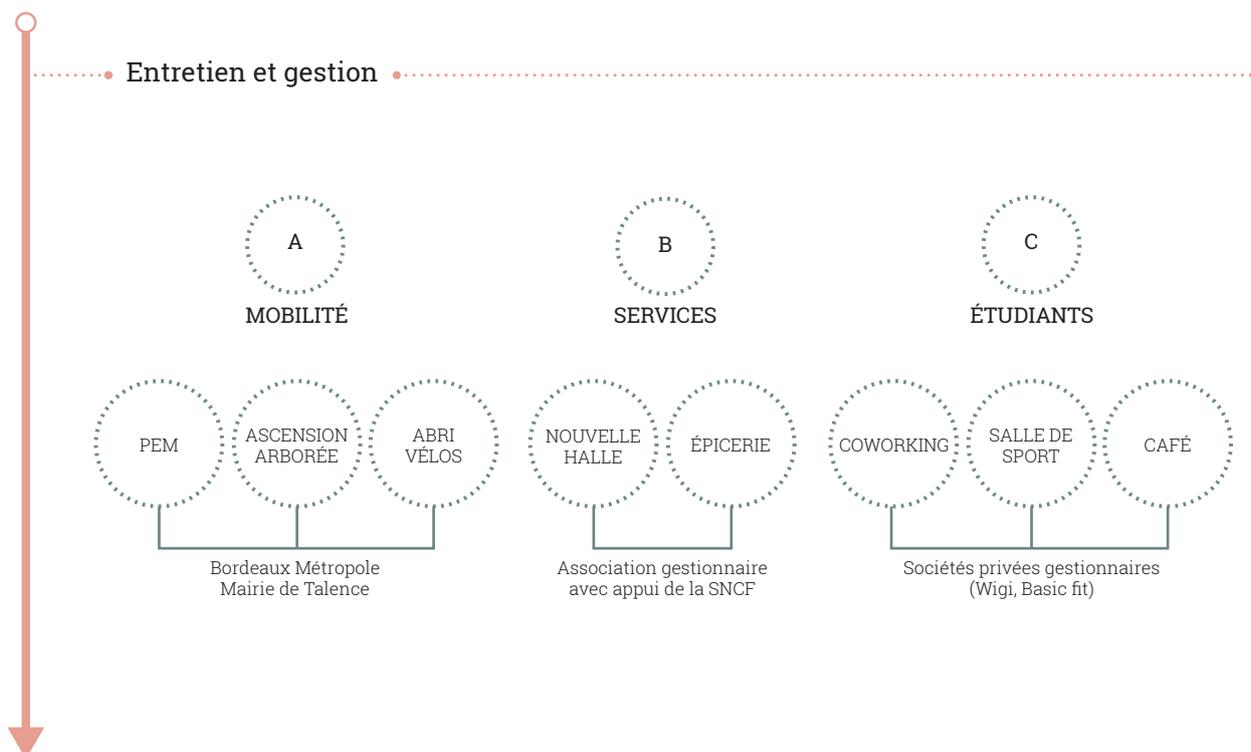


Schéma de gouvernance du projet de réhabilitation de la gare de Talence-Médoquine

AMONT DU PROJET

FINANCEMENT DES TRAVAUX SELON LES AMÉNAGEMENTS :

FEDER, Région, Département, Bordeaux Métropole, mairie de Talence, Crous, Université

- Rénovation du bâtiment existant
- Prolongement de la halle
- Aménagement du pôle multimodal
- Construction du bâtiment signal
- Aménagement de l'ascension arborée
- Remise à niveau des quais

AVAL DU PROJET

APPORTS À LA GESTION COURANTE DES ESPACES :

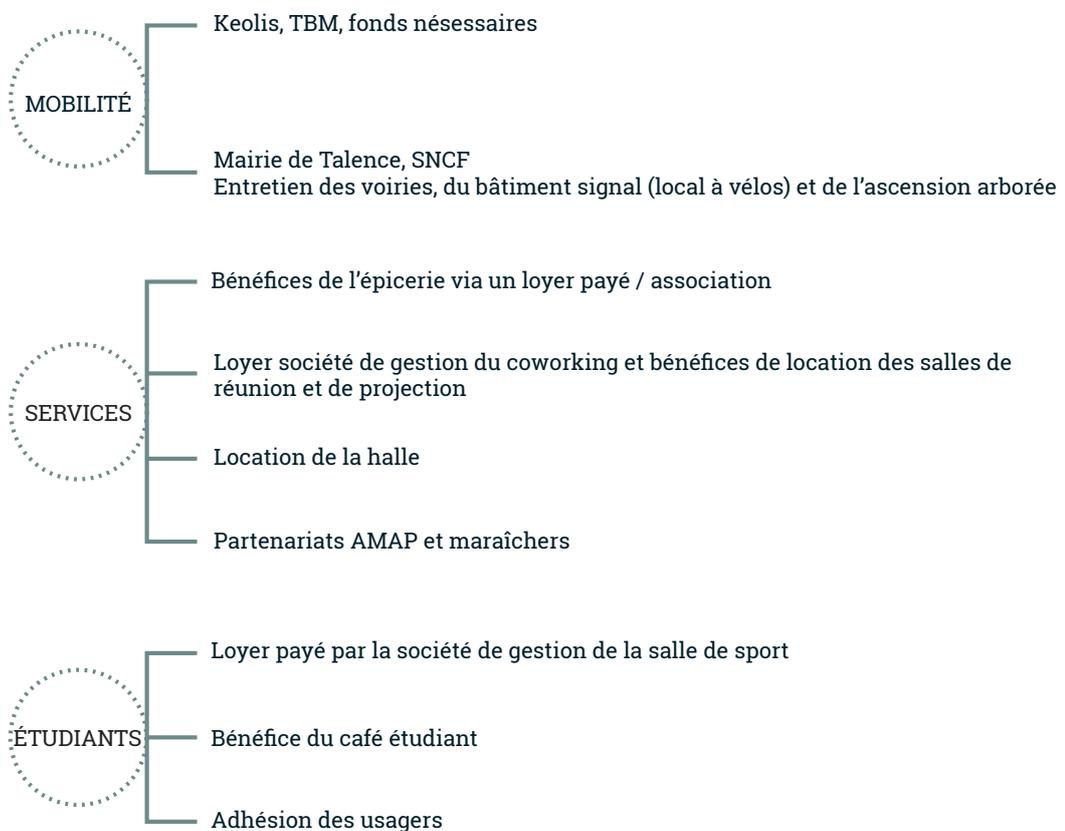
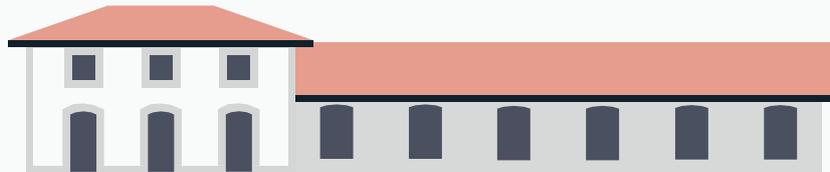


Schéma de financement du projet de réhabilitation de la gare de Talence-Médoquine

La gare de Caudéran-Mérignac



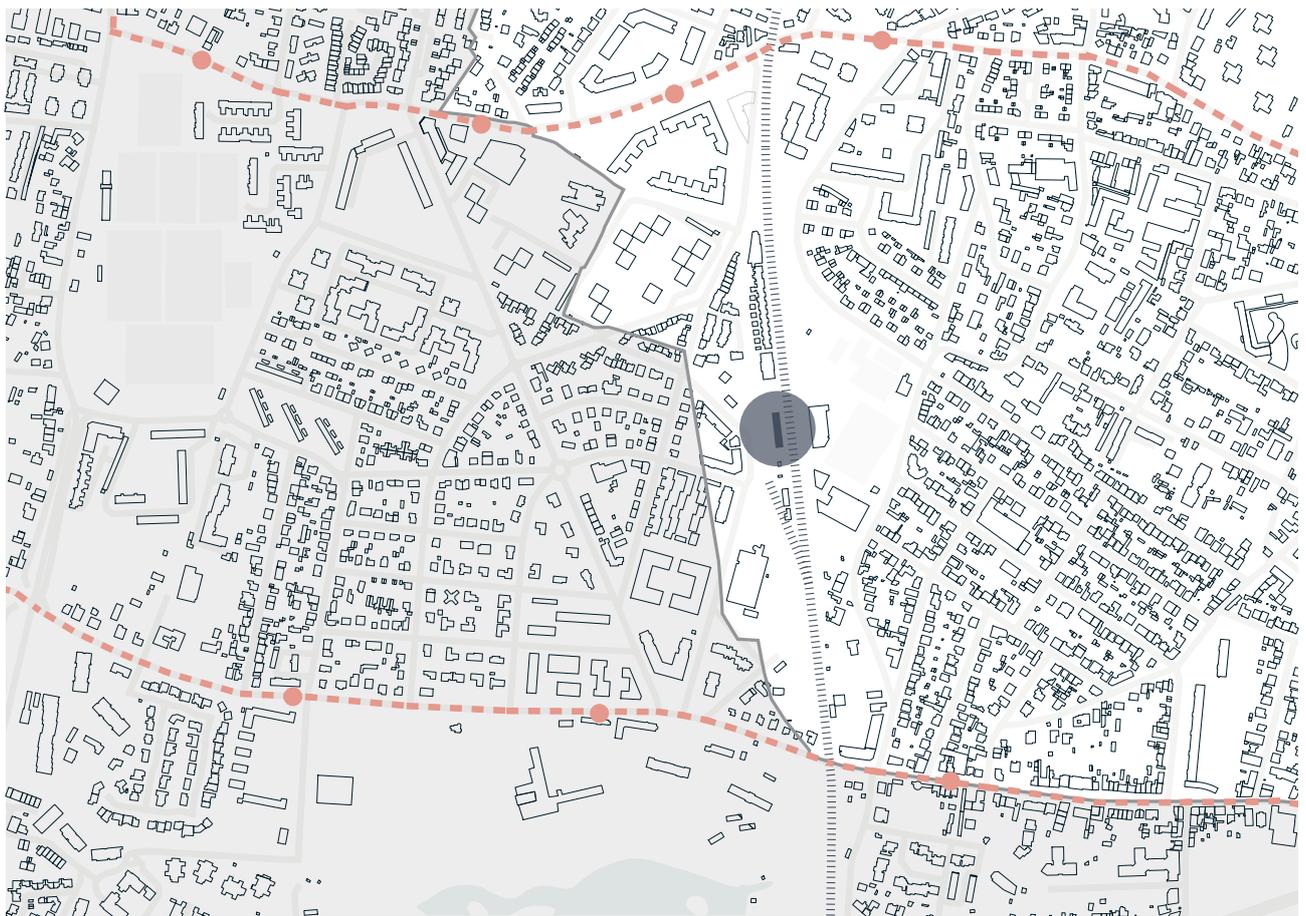
Descriptif de situation

Si la commune de Mérignac est souvent citée pour être le lieu d'implantation de l'aéroport le plus proche de la ville de Bordeaux, nous nous intéressons cette fois à un autre emblème du transport présent à l'extrême limite de ce même territoire communal : le train, évidemment !



Plan schématisé de localisation de la gare de Caudéran-Mérignac au sein de la métropole

Portant le nom d'un quartier de Bordeaux et de la ville située dans la continuité ouest de Bordeaux, la gare de Caudéran-Mérignac est bien caractérisée par un positionnement géographique singulier. Elle est, en effet, installée sur le quartier bordelais de Caudéran, mais flirte avec Bourranville, quartier appartenant au territoire mérignacais. Le bâtiment de la gare est sur le territoire de Caudéran mais les rails oscillent entre les deux territoires et finissent par concerner aussi bien l'un que l'autre. Située sur la ligne TER 42, qui relie Bordeaux Saint-Jean (au sud) à la gare du Verdon (au nord-ouest), les rails partant de Caudéran-Mérignac traversent Parempuyre et le territoire du Médoc.



Plan des environs de la gare : entre tissu caudéranais et mérignacais

La gare est implantée entre deux zones majoritairement résidentielles, de part et d'autre du chemin de fer.

Histoire de la gare de Caudéran-Mérignac

Construite selon le même modèle que la gare de Talence-Médoquine dont nous avons précédemment brossé le portrait, la gare de Caudéran-Mérignac a, depuis sa construction en 1933, traversé bien des phases.

Implantée à Caudéran, ancien hameau de la campagne bordelaise qui ne fusionne avec la "ville-centre" qu'en 1965, elle est effectivement inscrite dans un territoire qui a longtemps été considéré comme étant bourgeois et spécialisé dans la viticulture. Mais à proximité de ce futur quartier de Bordeaux, se développe également la commune de Mérignac et le quartier de Bourranville, caractérisés par de la viticulture, certes, mais également d'autres activités agricoles et des activités ouvrières. Ce territoire à l'ouest de la gare, a, en particulier, accueilli entre 1922 et 1970 l'entreprise Joyaux Aîné et Compagnie, un établissement industriel produisant de la tôle galvanisée. Une déviation des rails venait desservir l'entreprise.

La présence de cette usine explique la constitution du quartier de Bourranville : d'une part des maisons individuelles représentatives d'un quartier ouvrier et d'autre part des logements collectifs construits sur le grand terrain laissé vacant, dans les années 70, par la fermeture de l'entreprise.

Le lieu d'implantation de la gare de Caudéran-Mérignac fait partie de la "petite ceinture" de Bordeaux, laquelle permet d'acheminer les marchandises jusqu'à la ville et ses alentours sans avoir à se mêler au trafic de son centre. La construction de la gare qui nous intéresse répond en particulier aux besoins liés au développement de la partie ouest de la "banlieue" bordelaise à partir des années trente. En 1921,

la ligne n'est plus seulement consacrée aux transports de marchandise mais accueille également des voyageurs.

La gare se compose à la fois d'un bâtiment voyageur et d'une grande halle de fret, dont le bord de la toiture est orné d'une petite frise représentant des grappes de raisins aux grains rouge foncé, comme pour rappeler la spécialité du tissu dans lequel on la construit.

En décembre 2017 après plus de quatre-vingt ans d'histoire, le bâtiment voyageur ainsi que toute la gare ferment leurs portes alors que le bâti est encore en bon état. Malgré la disparition des guichets, les trains de la ligne TER 42 continuent de s'arrêter au bord de ses quais. Ce bâtiment inoccupé est vite devenu la cible de dégradations récurrentes : graffiti, bris des fenêtres et des vitres des abris extérieurs. Les ouvertures du bâtiment voyageur finissent donc par être murés de parpaings (à partir de début 2019), tandis que les façades de pierre se parent de peinture anti-tags.

On voit dès lors apparaître certains des éléments qui font de la réhabilitation de la gare de Caudéran-Mérignac un objectif déterminant pour la SNCF et les édiles de ce quartier de Bordeaux : c'est une bâtiment excellemment conservé qui témoigne de l'histoire locale et gagnerait à être réinvesti ; au lieu d'être maintenu sous perfusion en requérant de manière régulière de menus travaux ternissant peu à peu le charme de ce bâtiment aimé des riverains.

En 2013, dans le cadre de Bordeaux 2030, une concertation a lieu pour réfléchir à l'évolution du quartier de Caudéran. En octobre 2014, un plan Guide intitulé "Caudéran ville-jardin" est achevé développant 15 principes d'interventions¹ dont un mettant en avant la gare de Caudéran comme une nouvelle centralité. La gare de Caudéran-Mérignac, qui porte originellement le nom des deux villes (aujourd'hui celle d'un quartier et d'une ville) oscille sans cesse entre cette position d'entre-deux et de centralité.

Analyse urbaine

La connexion entre les deux quartiers de part et d'autre de la gare s'effectue par deux accès situés à 10 minutes à pied de la gare, ce qui fait que la gare est complètement orientée vers Mérignac et tourne le dos au reste du quartier.

Les environs de la gare de Caudéran-Mérignac sont ceinturés par quatre rues : la rue Pasteur (nord), Verdun (sud), rue du Jard (ouest) et Mac Carthy (est). Au-delà de ces considérations, nous avons pu dégager quelques lignes directrices nous permettant de définir le tissu urbain environnant cet édifice ferroviaire historique.

Une gare implantée dans un véritable parterre résidentiel

Nous avons pu constater que la structure urbaine est très résidentielle des deux côtés des rails ; à proprement parler la gare de Caudéran-Mérignac n'est donc pas une gare "isolée" ou vraiment périphérique : une importante population gravite et habite à sa proximité.

Malgré la présence de deux espaces communaux différents autour de la gare et de logements à la fois pavillonnaire et collectif (résidences construites par Domofrance ou Aquitanis sur un format de R+2 ou R+3), on remarque une certaine homogénéité dans le profil socio-économique des habitants.

Venant renforcer ce caractère hautement résidentiel des quartiers étalés autour de notre gare, nous avons pu constater que les habitants de ceux-ci trouvaient dans l'emploi du temps de la journée de leurs enfants des points fixes de sociabilité. Se retrouvant à l'entrée ou à la sortie des écoles primaires et élémentaires du Bourran, du clos Montesquieu ou du collège du Bourran (à 15 minutes à pied seulement de la gare), les parents et membres de la famille échangent et communiquent avec leurs voisins.

1 Bordeaux 2030 [En ligne], "Caudéran", consulté le 30/09/2019. Disponible à l'adresse : <http://www.bordeaux2030.fr/bordeaux-demain/Cauderan>



Plan des zones accessibles aux piétons avec isochrone

Dans le même sens on notera qu'à 100 mètres de la gare se trouve également un espace multi-accueil "Les parents de Caudéran" qui est une halte garderie, destinée encore une fois à ces activités "traditionnelles" et quotidiennes des ménages.

Sans doute partiellement à cause de ce faible ancrage dans ce tissu urbain résidentiel et peu dynamique, nous remarquons par ailleurs que parmi cette population à la frontière du quartier de Caudéran et de Mérignac, un certain turnover semble avoir lieu. Dans le sens où les ménages ne s'installent pas forcément dans les quartiers alentours de manière durable.

Un tissu urbain polarisé autour de l'activité sportive et récréative

Au niveau des établissements qui ressortent dans ce tissu urbain résidentiel et homogénéisé, nous notons la présence de quelques structures associatives qui semblent concentrer l'activité sociale. Parmi eux : des structures associatives ; un club de foot et de tennis (Club Athlétique Municipal Tennis), le long des voies de chemin de fer près de la gare ; l'association du Stade Bordelais Omnisport et le Stade Bordelais Rugby, un peu plus loin dans Caudéran, en direction de Bruges.

Deux structures associatives sont particulièrement présentes sur le territoire de Caudéran et de Bourranville. Du côté de Caudéran, se trouve l'AGJA, une structure associative et culturelle historique. Elle possède de nombreux locaux sur le territoire de Caudéran et propose une offre d'activité assez large bien que spécialisée sur les activités sportives.

La MJC CL2V (Maison de la Jeunesse et de la Culture - Centre de Loisir des deux Villes) est plus proche géographiquement de la gare de Caudéran-Mérignac. Située au nord-ouest de la gare, elle a la particularité de se trouver à cheval entre Mérignac et Bordeaux et elle tente dans ses actions de faire le lien entre ces deux quartiers. C'est une structure plus petite que l'AGJA avec 1000 adhérents contre 6 000 pour l'AGJA.



Typologie des équipements présents aux alentours de la gare



Plan schématique de la localisation des deux centres de loisirs par rapport à la gare

Le territoire étudié se caractérise donc par la place importante prise par les activités sportives. A proximité immédiate de la gare, à l'est des rails se situe le stade André Maginot, qui accueille différents clubs municipaux et vient compléter ce panorama.

Des services et lieux de commerces loin d'être vecteurs d'une vie de quartier

En revanche, en dehors de cet intérêt pour les associations sportives et artistiques, en un mot : récréatives, ou des lieux d'éducation des enfants, on remarque que l'activité des habitants et riverains est assez peu répartie sur le tissu environnant la gare.

En effet, des deux côtés de la gare, les seuls et rares commerces de proximité présents se concentrent le long de l'avenue de Verdun (il s'agit d'une boulangerie, d'un bureau de tabac et d'un salon de coiffure) ou de la rue Pasteur (avec un restaurant et une banque). Globalement les commerces ne sont donc pas sur-représentés dans le tissu urbain proche de notre gare.

Ce qui apparaît à nouveau au travers de l'exemple du restaurant-bar-hôtel du Merle blanc dont la façade est toujours visible et identifiable depuis le parvis de la gare mais qui a malheureusement fermé ses portes il y a quelques années, laissant la gare sans lieu de rencontre à sa proximité immédiate.

De l'autre côté des rails dans un rayon de 500 mètres se trouvent des équipements plus spécialisés comme l'Agence nationale pour la formation professionnelle des adultes (AFPA) du côté Caudéran, au sud de l'avenue de Verdun, un autre organisme de formation qui n'est autre que l'ENSPE, dédié au corps professoral et éducatif. Ces établissements sont surtout fréquentés par des populations spécifiques et dans le cadre strict de formations limitées dans le temps. Elles ne sont pas le support d'initiatives ni d'animation du quartier.

Jouxtant les terrains SNCF, se trouve la cuisine centrale, un Syndicat Intercommunal à Vocation Unique, qui assure la restauration collective des cantines, et de certains établissements et entreprises de Mérignac et de Bordeaux. 20 000 repas par jour sont ainsi préparés et livrés par 17 petits camions.

Enfin il paraît évident de mentionner la présence de deux supermarchés de taille importante (Carrefour Market et Intermarché) proches de la gare de Caudéran-Mérignac, auxquels nous pouvons ajouter le centre commercial Mondésir qui ne se trouve pas très loin de la gare ; puisque que cette présence nous explique probablement en partie la faiblesse du commerce de proximité dans le tissu urbain qui nous intéresse. Ce manque de commerces, ne semble cependant pas être un problème, selon les habitants, qui trouvent facile d'accéder aux zones commerciales, comme Mérignac Centre, Mérignac Soleil, Arlac...

Potentiel ferroviaire

Un usage quotidien du TER et des trajets à l'échelle de la Métropole

Placée sur la ligne TER 42, la gare de Caudéran-Mérignac peut être illustrée en quelques chiffres ; elle est fréquentée par 39 088¹ voyageurs au cours de l'année 2016, tandis que le récent site mis en ligne par SNCF Gares & Connexions dans le cadre de l'appel à manifestations 1001 gares parle plutôt de 55 965 voyageurs par an. Le trafic a globalement augmenté entre 2016 et 2017 on compte d'ailleurs 11 658 départs de trains de cette gare périphérique de la commune bordelaise en 2017.

Même s'il semble y avoir eu une progression dans la fréquentation de la gare dans les dernières années, on ne peut pas non plus affirmer que cette gare soit particulièrement dynamique en termes de transport de voyageurs, elle n'est pas à proprement parler l'épicentre de l'activité ferroviaire des gares périphériques de la métropole de Bordeaux.

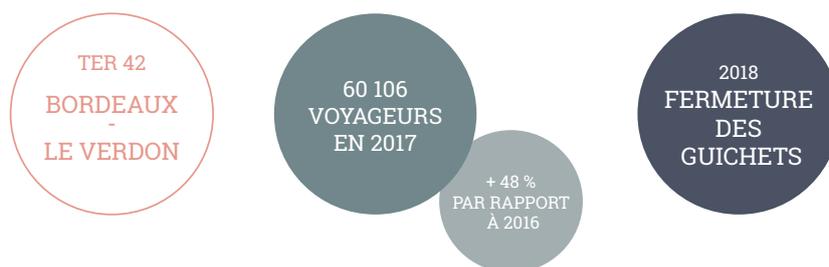
1 SNCF [En ligne], Open Data, consulté le 24/10/2019

Toutefois, on peut appuyer le fait qu'elle regroupe une certaine diversité de voyageurs, puisque en 2017, un compte-rendu du Comité de ligne s'est penché sur la ligne Le Verdon-Bordeaux des trains régionaux en notant que la fréquentation de celle-ci se répartissait entre déplacements domicile-travail, à hauteur de 45%, domicile-études pour 12% d'entre eux et voyages occasionnels pour 55% de ceux-ci¹.

Le potentiel du ferroviaire pour le développement des trajets métropolitains

En dehors de ces données numériques liées à l'exploitation de la gare, nous avons plusieurs raisons de penser qu'elle pourra tout de même représenter une option de transport efficace, rapide et d'avenir.

Il n'est pas nécessaire de rappeler une nouvelle fois que la métropole bordelaise connaît une saturation de son réseau routier : en moyenne un automobiliste bordelais a passé 223 heures dans les bouchons en 2017². Le trajet routier qui relie le centre de Bordeaux aux zones résidentielles proches de la gare de Caudéran-Mérignac est souvent largement plus chronophage que les 10-15 minutes de trajet de train.



Semaine,
42 arrêts par jour



Samedi, dimanche et jours fériés,
26 arrêts par jours



Bilan de l'activité ferroviaire de la halte Caudéran-Mérignac

En ce qui concerne les transports en communs proposés par TBM dans cette zone ils ne semblent pas être une solution suffisante à ce trafic routier saturé : premièrement, les bus proches de la gare comme le Liane 1 passant près de la gare de Caudéran (dont l'arrêt Bourranville à 500 mètres de la gare) est plutôt saturé³. D'autre part, l'autre ligne de bus passant dans ce quartier est la ligne 16, dont l'arrêt Liège est à 600 mètres de la gare de Caudéran-Mérignac. Distance qui n'incite pas à la prise de transports en commun pour rejoindre la gare.

Quant à l'usage du vélo, on note un manque d'infrastructures en gare qui permettraient aux usagers du train de déposer leur moyen de déplacement en toute sécurité.

1 Voir Région Nouvelle-Aquitaine [en ligne], Comité de Ligne, "Compte-rendu du Comité de ligne, Ligne Le Verdon-Bordeaux", 1er juin 2017

2 INRIX [En ligne], "2018 Global Traffic Scorecard", consulté le 22/10/2019. Disponible à l'adresse : <http://inrix.com/scorecard/>

3 Bordeaux Métropole, Rapport annuel de Transport Bordeaux Métropole (TBM), 2017

Ainsi, les trajets réalisés grâce au train à travers la gare de Caudéran sont beaucoup plus efficaces comme nous pouvons le voir dans le tableau comparatif ci-dessous, basé sur les durées de trajet de différents modes de transport et le lieu de destination depuis la gare de Caudéran-Mérignac, aux heures de pointe.

	Train	Voiture	Transport en commun	Vélo
Gare saint-Jean	13 minutes	Jusqu'à 45 minutes	51 minutes	31 minutes
Gare de Pessac	7 minutes	Jusqu'à 24 minutes	38 minutes	21 minutes
Bordeaux Montaigne	28 minutes (train + tram)	Jusqu'à 35 minutes	54 minutes	29 minutes
Gare de Blanquefort	11 minutes	Jusqu'à 35 minutes	1h07	36 minutes
Gare de Bruges	8 minutes	Jusqu'à 22 minutes	50 minutes	22 minutes
Gare de Cenon	37 minutes (changement en gare Saint-Jean)	Jusqu'à 50 minutes	49 minutes	36 minutes

Tableau comparatif des temps de parcours depuis la gare de Caudéran-Mérignac selon les différents modes de déplacement

Ainsi la gare de Caudéran-Mérignac possède un potentiel non négligeable en matière de connexion rapide de Caudéran et Mérignac aux endroits "attractifs" de la métropole.

Notamment vis-à-vis du trajet jusqu'à l'université Bordeaux Montaigne, ce qui explique que nous ayons rencontré, au cours de notre analyse du terrain, des étudiantes qui préféreraient ce mode de transport à tous les autres pour se rendre en cours presque trois jours sur cinq.

Se rendre à la gare Saint-Jean via le train est également plus rapide. Cette destination permet potentiellement d'aller sur le nouveau quartier Bordeaux Euratlantique qui devrait regrouper près de 30 000 emplois supplémentaires d'ici à 2030.

Un usage pendulaire

Nous avons également cherché à savoir qui fréquentait cette gare. Au fil de nos interviews, nous nous sommes aperçu que les usagers de la gare habitent principalement dans le quartier ou dans les quartiers à proximité. Une majorité utilisent le train quotidiennement pour se rendre au travail ou jusqu'à leur lieu d'étude dans des trajets qui dépassent rarement l'échelle de la Métropole. Cette gare a donc un usage pendulaire, et reste étroitement liée au quartier.

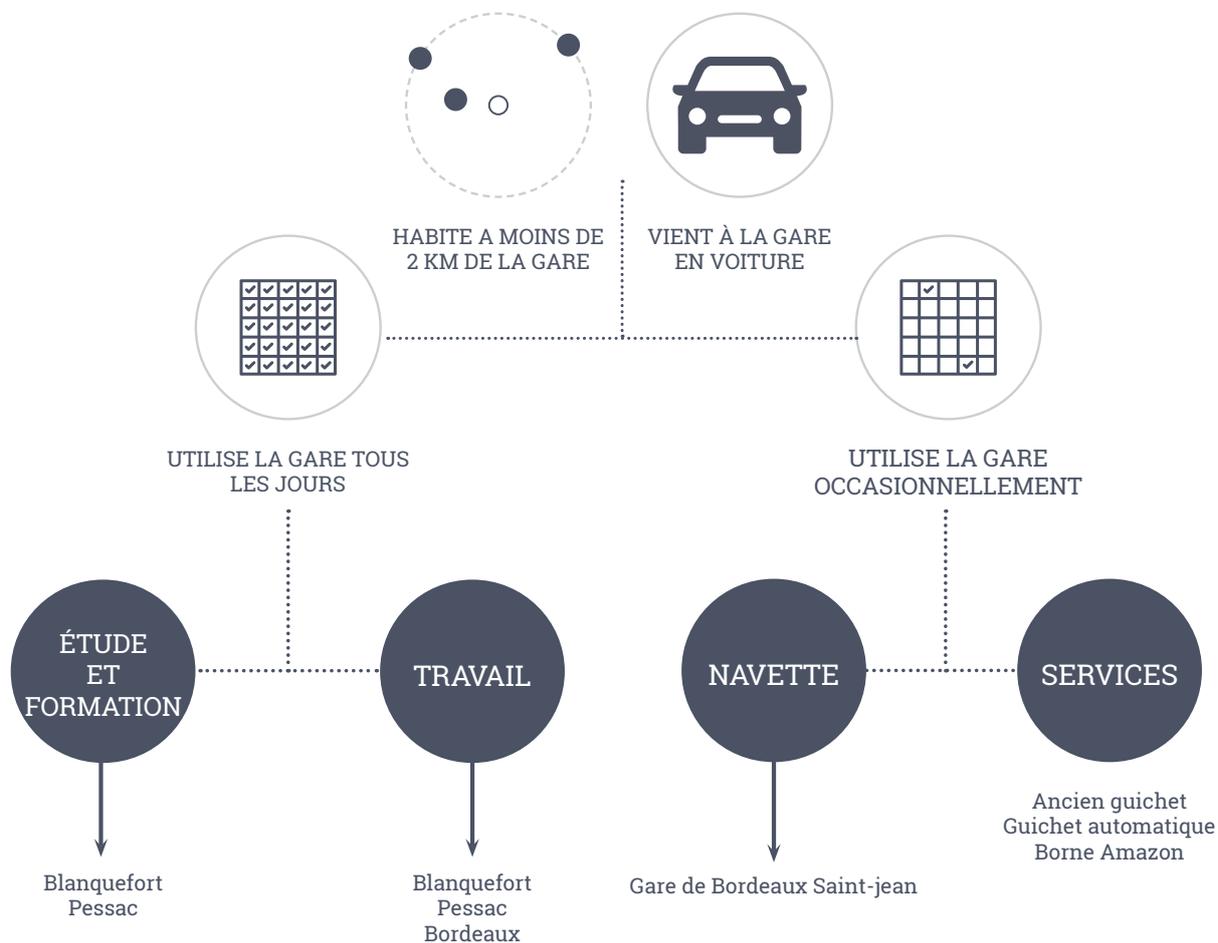
Cette gare est également utilisée, par les habitants du quartier, de façon plus ponctuelle en utilisant le TER comme navette vers la Gare Saint-Jean par exemple. L'usage de la gare n'est pas toujours lié à l'usage du TER, par exemple ce n'est pas le cas pour l'achat simple de billets (au guichet avant sa fermeture, ou en borne SNCF), ou la récupération de commandes à la borne Amazon.

Cette gare nous a été décrite comme "une gare de quartier, une gare pour les gens qui habitent là".

La situation inverse existe aussi, notamment au travers de l'utilisation quotidienne de la gare par des habitants d'autres communes qui viennent travailler ou se former près de la gare de Caudéran-Mérignac même si cet usage apparaît de manière moins fréquente. Cependant, nous avons relevé la présence de plusieurs établissements pouvant attirer des voyageurs. Nous pensons notamment à l'ESPE (École Supérieure du Professorat et d'Éducation) ou encore au Parc du Bourran. Dans une moindre mesure, les centres de loisirs que nous avons pu interroger, présents sur les deux territoires voisins, nous ont

annoncé qu'une certaine proportion de leurs adhérents venaient d'autres villes de la métropole (parmi lesquelles Pessac, Le Bouscat et autres), ce qui pourrait attirer éventuellement de nouveaux voyageurs pour ces activités récréatives et sportives.

D'autre part le projet de RER métropolitain de Bordeaux vise à pallier cette faible fréquentation en augmentant la fréquence de passage de trains et la lisibilité de la gare sur le territoire de la métropole.



Axes d'analyse et enjeux

Au regard des éléments précédemment présentés : données de fréquentation, potentiel de la gare de Caudéran-Mérignac, rencontre des habitants des quartiers et découverte de la nature du tissu urbain environnant ; nous avons pu dégager quelques axes centraux qui dirigeront l'orientation future de notre projet pour cette gare laissée vacante.

Centralité et vie de quartier

• Renforcer la vie de quartier dans un tissu résidentiel très individualisé

La présence massive de tissu résidentiel autour de la gare est l'un des premiers constats que nous avons pu faire. Entre pavillons dotés chacun d'un petit garage en plus d'un petit espace vert et ensembles collectifs de bas relief (R+2 et R+3) ou de plus grande importance (R+6), les quartiers qui se déploient autour de notre gare caudéranaise et mérignacaise semblent être surtout caractérisés par une dynamique de vie de famille assez individualisée, peu portée sur le développement local d'activités.

Lorsque nous avons interrogé habitants et riverains rencontrés sur les activités ou lieux de rencontre et d'échange qui étaient au centre de leur vie sociale dans le quartier, nous avons pu constater que celles-ci se concentrent autour de l'emploi du temps des enfants (école et centre de loisirs, notamment) et en ce qui concernait leurs lieux de consommation, très vite, on nous a rappelé la proximité du centre-ville de Mérignac et de son complexe de grandes surfaces (Mérignac-Soleil).

Dans le quartier lui-même, les habitants ne bénéficient pas de l'existence de lieux de rencontre significatifs. Il semble qu'il n'y ait pas réellement de sentiment d'appartenance au quartier, constat qui nous a été confirmé par les associations rencontrées et en particulier par Moussa Zidour, directeur de la MJC de Caudéran-Mérignac.

Il nous semble important de polariser ces quartiers et de créer des lieux significatifs qui puissent être les supports du développement d'une vie de quartier.

• Consolider les dynamiques associatives au cœur de la vie de quartier

Dans la lignée de la coloration très résidentielle du tissu qui entoure la gare de Caudéran-Mérignac nous avons constaté que les rares lieux de socialisation se concentraient autour de l'activité sportive et artistique qui pouvait à la fois réunir la jeunesse des quartiers alentours mais aussi les populations plus âgées. Cet intérêt pour les activités récréatives et associatives étant fédéré autour de quelques grandes structures locales. Parmi lesquelles la Maison de la Jeunesse et de la Culture (dite MJC - Centre de loisirs des deux villes) positionnée sur le territoire de Mérignac ; mais également la Maison de Quartier de Caudéran (AGJA) sur le territoire caudéranais ; ou bien le centre d'animation de Montségur (ACAQB), côté Caudéran.

Intégrer cette dimension associative nous apparaît, dès lors, essentiel au développement d'un nouvel espace en gare de Caudéran-Mérignac, lequel pourrait venir stimuler une vie de quartier peu développée. Nous aimerions profiter de la dynamique associative présente, tout en prenant en compte ses fragilités, pour développer un lieu adapté à tous les profils d'habitants qui présente cette dimension de loisirs au milieu d'autres activités plus diversifiées.

• Affirmer la place de la gare dans le territoire

Peu des habitants et riverains rencontrés en dehors des quais ou du parking de la gare nous ont déclaré utiliser celle-ci. Souvent, pour les grands trajets qu'ils effectuent en train, les personnes interrogées nous confiaient qu'elles se rendaient directement en gare de Bordeaux Saint-Jean. Dans d'autres cas, il s'agissait de personnes qui n'étaient pas particulièrement intéressées par le train en lui-même.

En tous les cas, parmi usagers, résidents des deux communes frontalières et riverains de la gare, il s'est dégagé un certain attachement vis-à-vis de cette gare de Caudéran-Mérignac. Certains des habitants rencontrés ne savaient pas que la gare avait été fermée et murée, mais que ce soit ou non le cas, tous

déploraient unanimement la clôture de ce lieu (cristallisée autour de la fermeture du guichet, notamment) qui semble appartenir complètement au "paysage" et à la carte mentale qu'ils se faisaient de leur lieu d'habitation. Au-delà de la dimension symbolique, très forte, de ce bâti ferroviaire, les habitants nous ont par ailleurs fait remarquer la qualité esthétique et architecturale de ce lieu emblématique bien que quelque peu abandonné.

D'autres part, l'emplacement de la gare, nous a interrogé sur le lien possible entre les quartiers de Caudéran et de Mérignac. Le fait que la limite entre ces deux quartiers soit mal perçue par les habitants eux-mêmes a renforcé notre impression de manque de repères dans ce territoire, mais a ouvert sur une possible intensification des échanges entre ces deux quartiers voisins.

La gare, par son emplacement géographique, à l'intersection entre deux quartiers, et par sa symbolique est un lieu vecteur de rencontres. Cet édifice ferroviaire, en effet, par sa place dans ce tissu et son identification par les habitants, pourrait, selon nous, jouer un rôle plus important à l'échelle des deux quartiers.

Repenser la mobilité

• Réinterroger la pratique quotidienne de la voiture

Majoritairement, les habitants des quartiers environnant la gare semblent se déplacer au moyen d'automobiles personnelles. En dehors de l'utilisation commode de ce transport très individualisé ils nous mentionnent également leur recours récurrent à la marche à pieds, nous signifiant par là-même que marcher jusqu'au tramway pour rejoindre le centre de Mérignac et y faire leurs courses ne leur semble pas insurmontable et fait partie de la façon dont ils arpentent ce territoire au quotidien.

La gare est également un lieu enclavé entre ces deux quartiers. Les axes de transports principaux encadrent la zone alentour sans atteindre la gare. La majorité des usagers de la gares sont habitants du quartier et n'ont donc pas spécifiquement besoin d'une desserte plus importante en transports en commun ; mais cette déduction est contredite par le fait que même s'ils résident près de la gare, ils recourent tout de même à la voiture pour y accéder.

Il y a donc l'idée, pour nous, que dans ce tissu urbain pavillonnaire, individualisé et très résidentiel, la transformation de la gare de Caudéran-Mérignac en un pôle d'échanges multimodal n'est pas la priorité. Même si celle-ci pourrait avoir un effet incitatif sur les Caudéranais et Mérignacais un peu plus éloignés de la gare, il nous semble, dans un premier temps plus important d'agir sur les déplacements de proximité, et de favoriser les mobilités douces (marche, vélo) ou les alternatives à un usage individuel de la voiture (co-voiturage).

• Réactiver le potentiel ferroviaire

D'autre part, cette focalisation locale sur l'automobile nous a poussés à (re)considérer l'usage primaire qui se faisait du transport ferroviaire, c'est-à-dire l'acheminement de marchandises. Nous souhaitons réfléchir à une possible mise en réseau de lieux de logistique de proximité, en réactivant ainsi le passé de Caudéran comme ville périphérique par laquelle transitaient les marchandises qui devaient être acheminées jusqu'à Bordeaux.

Laisser le train au transport de marchandises nous a semblé une piste intéressante, dans la mesure où autour de l'emprise du bâtiment voyageurs et de la halle de fret de la gare de Caudéran-Mérignac, subsiste un vaste espace inoccupé, qui serait idéal à la mise en place de nouvelles activités logistiques reflétant le passé de la gare.

Intentions programmatiques

La gare comme un lieu d'échange : une réinterprétation des usages d'origine



LE HALL DE GARE

- Lieu de vie et café de la gare « Au merle blanc »
- Point de repère et présence humaine



LA HALLE DE MARCHANDISES

- Service National des Messageries (SERNAM)
- Manutention et logistique

Nos premières réflexions, alimentées en particulier par la rencontre des riverains et des usagers de la gare, témoignent d'un besoin d'une nouvelle centralité dans le quartier, propice à l'échange, au partage et au développement d'une réelle vie de quartier. En parallèle, notre analyse urbaine à l'échelle métropolitaine nous a poussés à réfléchir au potentiel de la gare de Caudéran-Mérignac, bénéficiant d'un positionnement favorable au sein du réseau ferré et dans le projet de diamétralisation des voies de chemin de fer (RER métropolitain), dans la participation à la chaîne complexe de la logistique urbaine.

Ces deux réflexions parallèles reflètent d'ailleurs les usages d'origine de la gare, telle qu'elle a été conçue dans les années 1930, nous conduisant à porter une plus grande attention à la symbolique singulière de la gare de Caudéran-Mérignac. Cette approche nous a permis d'imaginer l'ambiance qui pouvait se dégager autour de cette gare. D'abord, le hall de gare, public et ouvert et faisant face au café "Au Merle Blanc", semble avoir été un réel lieu de vie dans le quartier, dont la présence humaine et la convivialité sont regrettées par plusieurs des riverains rencontrés.

D'autre part, nous supposons une grande effervescence autour de la manutention et la logistique de la halle de marchandises à certaines heures de la journée, conférant à ce lieu une atmosphère particulière.

En se basant sur ces usages et l'ambiance qui en découlait, ainsi que sur les entretiens qui ont démontré le désir d'un nouveau lieu de vie, favorisant le partage, nous proposons finalement une réinterprétation de cette histoire et de ces usages à travers les problématiques et les attentes actuelles, avec un projet composé de deux pôles principaux : un repère social et culturel et un espace de logistique urbaine de proximité.

Le repère social et culturel

• le concept de la Maison pour Tous

La Maison pour Tous de la rue Mouffetard, à Paris, symbolise cette idée de Maison des Jeunes et de la Culture (MJC) élargie à un public plus diversifié ; favorisant la convivialité, le partage et la mixité sociale, culturelle et générationnelle. Créée en 1923, cette Maison est à la fois une MJC et un centre social et, à la Libération, elle poursuit ses actions dans ce secteur encore populaire de la capitale en y intégrant des cours de théâtre, des services sociaux, etc. La Mouffe, telle qu'elle est nommée par de nombreux directeurs, représente rapidement une référence par les usages qu'elle offre, jouant également le rôle de refuge "pour de nombreux artistes [...] qui trouvaient à la Mouffe non seulement une scène, mais aussi parfois gîte et couvert, dans un environnement familial"¹. Le deuxième attrait de cette Maison tient à la pratique de l'action communautaire dans le quartier, visant à favoriser toute initiative locale. Cet

1 Besse L., *Les MJC*, Presses universitaires de Rennes, p.173-193

exemple montre la capacité des MJC à offrir des usages pluriels, propices au développement d'une réelle vie de quartier, et constitue une référence en matière d'usages et de valeurs.

Touchant une population plus large que les jeunes publics, et mêlant les différentes générations pour partager des espaces, des activités ou des équipements, l'élargissement du concept de MJC nous a semblé intéressant pour proposer une nouvelle manière d'appréhender ces regroupements d'activités associatives.

Pour notre réinterprétation, nous avons développé un repère social et culturel, composé d'un pôle social associatif et d'une maison commune, avec la volonté de créer un lieu de vie, un espace où des activités et des espaces sont partagés par les habitants, adhérents ou non, et où toutes les générations sont conviées.



LIEU DE VIE



PARTAGE



INTERGÉNÉRATIONNEL

• Le pôle social associatif

Les associations, majoritairement tournées vers des services sociaux d'aide à la famille, mais pouvant aussi proposer de multiples activités spécifiques, auraient une place prépondérante dans notre projet, grâce à des espaces qui seraient réservés à leurs réunions en interne et aux activités qu'elles développent pour un public. Elles interviendraient donc en alternance dans ces locaux associatifs. Davantage conçus comme des ateliers modulables, plutôt que comme des lieux de siège pour les associations, chacune disposerait en effet d'un créneau horaire par semaine pour occuper un des locaux et proposer ses activités (stand AMAP, aide à la famille, aux handicapés, atelier de couture, cours de langues, etc). Ce fonctionnement permet une rotation dans les usages et la possibilité de mutualiser plusieurs locaux occupés par une ou plusieurs associations pour des événements ponctuels.

Des équipements peuvent ainsi être aménagés pour optimiser le fonctionnement de ces lieux modulables : casiers individuels où chaque association venant régulièrement pourrait laisser des affaires personnelles, larges portes qui s'ouvrent entre les ateliers pour une mutualisation des espaces, multiplicité de mobilier léger et modulable pour s'adapter à chaque configuration, équipements techniques partagés, etc.

Nous avons la volonté de créer un pôle qui s'adapte à de multiples situations, s'inscrivant à la fois dans des démarches régulières et ponctuelles, afin de maximiser l'occupation et le fonctionnement diversifié de ce pôle associatif.

• La maison commune

Directement issue de nos réflexions sur l'élargissement du concept de la Maison pour tous, le deuxième espace du repère social et culturel constitue une maison commune et serait principalement dédiée aux habitants du quartier. Cette maison commune, dans le sens où elle appartient à tous les habitants du quartier, peut-être vue comme un prolongement du chez soi, où de multiples équipements sont mis en commun. Cela pourrait être très intéressant pour les riverains dans la mesure où les résidences collectives aux alentours de la gare laissent penser que certains habitants ne bénéficient que d'une surface restreinte dans leurs espaces privés d'habitation, ce qui rend difficile la possession de certains équipements ou la présence d'espaces de récréation chez soi.

Dans ce sens, une **bricothèque** partagée qui permet la mutualisation d'outillage pour tous les travaux

du quotidien serait idéale : les habitants, qu'ils vivent en appartement ou en maison plus vaste de plain pied, peuvent avoir recours à une diversité d'outils et de machines qui seraient mis à disposition dans cet espace partagé.

De la même manière, une **annexe de médiathèque** municipale propose aux habitants d'élargir leurs propres collections pour découvrir de nouveaux ouvrages, échanger avec les autres habitants et accéder à certains équipements (ordinateurs, espaces de reprographie, etc).

Ensuite, des **espaces de loisirs**, libres et très ouverts, accueillent de multiples usages favorisant la mixité et la diversité, complétant les deux premiers types de lieux partagés, pour une utilisation de l'espace moins orientée.

Une **salle polyvalente**, pouvant être investie ponctuellement par un groupe d'habitants avec la possibilité de privatiser l'espace, mais aussi mise à disposition pour des événements associatifs intervenant à l'échelle du quartier élargi (Bordeaux-Caudéran et Mérignac-Bourranville), permet aussi une utilisation plurielle et favorise le développement d'une vie de quartier. A titre d'exemple, la médiathèque et la salle polyvalente peuvent être mutualisées pour une exposition éphémère, ou encore la salle polyvalente peut être louée par des habitants pour un anniversaire ou un événement personnel.

Enfin, un **café** fait le lien entre les usagers du repère social et culturel et les voyageurs en attente de leur train, créant un point de rencontre et une centralité au sein de ce lieu de vie, valorisant ce quartier enclavé.

• Exemples inspirants sur le territoire métropolitain bordelais



Place de quartier
Bordeaux (St Augustin)



EPAJG Malartic
Gradignan



Café Trocké
Gradignan



- Regroupement de services (bibliothèque annexe, mairie de quartier, jardins partagés...)



- Gestion municipale
- Diversité d'activités
- Multi-sites : division des espaces par tranches d'âge

Plusieurs exemples bordelais nous ont intéressés concernant ces intentions, notamment l'établissement public pour l'animation des jeunes à Gradignan (EPAJG) qui propose une grande diversité d'espaces mais qui reste très segmenté par tranches d'âge en fonction des sites qu'il occupe.

Ensuite, la place Saint Augustin, regroupant des services publics et un café classique, qui est elle aussi inspirante en matière de diversité des usagers et des acteurs gestionnaires mis en œuvre.

L'espace de logistique de proximité

•La logistique urbaine à l'échelle métropolitaine

La logistique urbaine désigne "l'art d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville"¹.

L'évolution de la population et le développement de nouveaux modes de consommation (notamment avec le commerce sur internet), conduisent à une augmentation des besoins de livraison. Concernant à la fois les particuliers qui achètent sur internet pour être livrés à domicile ou dans le quartier qu'ils habitent, et les commerçants qui voient à la baisse leurs espaces de stockage à cause de la montée des prix des loyers, cette livraison "à domicile" doit répondre aux exigences actuelles.

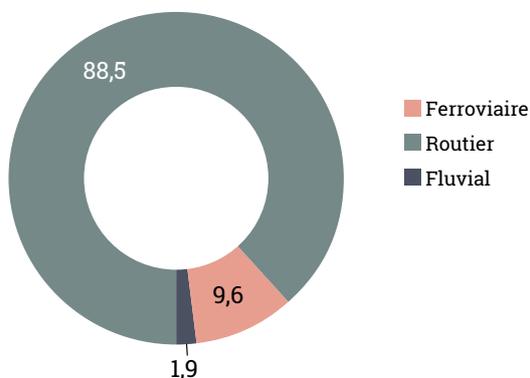
Une étude réalisée par Bouygues Construction, notamment issue d'ateliers prospectifs sur les mobilités du futur, met en relief l'importance et la complexité de la chaîne de logistique urbaine². Cette chaîne doit être maîtrisée et fonctionnelle afin d'optimiser l'acheminement des marchandises dans la ville dense, tout en minimisant l'impact sur l'environnement et les distances inutilement parcourues. Ce fonctionnement doit donc être fluide et efficace, et nécessite l'installation de plusieurs points de rupture de charges :

- Les plateformes de logistique urbaine, d'une surface comprise entre 10 000m² et 20 000 m², situées en majorité aux franges des aires urbaines
- Les espaces de logistiques urbains (ELU), d'une surface comprise entre 300 m² et 3 000 m² et situés dans les centres villes et qui servent à entreposer des marchandises et des véhicules
- Les relais de quartier, d'une surface comprise entre 20 m² et 50 m², situés au coeur des quartiers résidentiels, accompagnés d'autres points de logistique de quartier comme des boîtes à colis et des consignes automatiques.

D'autre part, la filière logistique est un secteur majeur de l'économie européenne. Selon l'Agence française des investissements internationaux, les activités de logistique regroupent 1,5 million d'emplois, dont 53% dans les métiers tels que l'entreposage et la manutention, et 47% dans ceux du transport de marchandises³.

Pendant longtemps sous-estimé dans les politiques territoriales de déplacement, davantage focalisées sur la mobilité des personnes, le transport de marchandises en ville constitue un enjeu pour les territoires urbains, notamment en termes de compétitivité et de prise de conscience responsable au regard des enjeux environnementaux actuels et futurs.

Le transport de marchandises en France est pour majorité assuré par le trafic routier, ce qui pose d'évidents problèmes de congestion et de pollution.



Parts modales du transport terrestre de marchandises (hors oléoducs) en 2017 (en %)

Source : SDES, CCTN 2018

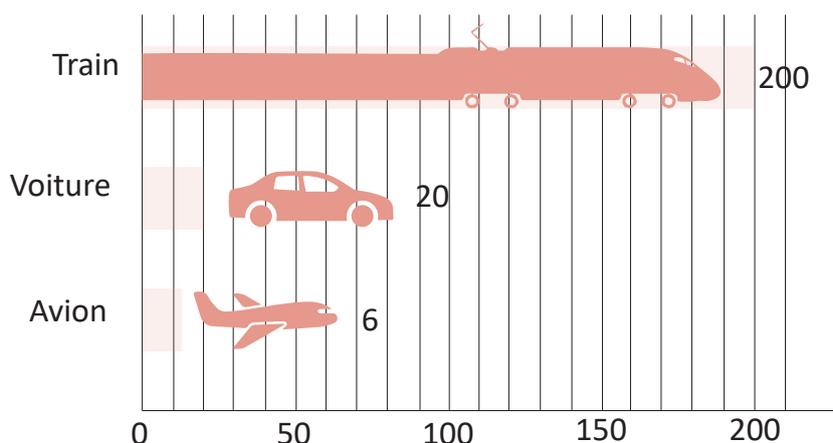
1 Centre d'analyse stratégique, Note d'analyse "Pour un renouveau de la logistique urbaine", 2012

2 Bouygues construction, « Logistique urbaine, un angle mort de la prospective des mobilités ? », 2018

3 Centre d'analyse stratégique, Note d'analyse "Pour un renouveau de la logistique urbaine", 2012

L'utilisation de véhicules routiers pour le transport de marchandises offre effectivement plus de souplesse que le train ou le bateau, ainsi que de moindres coûts, à l'heure actuelle. L'aspect économique semble ainsi prendre le pas sur les considérations écologiques qui vont à l'encontre de l'utilisation massive de véhicules routiers, notamment lourds.

Le déclin du mode ferroviaire d'acheminement des marchandises peut s'expliquer par la crise des années 1980. A ce moment-là, le territoire a dû absorber un déclin industriel important, et a vu se développer le "tout-voiture", accompagné par des infrastructures massives spécifiquement adaptées à la circulation routière (aménagement d'autoroutes et sous-tarifcation de celles-ci), mais il a aussi fait face à la complexité de mise en oeuvre des ramifications ferroviaires ; ce qui explique un renoncement croissant au fret ferroviaire en faveur de l'acheminement routier des marchandises. Pour autant, l'utilisation du fret ferroviaire pour le transport de marchandises peut s'avérer pertinente pour limiter et réduire le trafic routier, ainsi que ses conséquences néfastes au quotidien sur les usagers et l'environnement.



Distance parcourue avec 1kg de CO2 émis (en km)

Source : Capdepuy, Fraysse, Ludon, Renié (travail étudiants IAT-SGM)

Plusieurs expérimentations, au niveau national et international, ont été menées pour réintroduire le réseau ferroviaire de marchandises à des fins de logistique urbaine contemporaine. La ville de Paris a notamment développé, avec le groupe Monoprix, un projet innovant pour acheminer les marchandises jusqu'au dernier kilomètre uniquement par réseau ferré¹. La filiale logistique de Monoprix, Samada, a ainsi mis en oeuvre une plateforme de logistique pour optimiser les flux et permettre l'arrivée du train en centre ville.

D'autres exemples, notamment le tram-fret expérimenté à Saint Etienne ou à Zurich ou encore le train-fret qui représente près de 30% du transport de marchandises en Allemagne, témoignent de la volonté d'expérimenter des solutions plus durables pour le transport de marchandises, mettant à contribution le réseau ferroviaire.

•Le réemploi du réseau ferroviaire bordelais, vers une logistique urbaine durable

Sur le territoire bordelais, le tramway a connu une très forte activité au XIXe et XXe siècle jusqu'au développement du tout-voiture, où il avait été abandonné, puis a été réintégré au système de mobilité des personnes dans les années 2000.

De la même manière, il n'est pas unimaginable de repenser une contribution du train pour le transport des marchandises, même si le fret a été largement en déclin depuis plusieurs décennies. L'ensemble du réseau ferroviaire de Bordeaux, et notamment sa configuration concentrique, permet de toucher relativement facilement de nombreux territoires dans la métropole.

1 Centre d'analyse stratégique, Note d'analyse "Pour un renouveau de la logistique urbaine", 2012

Si les gares en périphérie de Bordeaux sont principalement utilisées pour le transport des voyageurs, il nous semble ainsi intéressant d'interroger les autres utilisations possibles des lignes et notamment leur potentielle contribution à la chaîne de logistique urbaine dans le territoire métropolitain bordelais. Cette démarche s'inscrit plus dans une logique de limitation progressive de l'utilisation de camions polluants que d'une totale substitution à court terme.

•L'expérimentation en gare de Caudéran-Mérignac : la livraison du dernier kilomètre

L'ambition d'intégrer les activités de logistique urbaine au réseau ferroviaire de la métropole est à penser comme une stratégie de long/moyen terme de maillage sur tout le territoire et nécessite une réflexion à une plus large échelle que celle d'une seule gare. Cependant, le positionnement géographique et la situation urbaine de la gare de Caudéran-Mérignac nous ont poussés à expérimenter le potentiel de participation à la chaîne de logistique du réseau ferré à cet endroit, en y développant un équipement de logistique de proximité.

D'abord, la présence de la cuisine générale (SIVU), alimentant les cantines de Mérignac et Bordeaux, forme déjà un client très sérieux pour un potentiel pôle de logistique avec une voie d'accès adaptée aux flux de véhicules. Cette interface intermodale de production de repas et d'acheminement de ceux-ci est propice au développement d'un pôle de logistique plus global, comprenant colis pour les particuliers, produits pour les commerces et supermarchés du quartier, etc. ; permettant la mutualisation des équipements déjà en place.

Ensuite, la voie de desserte ferroviaire spécifiquement conçue pour le déchargement de marchandises limite les travaux préalables à la mise en place d'un pôle logistique faisant l'interface entre le train et les véhicules routiers.

L'équipement imaginé prendrait part à la chaîne complexe de logistique urbaine principalement dans l'acheminement du dernier kilomètre.

Au même titre qu'un équipement public, un espace de logistique urbaine (ELU) peut être vu comme un service nécessaire à la vie des habitants et non pas comme une nuisance. Dans ce sens, la ville de Paris a mis en place une nouvelle catégorie dans le plan local d'urbanisme (PLU) pour intégrer les ELU en tant que "constructions et installations nécessaires à l'accueil des services publics d'intérêt collectif"¹. Une mutualisation avec d'autres services, d'autres équipements publics et d'autres usages est donc à privilégier, pour inscrire la logistique urbaine dans la ville plutôt que la reléguer à la périphérie en l'isolant du dynamisme inhérent aux tissus urbains.

Dans cette démarche, l'ELU que nous imaginons sur Caudéran, d'environ 1000 m² de surface, participerait à la logistique sur le dernier kilomètre et serait directement connecté aux autres équipements du projet (café, repère social et culturel, etc.). Cet espace comprendrait des équipements purement liés à la logistique, des espaces ouverts au public tels qu'une conciergerie de quartier servant de relais-colis, et reliée aux espaces de stockage, mais aussi un commerce et un garage à vélos.

Si sur le court terme, nous avons la volonté de créer un équipement de stockage autonome, en tant que point de rupture de charge pour la livraison du dernier kilomètre, son positionnement stratégique lui permet d'être privilégié dans le cadre d'un maillage et d'un réemploi actif du réseau ferroviaire pour le transport de marchandises.

Un fonctionnement en horaires décalés, permettant une plus grosse manutention lorsque le reste du projet est fermé, assure une fluidité des usages, minimisant les conflits entre les différents usagers ou entre les trains voyageurs et les trains de fret et maximisant la multifonctionnalité du site de la gare de Caudéran-Mérignac.

Le système temps court et temps long pour ce pôle logistique est important dans la façon dont nous

1 APUR, "Insérer des espaces logistiques dans le tissu dense", février 2016. Disponible à l'adresse : https://www.apur.org/sites/default/files/documents/Espaces_logistiques.pdf

avons pensé le projet, mais notre espace de logistique repose dans les deux cas (logistique urbaine uniquement puis logistique urbaine et ferroviaire) sur le modèle d'une interface multimodale. En effet, les marchandises arrivant à ce pôle par les camions sur le court terme, et par le train sur le long terme, sont stockées dans cet espace et redistribuées dans le quartier par des modes de transport légers : véhicules électriques (voitures et camionnettes) et triporteurs notamment.

A terme, l'idée est de réduire considérablement le tonnage acheminé par le camion, et de transporter les marchandises par le train depuis l'entrepôt ou les plateformes de logistique jusqu'à l'ELU, pour qu'elles soient ensuite distribuées par des véhicules légers.



Schématisme de la place des ELU dans le processus d'acheminement des marchandises

L'ELU tel que nous l'imaginons doit contenir un espace dit de "transfert" et faciliter le passage d'un mode de transport à un autre (principe de "cross-docking"¹, et mettre à disposition des logisticiens des moyens de manutention et des locaux adaptés (vestiaires, sanitaires, réfectoire, etc.).

En réintégrant la logistique urbaine dans la ville, nous souhaitons remettre en question l'image négative de cette fonction manutentionnaire, qui peut trouver sa place autour d'usages et d'activités ouverts au public et à proximité d'une centralité urbaine.

•Exemples inspirants sur le territoire métropolitain bordelais



Espace de logistique de proximité Bordeaux

- Équipement temporaire
- Véhicules propres pour la livraison du « dernier kilomètre »



Hôtel de logistique urbaine Bordeaux

- 4000 m² de stockage
- Plateforme intermédiaire



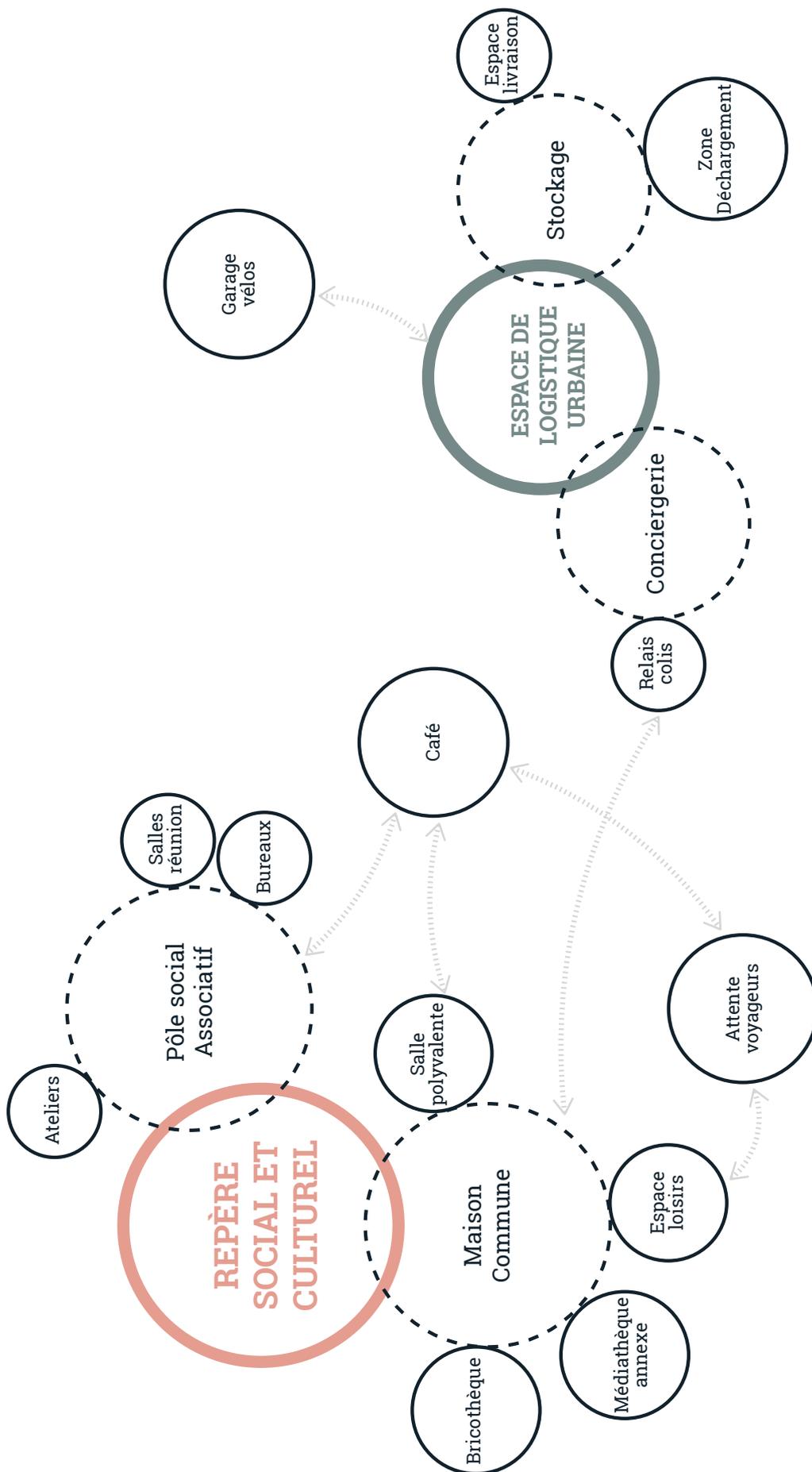
Projet de logistique urbaine Étudiants IAT 2016 Bordeaux

- Mutualisation d'espaces de logistiques avec lieux de vie

¹ Capacité à transférer les marchandises du quai de déchargement au quai d'expédition sans en passer par une étape de stockage

Nous nous sommes intéressés à ce qui avait déjà été expérimenté à Bordeaux, notamment l'espace de logistique urbaine rue Fondaudège pendant les travaux de la ligne de tram D, ainsi que l'hôtel de logistique à Bordeaux Lac qui intègre la logistique urbaine à plus large échelle. Nous nous appuyons aussi sur le dossier qu'ont réalisé des étudiants de l'École d'Architecture et de Sciences Po Bordeaux en 2016 et dans lequel ils développent des projets de pôles de logistique urbaine où l'activité logistique est mutualisée avec d'autres usages, pour un projet collectif commandité par la Chambre du Commerce et de l'Industrie (CCI Bordeaux)¹.

¹ Capdepuuy B., Fraysse M., Ludon A-C., Rénié M., *Pour une logistique urbaine durable à Bordeaux Métropole*, projet collectif d'étudiants, 2016



Organigramme des choix programmatiques

Intentions spatialisées

Deux pôles complémentaires aux équipements existants

Notre projet est composé de deux pôles majeurs s'implantant sur le terrain appartenant à la SNCF. Le repère social et culturel est celui qui se situe le plus au nord, en lien avec les bâtiments de la gare existants, tandis que le pôle logistique est situé au sud, sur un terrain actuellement occupé par des locaux techniques, propriété de SNCF Réseaux. Le pôle logistique est notamment desservi par une déviation des rails qui permettra à terme, l'acheminement des marchandises par le train.

Ces deux pôles viennent compléter les équipements déjà présents à proximité du terrain. Le pôle logistique, au sud, est situé près du SIVU de la Cuisine centrale évoqué plus haut. Tandis que le repère social et culturel complète le pôle sportif, constitué du stade André-Maginot, situé au nord-est, de l'autre côté des rails.

Centralité et traversée

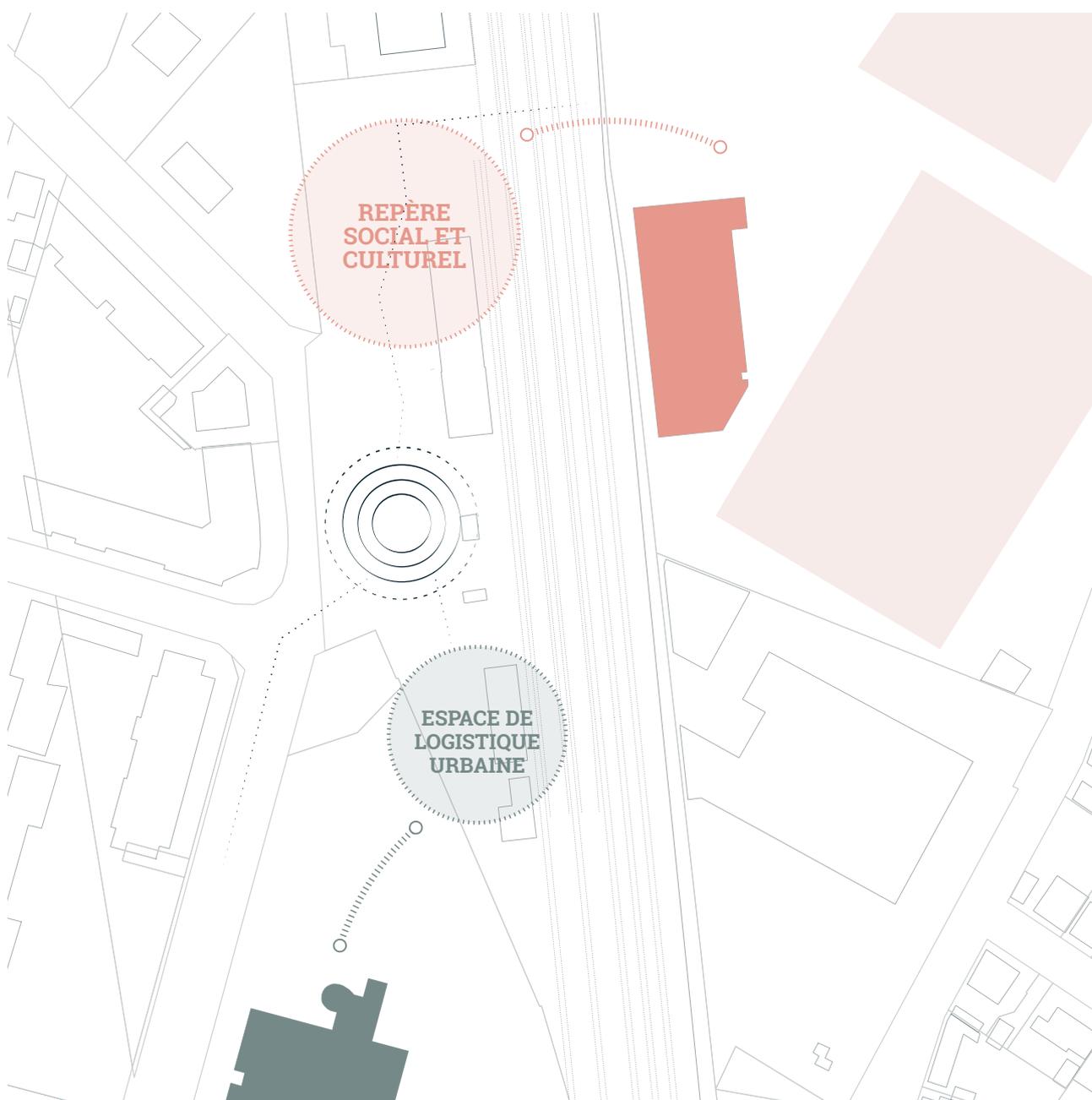


Schéma de la localisation des deux pôles d'activités principaux de la gare de Caudéran-Mérignac

En créant et renforçant ces deux pôles nous souhaitons que la gare devienne une nouvelle centralité pour les deux quartiers, Bourranville et Caudéran. Les gares en périphérie ont pour nous cet enjeu de rassemblement des territoires que les rails ont longtemps séparés. Cette idée de centralité est directement en lien avec l'emplacement géographique de la gare et la question du franchissement des voies. Selon notre analyse en amont et nos aspirations, ce projet se doit d'atteindre les deux côtés de la voie ferrée et de d'établir une connexion durable entre eux.

Ce besoin de traversée s'inscrit aussi dans le contexte de RERisation du réseau ferré métropolitain. En effet, l'augmentation du cadencement du réseau rendra d'autant plus dangereuse la traversée sur voie existante pour atteindre le second quai ferroviaire. Une passerelle devra donc être envisagée pour desservir les quais de manière sécurisée. Elle permettrait également de favoriser l'accès des piétons et vélos à la gare depuis le quartier de Caudéran, situé de l'autre côté de la voie ferrée.

L'idée de la passerelle a également été développée en 2014, dans le plan guide "Caudéran Ville-Jardin", précédemment présenté. L'un de quinze principes d'intervention, mettant en avant la gare comme une nouvelle centralité était accompagné de l'image d'une passerelle franchissant les voies de chemin de fer.

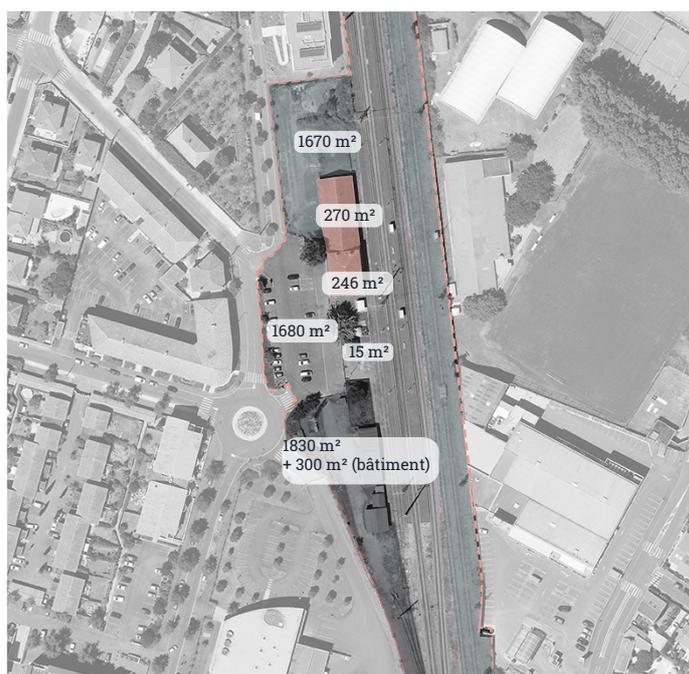
Nous pensons que cette passerelle pourrait prendre une place importante à l'échelle des deux quartiers et porter la symbolique forte d'un lien entre ces deux tissus.

Directement en lien avec ce franchissement des voies par une passerelle, nous avons imaginé réinvestir la bande de dix mètres sur laquelle se trouvent des rails non-utilisés pour en faire une promenade plantée, linéaire et sécurisée qui puisse accompagner le piéton et favoriser sa circulation, à l'échelle du quartier. Cette promenade ferroviaire et végétalisée donnerait au piéton la possibilité de rejoindre plus au nord la rue Pasteur et les transports publics urbains. Le statut actuel des rails, qui ne sont pas désaffectés, mais seulement non-utilisés, ne permet pas une installation pérenne de cette promenade. Il pourrait être cependant envisagé que cet espace relève d'une installation provisoire accompagnant éventuellement l'élaboration du projet de plus grande ampleur que nous allons présenter ci-après.

Surfaces disponibles

Nous disposons de surfaces conséquentes pour la gare de Caudéran-Mérignac tant avec les surfaces constructibles qu'avec les bâtiments existants qui sont en bon état et qui peuvent être réinvestis.

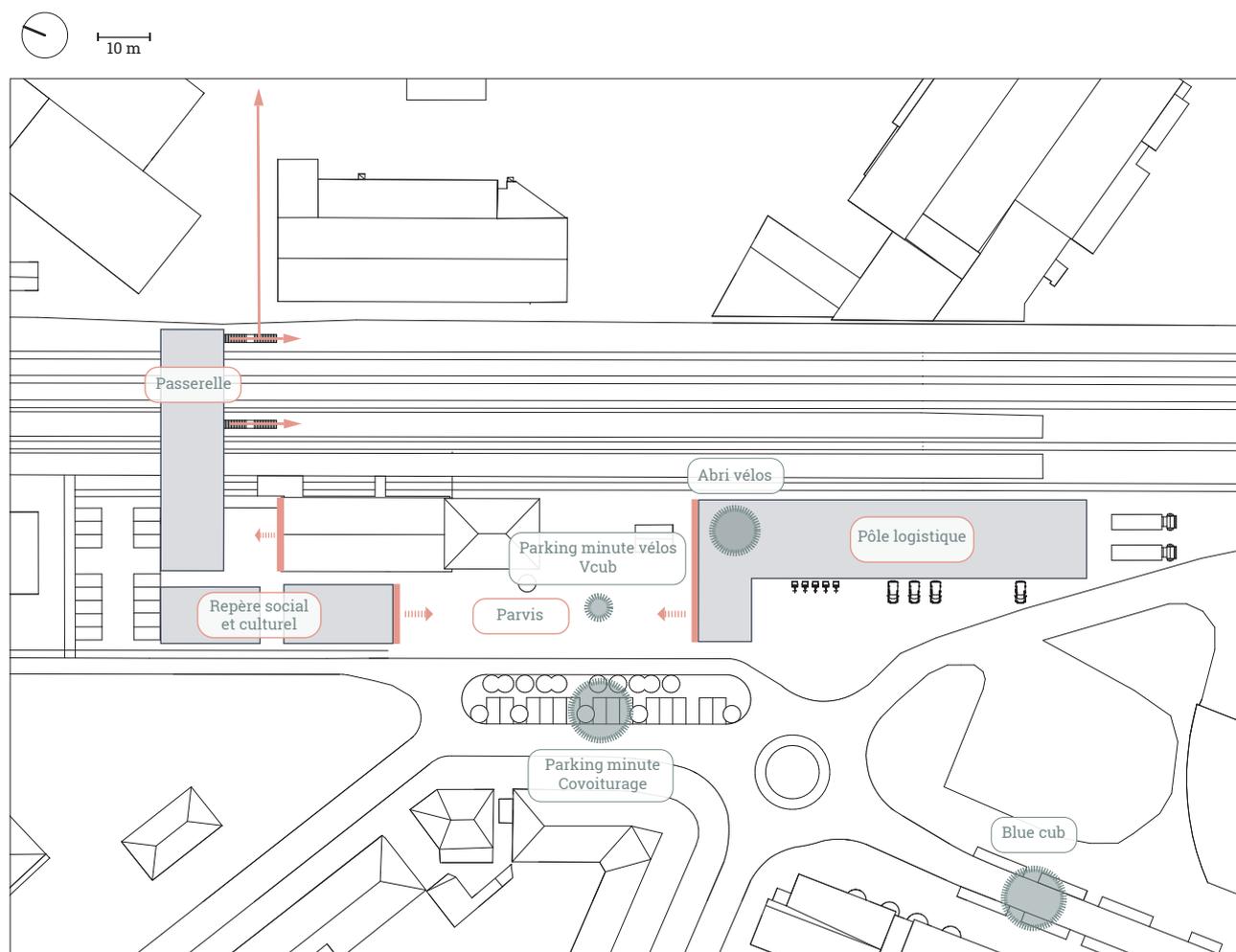
Nous souhaitons dans ce projet prendre toute la mesure du terrain existant appartenant à la SNCF (SNCF Gares & Connexions ou SNCF Réseaux)



Vue aérienne stylisée des différentes surfaces disponibles pour la réhabilitation de la gare

Principes d'implantation

Le projet s'organise autour des trois espaces publics majeurs qui viennent structurer l'organisation des deux pôles.



Carte schématique des intentions de projet

• Le parvis :

L'avant de la gare est actuellement occupé par un parking imperméabilisé.

Ce parking doit faire place à un parvis, à une véritable place publique. Contenu par le bâtiment voyageur de la gare existante et par des nouvelles façades au nord et au sud, l'espace du parvis accueille des équipements publics comme le café ou la conciergerie. Cette reconstitution du parvis est aussi l'occasion de mettre en avant les mobilités douces avec l'installation de parking vélo extérieur, d'une station VCub et d'un parking à vélo et autres modes de mobilité douce sécurisés. Une zone de covoiturage et un parking minute prennent place en face du parvis. La station BlueCub actuelle complète cette fonctionnalité liée aux modes de transport.

• L'autre façade :

La façade nord de la halle de marchandise se situe aujourd'hui dans un terrain semi-abandonné occupé par des bennes enterrées stationnées le long de la bordure extérieure du terrain. Une végétation spontanée s'y est développée recréant un jardin sauvage. La façade nord de la halle de la marchandise est également ornée du fronton au nom de la gare.

Nous souhaitons valoriser ce lieu à l'atmosphère particulière et faire de cette façade une autre façade

avant, comme pour repolariser le bâtiment de la gare. Un autre espace public y prendra place, caractérisé par une identité plus intime et végétale.

Autour de cet espace se développent des services à destination d'un public plutôt familial.

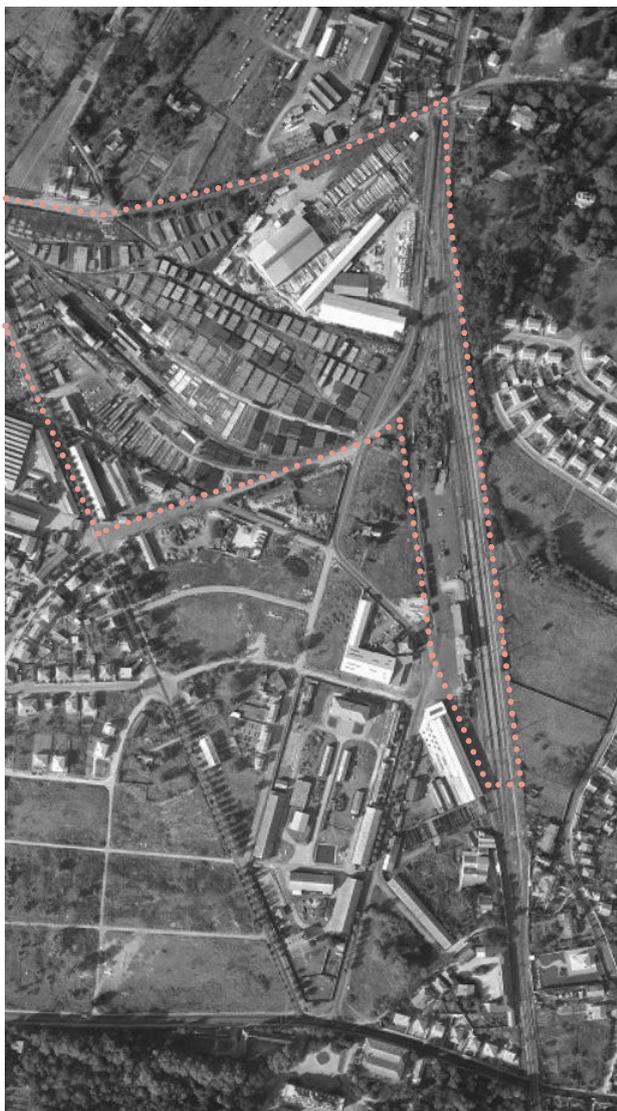
- **La passerelle :**

Nous avons imaginé la passerelle comme un élément entièrement intégré aux deux pôles qui, en plus de permettre la desserte sécurisée des voies et l'accès à la gare depuis Caudéran, porte la symbolique de lien entre les deux quartiers. La passerelle fonctionne comme un promenade permettant de passer d'un quartier à un autre. En parallèle à cette promenade, la passerelle est bâtie et accueille des locaux destinés aux associations des deux communes.

Ecriture architecturale

- **Identité**

La construction d'un bâtiment neuf à proximité d'une gare pose la question de l'écriture architecturale choisie : doit-elle se fondre avec l'architecture de l'existant, s'y confronter, ou venir le compléter ? Il est possible de trouver des écritures qui se nourrissent du lieu sans l'imiter. Dans le cas de la gare de Caudéran-Mérignac, la présence historique d'industries, ainsi que des constructions neuves de logement reprenant la forme en shed des hangars, donne des pistes de réflexions.



Vue aérienne de 1961 : entreprise fabriquant de la tôle galvanisée en lien avec la gare (1922-1970) témoignant d'un passé industriel fort



Écriture architecturale sur des logements à proximité de la gare de Caudéran-Mérignac

• S'inscrire dans une démarche soutenable

De la même façon que le train est présenté comme une solution de mobilité durable, les architectures liées à ce transport doivent, selon nous, s'inscrire dans cette démarche.

Cette démarche se retrouve dans les espaces publics, avec la volonté de créer des espaces perméables, en opposition avec les parvis actuels bitumés et imperméabilisés, et de redonner une place à la végétation. A l'échelle de l'architecture, cette démarche, peut prendre différentes formes : la considération de principes bioclimatiques simples comme l'orientation des ouvertures afin de capter la chaleur en hiver, la création de toits végétalisés mais aussi l'installation d'équipements en toiture permettant l'utilisation de l'énergie solaire.

La démarche soutenable est aussi présente dès la conception du bâtiment avec le choix des matériaux. On peut réfléchir à des matériaux biosourcés, des matériaux transportables par voie ferrée, ou encore à la possible réutilisation de matériaux issus de l'activité ferroviaire.



Halle modulaire éco-durable
Source :AREP architectures

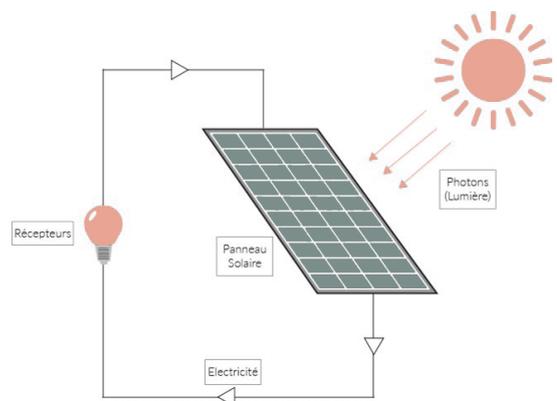
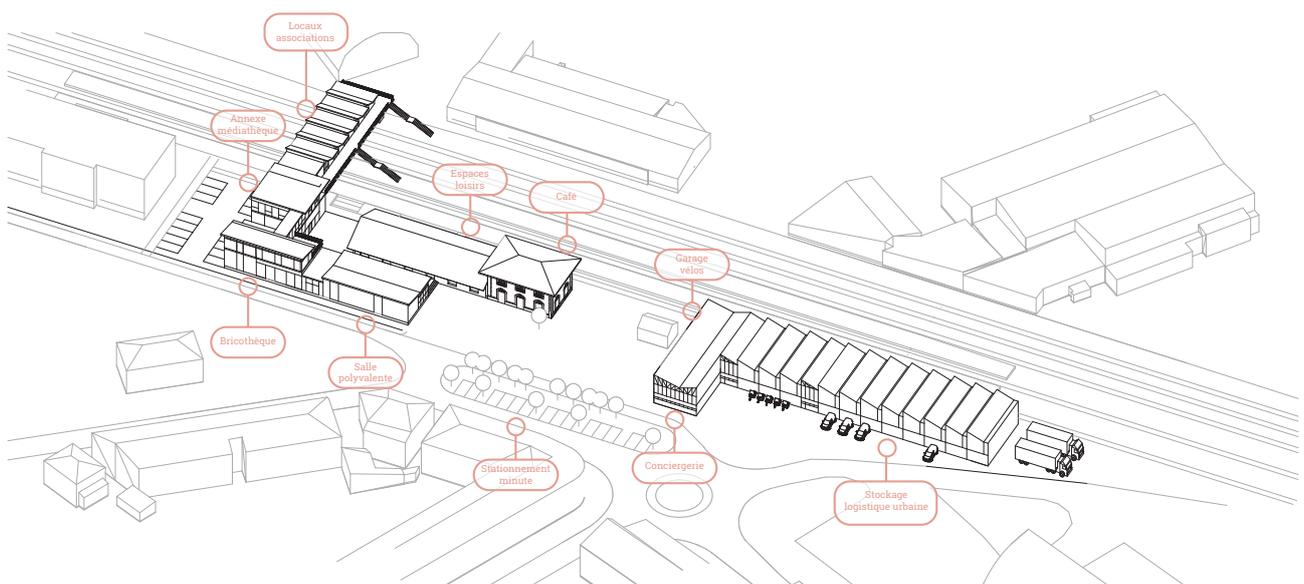


Schéma panneau solaire
Source : hellowatt

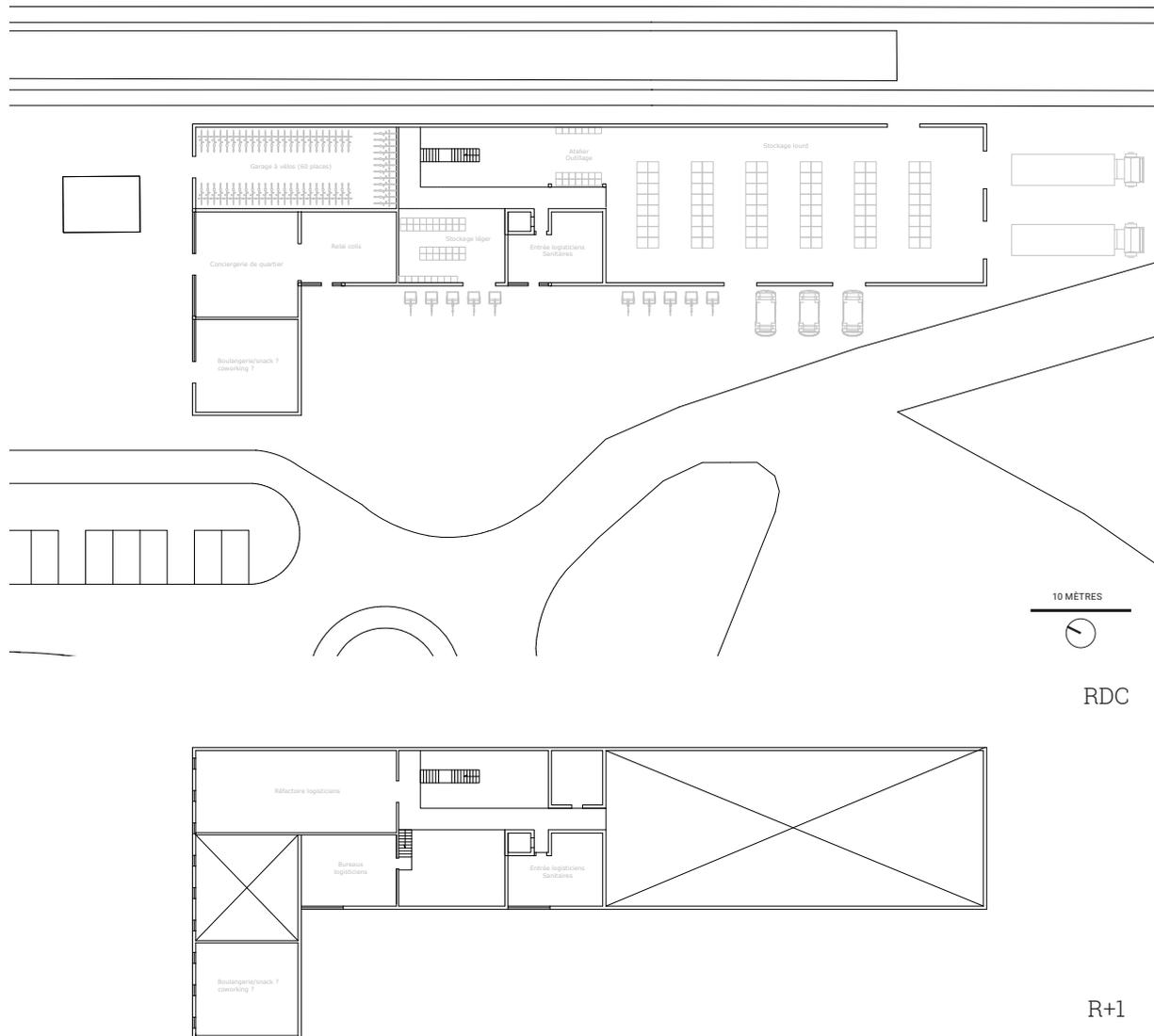
Vue d'ensemble du projet



Axonométrie générale du projet

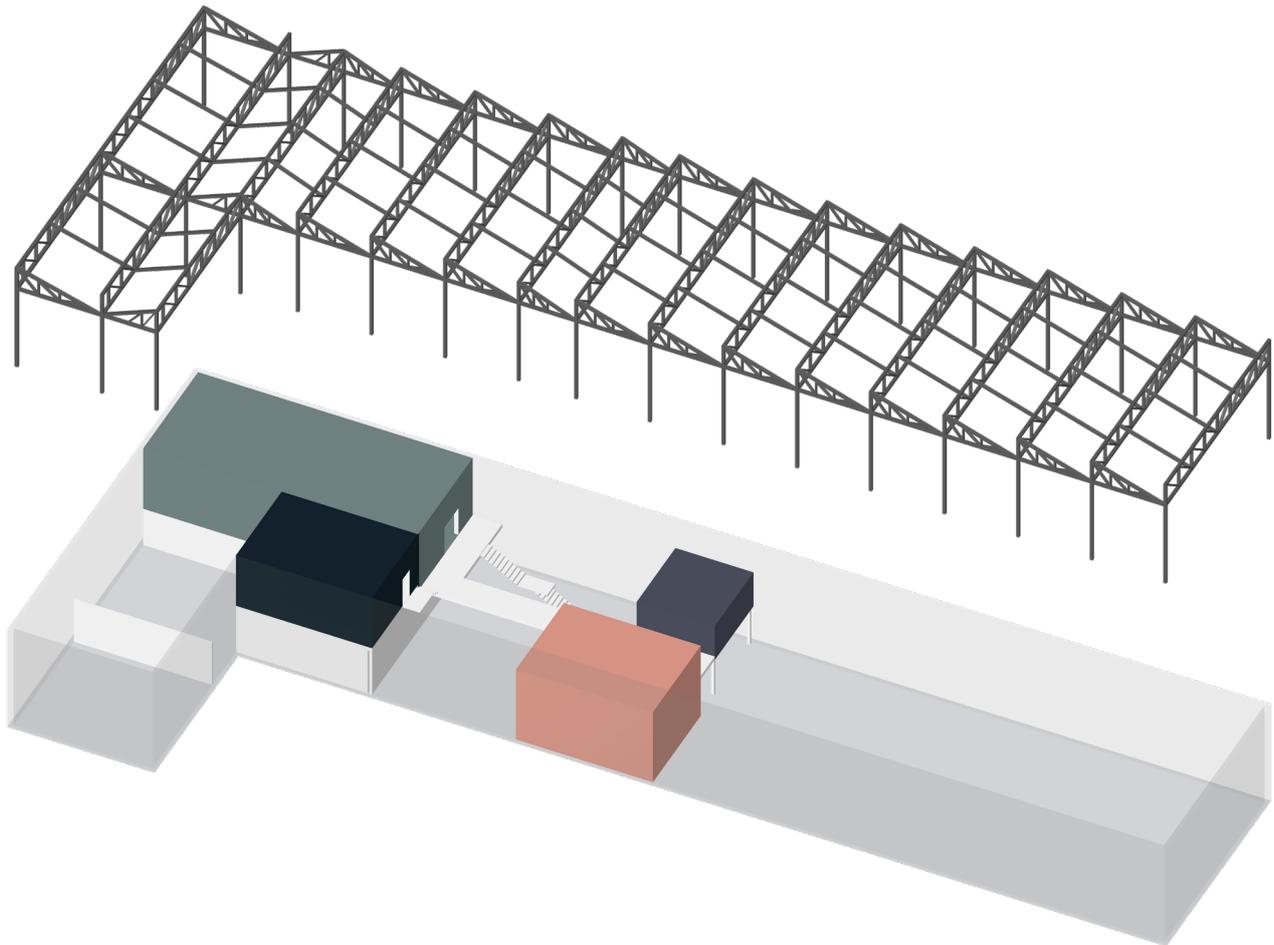
Principes de fonctionnement du pôle logistique

Le pôle logistique prend place au sud du bâtiment de la gare existante. Le bâtiment offre une façade sur le parvis, qui accueille différents services : un garage à vélo couvert et sécurisé, une conciergerie de quartier en lien avec le relais colis et un local commercial. La partie sud du bâtiment contient le pôle logistique, auquel accèdent les différents modes de transports permettant l'acheminement des marchandises : triporteurs et véhicules électriques notamment. A l'extrémité sud, une zone peut accueillir des véhicules de plus gros tonnage permettant d'assurer provisoirement le fonctionnement du pôle logistique.



Plans intérieurs des usages

Dans ce grand volume principal se dessine une mezzanine abritant les espaces réservés aux logisticiens et assurant leur confort : bureaux, réfectoire, vestiaires et sanitaires qui sont organisés en « box » accessibles par une passerelle intérieure. Dans l'objectif d'une démarche responsable, seront isolées thermiquement uniquement ces boîtes fermées, d'un volume restreint, limitant les déperditions thermiques d'un grand volume tel qu'un hangar de logistique.



Axonométrie éclatée du fonctionnement du hangar de logistique

Orienté plein sud, le jeu de sheds permet aussi l'installation de panneaux photovoltaïques afin de récupérer l'énergie solaire permettant de faire fonctionner une partie du pôle logistique ou, selon les apports, alimenter une partie du quartier résidentiel présent autour de la gare. Ces principes bioclimatiques simples, expliqués précédemment, nous ont semblés importants à porter, au même titre que le développement de l'usage du réseau ferroviaire pour l'acheminement d'une partie des marchandises.

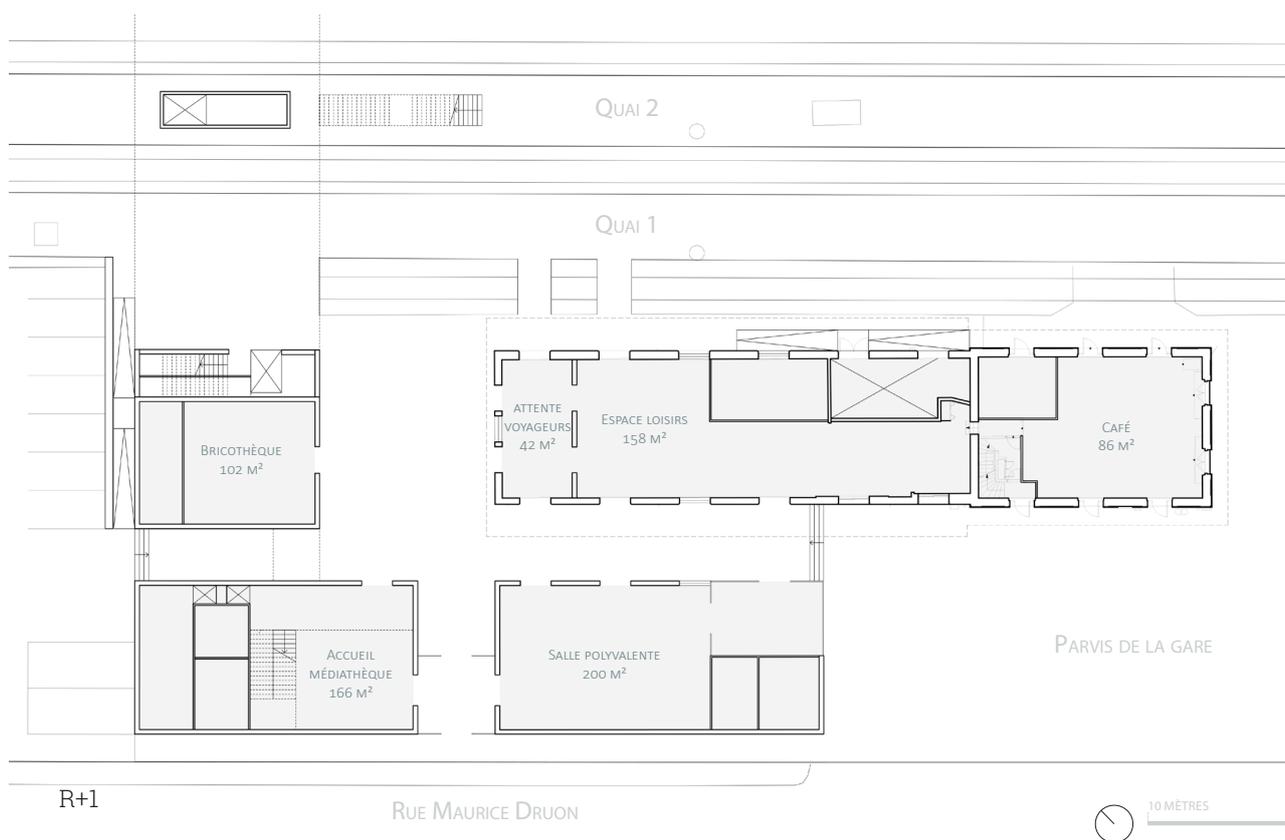
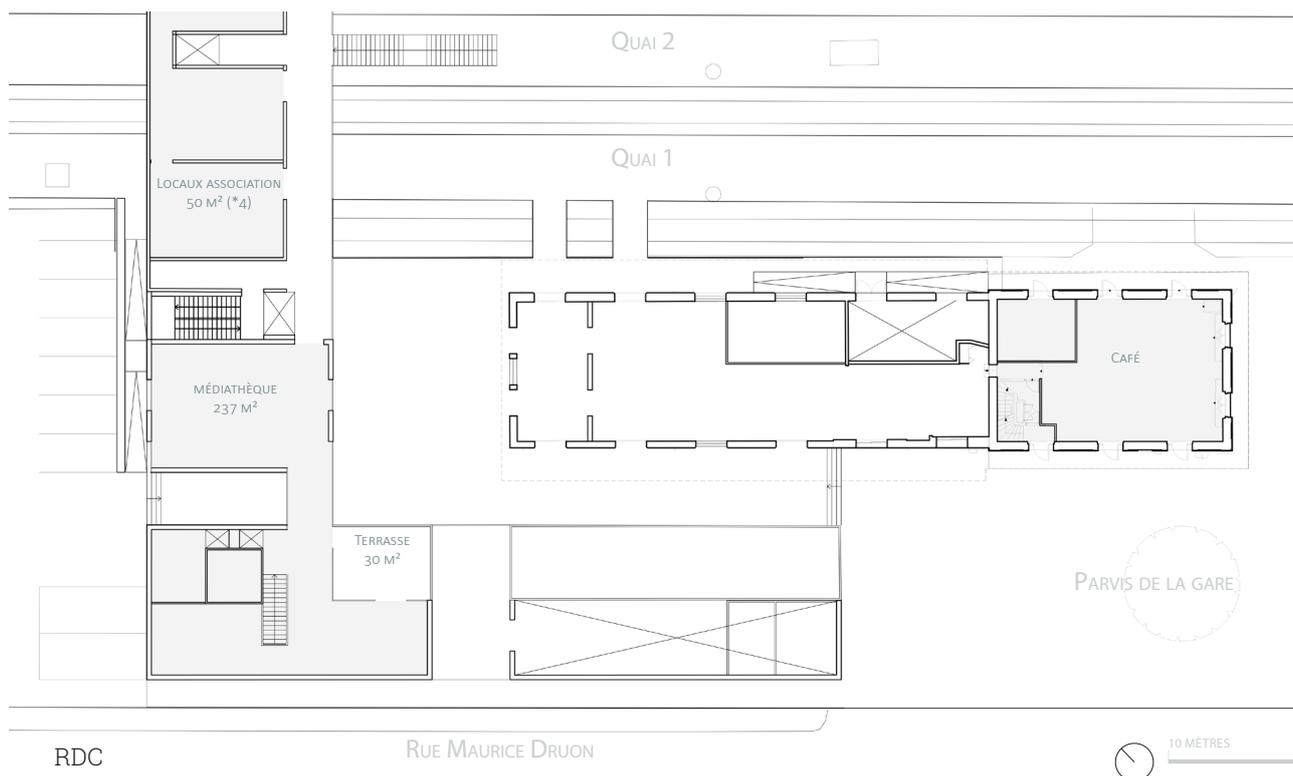
Principes de fonctionnement du repère social et culturel

Au nord du parvis et face au bâtiment logistique un café sera installé dans le bâtiment voyageur de la gare, partie historique et chère aux habitants du quartier. Dans la continuité du bâtiment existant et de la dynamique du parvis, s'épanouira le repère social et culturel.

Le repère social et culturel prend place sur le terrain au nord de la halle de marchandise. Le bâtiment neuf s'organise autour du bâtiment existant. Légèrement surélevé, l'ensemble se met au niveau du sol de la halle de marchandise.

Les bâtiments contiennent cette petite place mais forment un ensemble perméable grâce à une percée nord-sud permettant l'accès depuis le parvis et depuis le parking au nord. L'espace public est agrandi à l'est pour faciliter l'accès au premier quai. Un bloc de circulation comprenant ascenseur et escalier desservant la passerelle et les quais est accessible à tout moment.

Différents services sont disposés tout autour de la place.



Plans intérieurs des usages

Une bricothèque, une médiathèque annexe (sur deux étages) et une salle polyvalente s'organisent au sein du bâtiment neuf. Dans la halle de marchandise rénovée se situe un espace de loisirs et l'espace d'attente voyageur, capital dans l'optique de relancer le train comme mode de transport fiable, efficace et confortable. L'organisation de cette halle de marchandises rénovée doit pouvoir permettre la

mutualisation des espaces et le lien entre les différentes activités tout en conservant la possibilité de les isoler selon les moments de la journée et les situations.

Ainsi l'espace voyageur vient dans la continuité de l'espace loisir, pendant les heures d'ouverture de repère social et culturel, mais peut être isolé lorsque l'activité ferroviaire diffère des moments d'ouverture du repère.

De la même façon le rez-de-chaussée de la médiathèque et la salle polyvalente peuvent fonctionner conjointement ; l'espace de représentation et de spectacle qu'est la salle polyvalente peut servir de salle d'exposition pour les activités ludiques de la médiathèque annexe, tout comme la salle polyvalente peut être strictement séparée de l'espace médiathèque pour être louée à des usages externes.

Au second étage, les salles principales de la médiathèque donnent sur la partie publique de la passerelle. Le long de cette circulation que représente la passerelle se succèdent des locaux destinés aux associations, construits en hauteur et surplombant la centralité ferroviaire de Caudéran-Mérignac. Ces espaces louables par des associations locales ne sont cependant pas figés et peuvent également être mutualisés pour des activités particulières requérant plus d'espace.

Mode de gouvernance et modèle économique

Pour rendre cet ambitieux projet de revitalisation de la gare de Caudéran-Mérignac réalisable dans un tissu urbain à cheval entre deux communes et relativement peu dynamique, il s'agit de dégager des pistes autour de la façon dont celui-ci pourra être géré au jour le jour et du modèle économique qui lui permettra dans un premier temps d'émerger, et de perdurer ensuite.

En effet, malgré les appels à projets Open Gare en 2016 puis 1001 Gares en 2019 qui témoignent de l'investissement de SNCF Gares & Connexions dans le projet de redynamisation de ces gares vacantes ou exploitées de manière partielle, notre commanditaire n'a pas vocation à être gestionnaire de ces nouvelles activités de service, divertissement ou commerce développés dans les gares périphériques de la métropole bordelaise. L'entreprise a beau être concernée par l'état de ces gares et leur fermeture, elle ne peut soutenir ces ambitions de revitalisation des bâtiments ferroviaires que si elle est entourée d'un écosystème d'acteurs (locaux ou non) qui sont, eux aussi, concernés par les enjeux et le potentiel qu'offrent ces lieux historiques, marquant le paysage urbain et périurbain de notre territoire français.

Conception

Avant toute intervention physique sur la gare de Caudéran-Mérignac, nous souhaitons évoquer la question de l'élaboration du projet, puisqu'il nous semble que c'est de cette étape préliminaire indispensable et de la participation des acteurs majeurs à celle-ci que naît l'engagement durable de ces mêmes acteurs qui porteront ensuite le projet. D'autant plus dans un quartier où peu de projets semblent se concrétiser ou même émaner de la population, comme celui du Bourran ou de Caudéran ; ces tissus au dynamisme contraint requièrent que toutes les forces soient mobilisées et que tous les acteurs potentiels puissent partager leur point de vue et leur expertise dans la conception d'un projet ambitieux, viable et bénéfique au quartier.

Ainsi, pour modéliser cette étape située en amont du projet, il nous faudra identifier les acteurs ayant des intérêts potentiels dans la réhabilitation, la réouverture de la gare de Caudéran-Mérignac et la diversification des activités au sein de celle-ci. Sans nous contenter de cette liste d'entités potentiellement intéressées, il nous faudra dégager la nature précise de ces intérêts et travailler la complémentarité des objectifs de chacun pour faire en sorte que chaque acteur ayant quelque chose à gagner dans notre projet, puisse mettre ses capacités, ses ressources, ses outils, au profit de la réalisation de ces changements majeurs en gare de Caudéran-Mérignac. Ce qui nous amènera ensuite à traiter la question des parties prenantes pouvant jouer un rôle en termes de soutien logistique (fonctionnement du lieu) et/ou de portage financier (financement du projet) et à éventuellement répartir ces différents acteurs en plusieurs "comités" dont chacun sera rattaché à une dimension particulière de la petite centralité que pourra représenter la gare de Caudéran-Mérignac à l'avenir, pour que la gouvernance de chaque activité proposée soit concertée et donc cohérente.

Premièrement, nous souhaitons rappeler l'intérêt que poursuit SNCF Gares & Connexions et qui justifie l'engagement fort de cette institution dans l'accompagnement de projets de requalification tel que celui proposé pour la gare de Caudéran-Mérignac. Pour SNCF Gares & Connexions le principal but recherché au travers de ces appels à projets est de transformer la charge financière et logistique liée à la maintenance des gares et bâtis désaffectés en une opportunité à la fois pour ces gares peu dynamiques et pour leurs services internes qui n'auront plus à se soucier des squats, tags et autres dégradations et occupations illégales de ces bâtiments historiques. Cet argument est particulièrement valable pour la gare de Caudéran-Mérignac dont les murs en pierre massive ont été enduits d'une inélégante peinture beige pour recouvrir et éviter les graffiti, les fenêtres bardées de grilles et de panneaux solides pour empêcher le bris des vitres. Cette gare, implantée sur le territoire de la commune de Bordeaux a, très vite après sa fermeture, été la cible de dégradations qui ont obligé l'investissement à perte dans le maintien en l'état d'un bâtiment dont les riverains vantaient le "cachet". Ainsi, le projet de requalification de la gare de Caudéran-Mérignac permettrait de mieux préserver ces bâtiments ferroviaires historiques appréciés des riverains et d'en limiter les coûts d'entretien. Mais ce projet permet également, grâce au

pôle logistique, de mettre en avant le rôle que jouaient autrefois ces infrastructures ferroviaires dans l'approvisionnement de la ville de Bordeaux en marchandises et denrées, agissant dès lors comme un rappel historique qui aurait été adapté à notre époque contemporaine, en devenant un lieu de logistique urbaine du dernier kilomètre. Enfin, la construction de notre passerelle traversant les voies permet à la SNCF d'anticiper un investissement qui sera, dans tous les cas, nécessaire pour que le franchissement des voies ferrées réponde effectivement à des impératifs de sécurité. Nous pouvons donc aisément dire que ce projet est complètement adapté aux évolutions futures du ferroviaire, des normes et des usages qui lui sont associés.

D'après notre travail de terrain, composé de micro-entretiens avec riverains et usagers de la gare et de rencontres plus longues avec les acteurs politiques et associatifs implantés sur ce tissu, l'intérêt des deux mairies voisines dans ce projet de revitalisation de la gare se concentre dans la possibilité de connecter de manière propre et figurée les populations caudéranaises et mérignacaises qui semblent déjà avoir des pratiques communes et une faible conscience de la frontière administrative qui les sépare; ce qui irait dans le sens de la volonté exprimée par Pierre Lothaire, maire adjoint au quartier de Mérignac, de réaliser une passerelle entre Mérignac et Caudéran, laquelle permettrait à ses administrés de se rapprocher de cette infrastructure ferroviaire bientôt revitalisée. Mais par ce projet, les élus de Mérignac et de la mairie de quartier de Caudéran permettent aussi à leurs administrés de retrouver une certaine vie, un certain dynamisme dans le tissu résidentiel qu'ils habitent. Au travers notamment de la création d'un lieu de rencontre, de socialisation multiple (conciergerie, espace café, salle polyvalente, médiathèque et bricothèque ouvrant pour eux la possibilité de se retrouver entre "voisins" selon des modalités variables) et d'une nouvelle centralité autour de ce lieu tourné vers le transport ; service qui semble particulièrement manquer à cette zone qui n'est pas franchement connectée aux axes de transport en commun. De même le projet d'un poste stratégique de logistique urbaine à la frontière de ces deux communes, permettrait à la commune de Mérignac et à ses équipes d'urbanistes dont Mathieu Bernard - Chargé Grands Projets et Habitat au sein du cabinet du maire - de voir se réaliser leur souhait de développement d'un "hôtel logistique" mêlant stockage et distribution des colis et aux administrés de ces deux tissus urbains d'avoir un lieu de récupération de commandes et colis centralisé, lisible, pratique et à proximité de leur domicile.

En ce qui concerne la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole, l'élaboration d'un projet d'envergure dans et autour de la gare de Caudéran-Mérignac serait un moyen de créer des incitations à un mode de transport plus écologique : le train pour des populations qui ont tendance à recourir à la voiture individuelle ; le fret ferroviaire pour des modèles de consommation qui recourent souvent à l'option polluante du transport routier standardisé. Cette ambition de promouvoir un mode de transport en commun rapide, fiable et cadencé reposant en grande partie sur le projet de diamétralisation des voies ferroviaires, par la "RERisation" du réseau ferré métropolitain (porté par Bordeaux Métropole et la région Nouvelle-Aquitaine et dont les aspects techniques sont confiés à SNCF Réseaux), se doit en effet d'être accompagné d'une requalification des gares qu'il traverse : comme c'est le cas pour la gare de Caudéran-Mérignac, implantée, de plus, dans un tissu fortement résidentiel. Ainsi, il est de tout intérêt pour la Région ainsi que pour Bordeaux Métropole, de faire de cette gare un lieu chaleureux, équipé et dynamique qui puisse attirer de nouveaux usagers. La remise aux normes de la gare de Caudéran-Mérignac et le développement de nouvelles activités autour de celle-ci offre la possibilité à ces deux établissements publics de relancer un pôle de logistique urbaine et ferroviaire dans ce quartier qui appartient à la ville de Bordeaux ; option intéressante dans la mesure où ce lieu est facilement accessible, inséré dans un tissu urbain dense, et situé à proximité d'un syndicat intercommunal à vocation unique (SIVU) dont la production de repas alimente cantines, mairies et établissements d'hébergement de personnes âgées de Bordeaux et Mérignac, et qui représente un potentiel en termes de besoins d'acheminement de marchandises au coeur de la métropole.

Dans la perspective de l'élaboration d'un projet cohérent avec le territoire caudéranais et mérignacais qui satisfasse toutes les entités concernées par celui-ci, l'idée serait de pouvoir les mettre

en relation en amont de la construction de ce projet. La mise en commun des intérêts, besoins et ressources de ces acteurs donnera naissance à un comité de pilotage, lui-même à l'origine d'un projet d'aménagement, de construction et d'occupation des lieux. Ce comité réunira non seulement les acteurs précédemment cités mais aussi des acteurs aux ressources d'un ordre différent. Parmi ces autres acteurs bienvenus : les associations locales, qui elles aussi trouveront en la nouvelle gare de Caudéran-Mérignac un lieu d'intérêt pour leur réunion et l'organisation de leur activité et pourront intervenir dans la conception du projet. Ou encore des entreprises spécialisées dans la logistique urbaine qui seraient intéressées par l'emplacement stratégique du foncier de la gare de Caudéran-Mérignac : par la densité résidentielle qui l'entoure et le potentiel de connexion avec le reste de la région au travers de la ligne de chemin de fer Bordeaux-Le Verdon, qui relie notre gare à un port de déchargement de conteneurs (aujourd'hui fermé, malheureusement¹, mais cela pourrait changer). Des "prestataires logistiques du dernier kilomètre"² peuvent participer à la conception du projet de la gare de Caudéran-Mérignac. On pourrait penser à la Chambre de Commerce et d'Industrie comme participant potentiel à ce comité de pilotage, car elle est l'instance qui, avec les entreprises, connaît le mieux les processus de production dont l'acheminement des produits est la dernière étape.

Au sein de ce comité de pilotage, le projet travaillé serait concentré autour de trois axes principaux. Un premier concernerait la connectivité de la gare aux zones résidentielles alentour et la valorisation économique de son positionnement en tissu urbain dense : le pôle de logistique. Il regrouperait les espaces de conciergerie et de logistique urbaine, ayant une visée de rentabilité économique mais aussi de service pour les riverains et habitants du quartier, au plus près de chez eux. Un deuxième pôle socio-culturel se focaliserait sur le développement d'activités artistiques, culturelles, favorables à la revitalisation des quartiers du Bourran et de Caudéran et combinerait donc les espaces de café et d'exposition, la médiathèque annexe, la salle polyvalente qui manque cruellement à cette zone résidentielle³, les "locaux" destinés aux associations locales et la bricothèque. Et enfin, en filigrane, serait discutée et débattue les questions de l'accessibilité de la gare, au travers d'un pôle transport et déplacements qui incluerait les espaces extérieurs d'attente, les locaux sécurisés de garage à vélos, les autres modes de déplacements doux individuels, la structure permettant d'enjamber les quais ferroviaires et le parking situé sur la gauche du parvis de la gare.

Dans la mesure où ces différents pôles ont des liens entre eux - la passerelle est le lieu où seront situés les locaux dédiés aux activités associatives, la conciergerie est à même de s'appuyer sur la bricothèque pour ce qui est du service de prêt d'outils et de sensibilisation à l'économie circulaire, le garage à vélo et les autres espaces de stationnement permettent de faciliter l'accès à toutes les activités développées -, il nous semble tout naturel de faire en sorte que les différents acteurs se réunissent en amont pour définir tous ensemble un projet qui ait une cohérence forte et ne passe pas à côté du potentiel que chaque activité peut représenter pour les espaces inscrits dans un autre pôle.

1 Voir Le Point [En ligne], "Bordeaux : imbroglia autour du port", publié le 31/01/2017, consulté le 20/11/2019

2 APUR, "La livraison du dernier kilomètre - Enjeux et tendances pour une logistique renouvelée", note n°125, avril 2018, consultée le 29/11/201

3 C'est notamment ce que nous a confié le directeur de la Maison de la Jeunesse et de la Culture de Mérignac et Caudéran, Monsieur Moussa Zidour, qui envisageait d'agrandir les locaux de son centre de loisirs afin d'y installer une salle de spectacle polyvalente.

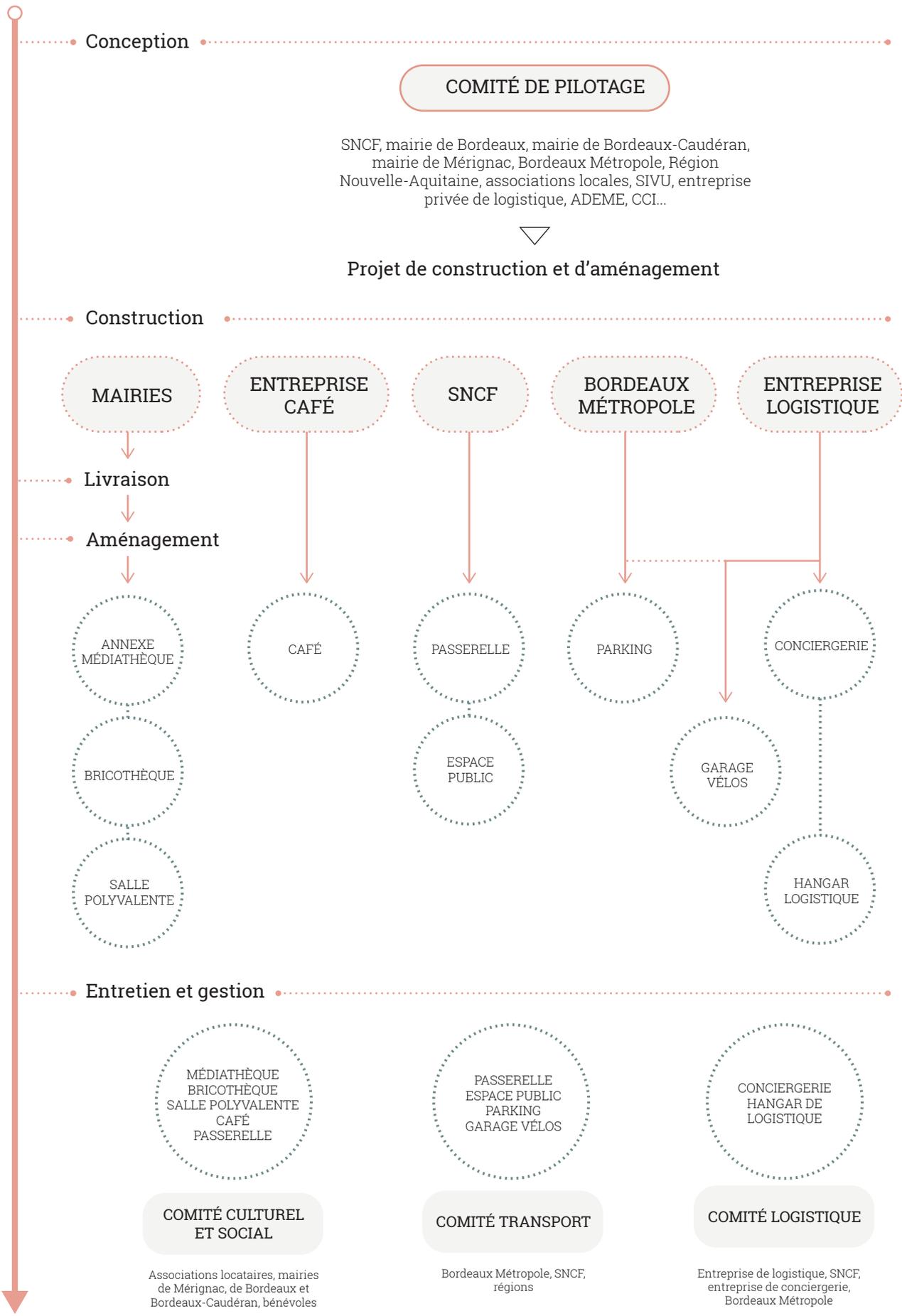


Schéma de gouvernance du projet de réhabilitation de la gare de Caudéran-Mérignac

Aménagement

Ainsi, après détermination du projet dans son ensemble, autour de ces trois axes, il nous faut songer, de manière pragmatique, à la façon dont ces différentes activités s'inscriront dans l'espace et au processus de construction et d'aménagement qui prendra place, car en fonction du bâtiment et de l'infrastructure concernée, les différentes parties prenantes engagées en amont seront mobilisées de manière assez différenciée.

Commençons par la rénovation du hall de gare, faisant partie des éléments bâtis existants ayant une valeur historique. Ce hall de gare, placé juste en face de feu le bar/restaurant du Merle blanc, accueillera l'espace de café-expositions et également un office de réchauffage permettant le fonctionnement dudit café. La rénovation de l'intérieur du bâtiment étant très minime et nécessitant en réalité surtout un aménagement adéquat serait pris en charge par l'entreprise privée avec laquelle la SNCF aura signé un bail de location mentionnant cette délégation d'aménagement. L'entreprise privée pourra ensuite bénéficier du manque de lieux de rencontre et d'échange (notamment artistiques et culturels) pour attirer à la fois les usagers de la gare et les riverains désireux d'un endroit agréable pour discuter et/ou d'admirer les créations artistiques des associations locales. Dans le cas où ce serait plutôt la formule associative qui serait retenue, avec le développement d'un café associatif dans l'espace où étaient situés les anciens guichets de la SNCF, on pourrait alors espérer des subventions conséquentes de la part du département de la Gironde, chargé du développement social, culturel et des domaines relevant de l'éducation populaire sur son territoire, ou encore de la région Nouvelle-Aquitaine en prenant en compte le fait que la double fonctionnalité du café (commercial et artistique) le rapproche des tiers-lieux, lesquels sont justement subventionnés par la collectivité territoriale en question¹.

Dans la continuité du hall de gare historique, la halle de fret, nécessitera elle aussi une rénovation certaine, dans la mesure où elle accueillera un espace hybride entre loisirs et attente voyageurs. Elle sera aménagée par la SNCF avec du mobilier orienté vers une attente confortable pour les voyageurs et du mobilier destiné au divertissement (babyfoot et table de tennis de table, par exemple) qui permettra de mélanger les publics jeunes et moins jeunes du quartier en recherche d'un lieu de réunion et d'amusement et les usagers du service de transport.

En ce qui concerne les éléments nouveaux de notre projet d'aménagement de la gare de Caudéran-Mérignac, continuons avec les bâtiments à construire qui seront implantés à proximité de l'ancienne halle de déchargement et stockage dédiée aux activités de fret ferroviaire. Le premier élément architectural correspond à la salle polyvalente dont le tissu environnant et le quartier du Bourran semblent manquer, bâtiment à visée culturelle et sociale donc, qui serait connecté à l'édifice de la médiathèque annexe, afin que ces deux lieux d'expression de la curiosité et de la créativité artistique des riverains caudéranais et mérignacais puissent communiquer entre eux et se renforcer l'un et l'autre. Ces deux bâtiments seront donc majoritairement occupés par des activités liées aux politiques municipales et seraient donc idéalement construits par les deux mairies concernées (celles de Caudéran et de Mérignac), financés par celles-ci, qui en auront la gestion courante contre un loyer versé à la SNCF. Nous pouvons envisager de manière assez sérieuse que la construction de ces bâtiments puisse bénéficier de l'aide financière du département de la Gironde qui est compétent sur toutes les questions de développement social, culturel² et d'éducation populaire et également sur la gestion et le développement des établissements scolaires que sont les collèges, sachant que, fort à propos, à une vingtaine de minutes à pied de la gare se situent les collèges mérignacais de Montséjour et de Bourran ; ou encore une aide financière de la part de la région

1 Voir le dispositif AMI tiers-lieux, Région Nouvelle-Aquitaine [En ligne], "Tiers-lieux 2019-2021", Guide des aides en Nouvelle-Aquitaine, Aménagement du territoire, consulté le 16/11/2019

2 Notamment parce que la politique culturelle s'inscrit dans le cadre de la politique départementale de cohésion sociale et territoriale. Voir Gironde le département [En ligne], Associations, "Vie artistique", consulté le 30/11/19

Nouvelle-Aquitaine¹ dans la mesure où celle-ci est responsable de l'offre scolaire secondaire au travers des lycées, et que le lycée méridional Fernand Daguin se situe justement à une trentaine de minutes à pied de la gare qui nous occupe. Ces collectivités territoriales de deux échelles distinctes pourraient en effet voir dans le pôle socio-culturel de notre projet l'occasion d'ouvrir les collégiens et lycéens sur des pratiques artistiques qui se construisent et s'exposent directement dans la ville ou le quartier qu'ils habitent, ou encore la possibilité de mettre des lieux de qualité à leur disposition pour qu'ils y présentent leurs compétences artistiques et s'y représentent dans leurs activités picturales, théâtrales, littéraires, etc.

Pour compléter ce pôle d'activités sociales et culturelles, une bibliothèque associative sera installée dans un nouveau bâtiment situé entre les quais de la gare de Caudéran-Mérignac et la médiathèque. Cet édifice sera le plus proche de la passerelle qui enjambe les voies ferrées, serait co-financé par les deux mairies voisines mais également par la région Nouvelle-Aquitaine qui est particulièrement concernée par les missions de promotion et de développement de l'économie circulaire.

Les activités logistiques en lien avec les besoins du tissu résidentiel au milieu duquel la gare de Caudéran-Mérignac est assise, seront elles aussi situées dans un édifice neuf, mais du côté de la gare où le foncier appartient majoritairement à SNCF Réseaux. Pour la construction de cet édifice conséquent deux scénarios se présentent à nous. L'ouverture d'un appel d'offres de la part de SNCF Gares & Connexions en direction d'une entreprise privée qui serait intéressée par le développement d'activités de logistique urbaine (et éventuellement ferroviaire, à plus long terme) permettrait d'enclencher le processus. Dans le cas où une entreprise manifesterait son intérêt pour s'installer sur ce terrain dont la localisation est plutôt favorable aux activités de logistique du dernier kilomètre, elle devrait, pour bénéficier de l'autorisation de SNCF Réseaux et SNCF Gares & Connexions et de la délégation de construction, accepter de louer une partie de l'espace disponible dans son futur édifice, condition sine qua non à son implantation. Dans le cas contraire, moins avantageux, où une entreprise de logistique ne serait pas assez solide ou ambitieuse pour accepter de construire son propre bâtiment, de payer ensuite un loyer régulier au propriétaire foncier (SNCF Réseau actuellement), et d'accepter de louer une partie de ses locaux à d'autres exploitants, nous devrions nous en remettre à un deuxième scénario. Ce scénario 2 consisterait à permettre à un promoteur de construire sur du foncier SNCF Réseaux (sans toutefois qu'il n'acquière celui-ci) un bâtiment adapté à la fois à l'activité logistique et à deux autres espaces indépendants du pôle de logistique urbaine. Ce promoteur serait utile au modèle de gouvernance car, étant doté d'une puissante force de financement, il permettrait de faire émerger le nouveau bâtiment logistique pour en concéder, ensuite, l'occupation à une entreprise de logistique urbaine comme Chronopost. Bien que cela puisse sembler être un scénario alambiqué ce sont des opérations dans lesquelles des promoteurs comme Bouygues Immobilier seraient prêts à s'investir, ne serait-ce que pour participer de manière pionnière au maillage des territoires avec des établissements de logistique urbaine bien situés.

Au sein de ce bâtiment ferroviaire construit par une entreprise de logistique privée ou par un promoteur qui en confierait l'exploitation à une entreprise de logistique urbaine ; l'aménagement d'une partie des surfaces serait déléguée à une entreprise de conciergerie (comme la Conciergerie Solidaire à Bordeaux, ou Allo Bernard à Toulouse) et l'aménagement d'une autre partie du bâtiment en un garage à vélos (et autres modes doux de transport individuel) sécurisé incomberait à Bordeaux Métropole dont les compétences comprennent les questions de modes de déplacement doux et de stationnement.

Enfin, les espaces à proprement parler extérieurs que sont : la passerelle ferroviaire, le parking automobile et la petite place publique, seront respectivement construits par SNCF Réseaux et Gares & Connexions soutenus par un co-financement SNCF, Bordeaux Métropole et région Nouvelle-Aquitaine

1 Nous pouvons également noter que la région Nouvelle-Aquitaine propose des subventions pour aider à la réhabilitation ou à la création de salles de spectacles sur son territoire, dans les projets portés par des communes de plus de 10 000 habitants. Voir Région Nouvelle-Aquitaine [En ligne], "Création, extension et réhabilitation de salles de spectacle", Guide des aides en Nouvelle-Aquitaine, Culture, consulté le 28/11/19

qui sont tous trois touchés par la question de la sécurisation des quais et du Réseau Express Métropolitain à naître ; par Bordeaux Métropole dans le cadre de sa compétence stationnement sur son territoire administratif ; et par les mairies et la SNCF en ce qui concerne les espaces extérieurs non directement liés à la fonction de transport de la gare de Caudéran-Mérignac.

Entretien et gestion

Nous prévoyons de créer trois comités de gestion pour organiser au quotidien ces différents espaces. Le comité de gestion social et culturel, le comité de gestion logistique urbaine et enfin, le comité de gestion transport, déplacements et espaces extérieurs

Le premier comité regroupe deux structures. Tout d'abord, une association qui s'occupera de la salle polyvalente, des salles pour les associations, de la salle de loisirs, de la bricothèque et de la médiathèque. Nous pouvons prendre exemple sur la Fondation Léo Lagrange qui gère le Campus Atlantica depuis 2016 à Artigues-près-Bordeaux pour le compte du département. Ce campus est constitué d'un espace de quatre hectares qui regroupe : un lieu d'hébergement, un restaurant, des salles de conférences et de séminaires de travail ; en vue de favoriser l'économie sociale et solidaire sur le territoire¹. Dans ce sens, un appel à projet pourrait être lancé par les mairies de Bordeaux et Mérignac afin de désigner l'association en question, qui serait responsable, en coopération avec les instances municipales, de la gestion de ce pôle socio-culturel.

Nous prévoyons d'assurer l'équilibre économique de cette partie du comité en louant les salles dont l'association aura la charge de gestion et d'entretien. Cette source de financement est utilisée par le projet les Grands Voisins à Paris, et a servi à pérenniser les autres activités développées par les associations gestionnaires dans ce même lieu. Ce service pourrait autant être utilisé par des associations locales, en recherche d'une salle pour les représentations artistiques et culturelles qu'elles organisent, que des habitants des environs pour des événements privés exceptionnels comme des anniversaires ou des mariages.

En ce qui concerne la bricothèque et la médiathèque nous pensons qu'elles pourraient être accessibles aux habitants des communes voisines, usagers de la gare et riverains, via un abonnement annuel combiné. Il est également envisageable pour la bricothèque que les emprunteurs d'outils doivent s'acquitter d'une somme dérisoire liée à la location du matériel. A la bricothèque de Nevers² cette somme varie en fonction du revenu de la personne et peut aller de 0,50€ à 4€. Une caution pourrait également être demandée pour les outils ayant une valeur monétaire importante. Nous pouvons également envisager un système d'échange d'outils comme à la Bricothèque Boissec³. Néanmoins, nous sommes conscients que les sources de revenus issus de la bricothèque et de la médiathèque seront secondaires par rapport à la location de salle, comprise dans le même pôle d'activités.

Afin de poursuivre dans l'optique de rationalisation des frais de fonctionnement nous imaginons une mutualisation des ressources humaines entre les différentes activités. Par exemple entre la bricothèque et la médiathèque. Elles pourraient même être gérées de manière bénévole dans un premier temps par les membres de l'association retenue. Nous espérons également que le montant du loyer sera plutôt faible car compensé par un loyer plus élevé des autres activités présentes sur le site.

La deuxième structure du comité serait un espace commercial de type café. Nous pensons que la venue de nouvelles activités et la future présence du "RER" Métropolitain augmentera la fréquentation

1 Site internet du Campus Atlantica [En ligne], consulté le 22/11/2019. Disponible à l'adresse : <https://www.campus-atlantica.fr/>

2 Site internet de la ville de Nevers [En ligne], "Une bricothèque pour les habitants des quartiers Est", 15/11/2018, consulté le 30/11/2019. Disponible à l'adresse : <https://www.nevers.fr>

3 Site internet de l'association Sac de billes, "La bricothèque Boissec", consulté le 03/12/2019. Disponible à l'adresse : <http://www.sacdebilles.fr>

du site. Cette hausse permettra de rendre viable la création d'un café rappelant celui qui était il y a quelques années en face de la gare¹. Il pourrait se concentrer majoritairement sur les ventes de type bar dont les marges sont les plus importantes et/ou la restauration à emporter rapide pour les voyageurs afin de leur fournir leur déjeuner. Nous pouvons aussi nous inspirer du café de la gare² à Beautiran, lauréat des trophées de l'accueil 2018 de la CCI de Bordeaux. Leur développement s'appuie sur des producteurs locaux³. Le café serait potentiellement un lieu de restauration pour les employés du pôle logistique, de la conciergerie, ou encore les membres des associations installées dans les locaux associatifs présents dans le nouveau pôle ferroviaire de Caudéran-Mérignac, ce qui permettrait d'instaurer une certaine convivialité et des partages entre les effectifs et porteurs de projets des différents pôles d'activité.

Deux observateurs "extérieurs" composeront également le comité de gestion. SNCF Gares & Connexions en tant que propriétaire du bâtiment de la gare et du foncier et les communes de Bordeaux-Caudéran et de Mérignac en raison du financement de la construction des bâtiments et du fort lien que le projet doit entretenir avec les autres activités et les populations présentes dans les deux communes.

Le comité de gestion de l'espace logistique urbaine prend en charge principalement deux activités : la halle logistique et la conciergerie. Ces activités sont développées par deux structures privées différentes.

Concernant la conciergerie, plusieurs modèles existent. Nous pouvons par exemple penser à la conciergerie solidaire qui est présente à Bordeaux dans le quartier Ginko. Elle fonctionne selon un système d'abonnement, et les prestations de services sont ensuite facturées selon une grille tarifaire spécifique. A Ginko⁴ la conciergerie a d'abord été financée par l'aménageur et la ville. Depuis 2015, une association foncière libre a été créée pour réunir les propriétaires afin de financer l'abonnement de tous les habitants pour un coût de 2€50 à 3€50 avec une ouverture de quinze heures par semaine. Nous pouvons envisager ce fonctionnement pour notre conciergerie, après avoir communiqué auprès des populations concernées autour des avantages que pourrait avoir cette nouvelle activité sur leur quotidien et leur vie de quartier.

La conciergerie pourra dès lors bénéficier aux autres activités de la gare en attirant les habitants, venus régler une affaire de voisinage ou demander conseil, sur cette petite centralité ferroviaire. Réciproquement, les activités culturelles, de service logistique et de transport ferroviaire pourront guider de potentiels clients vers les services très variés proposés par la conciergerie. Cette synergie entre différentes activités implantées sur un même lieu et orchestrée par une conciergerie, nous a été inspirée par les activités de la Conciergerie solidaire qui s'est développée au sein du projet Darwin, sur la rive droite de Bordeaux⁵. En effet, la conciergerie citée ci-dessus a un véritable rôle de coordination et de médiation entre les différentes activités qui cohabitent et se côtoient au sein de la caserne Niel. Ainsi, nous souhaitons penser la conciergerie de Caudéran-Mérignac comme un acteur pivot dans la gestion du lieu, à même de fluidifier les relations entre les pôles et de rendre service à l'ensemble de la structure, de ce fait.

La halle logistique dans le cadre du e-commerce est une activité porteuse car en forte croissance. Le nombre de livraisons à domicile va tripler d'ici à 2030. Lionel Treussard, architecte référent de la

1 Le café "le Merle Blanc"

2 Site internet du café de la gare de Beautiran, consulté le 03/12/2019. Disponible à l'adresse : <https://www.cafedelagare-beautiran.com/>

3 Tous leurs produits sont issus de producteurs situés à moins de 250 km du café-restaurant.) pour les activités de traiteur/restauration et la création d'événements originaux (spectacle, concert, atelier cuisine...

4 Avise [En ligne], "Services de proximité innovants. Etude de cas : conciergerie solidaire de Bordeaux", novembre 2015, consulté le 30/11/2019. Disponible à l'adresse : <https://www.avise.org>

5 Capital [En ligne], "Bordeaux : Darwin, l'ancienne caserne où il fait bon travailler", 19/11/2018, consulté le 30/11/2019. Disponible à l'adresse : <https://www.capital.fr>

SNCF, nous a par ailleurs confirmé que certaines entreprises auraient déjà démarché la SNCF pour développer de la logistique urbaine près des gares, dans une optique de maillage logistique du territoire. Dans un premier temps, ce pôle pourra être utilisé dans le cadre de la gestion des livraisons dites "du dernier kilomètre". En effet, le "dernier kilomètre" de distribution est celui qui coûte le plus cher (33% du coût total en moyenne), notamment en raison d'une inadaptation du processus de distribution à la géographie encore plus en zone urbaine¹. Une halle logistique bien organisée et située permet alors de répondre à un besoin important et de compenser économiquement ses coûts fixes avec une activité lucrative et d'avenir.

Pour penser ce pôle logistique, nous avons eu plusieurs sources d'inspiration. Tout d'abord, un hôtel logistique urbain d'une taille supérieure à ce que nous proposons a déjà été développé au nord de Bordeaux par le groupe La Poste². Plus proche de notre projet, un espace logistique de 950m² dans une zone urbaine à Paris a été conçu puis géré par Vinci sous la place de la Concorde. Ce site placé en tissu urbain dense permet d'effectuer des tournées dans des petits véhicules propres³. Une configuration que nous pouvons très facilement imaginer pour l'hôtel logistique que nous prévoyons.

Dans une seconde étape nous pensons à l'utilisation des voies ferroviaires pour l'acheminement des marchandises en raison de la présence de nombreux centres commerciaux et de la cantine centrale de Bordeaux et Mérignac qui produit plusieurs milliers de repas par jour, à proximité de la gare. Nous pouvons prendre exemple sur le train Monoprix à Paris-Bercy qui, depuis 2008, est le premier train de fret urbain à approvisionner les magasins parisiens pour un bilan intéressant du point de vue écologique. Mais le processus pose encore quelques soucis de viabilité économique car le transport coûte 15 à 20% plus cher en raison des ruptures de charge du train au camion et les coûts fixes très élevés du train lorsque celui-ci est partiellement rempli. Cependant, Monoprix a réussi à compenser ces surcoûts dus aux ruptures de charge par des tournées moins importantes de camion qui passent moins de temps dans les embouteillages, nous pourrions donc imaginer que l'entreprise de logistique urbaine qui choisirait de s'implanter en gare de Caudéran-Mérignac pourrait bénéficier, à terme, d'un élargissement de son carnet de livraisons, en ayant parmi ses clients ces grandes surfaces qui gagneraient à favoriser leur approvisionnement via les rails plutôt que via les grands axes routiers. De plus, en prenant en compte la probable augmentation future du prix des énergies fossiles, on peut voir le fret ferroviaire comme une alternative d'autant plus intéressante et compétitive pour les commerces et entreprises ayant besoin d'être livrés régulièrement.

Nous pouvons également nous inspirer de l'hôtel logistique multimodal de Chapelle international inauguré en 2018 à Paris. L'objectif de ce pôle est d'acheminer par voie ferroviaire depuis Dourges et le port de Bruyères-sur-Oise des marchandises plutôt que de les acheminer par voie routière au moyen de camions. Ce procédé évite l'emploi de 44 000 poids lourds par an. D'autres projets de ce type sont également à l'étude en région parisienne, montrant bien le potentiel des réseaux ferroviaires existants dans l'acheminement des marchandises en tissu urbain ou périurbain.

Trois observateurs extérieurs composeront également ce comité de gestion : SNCF Gares & Connexions en tant que propriétaire du foncier, SNCF Réseaux en raison de la possible future utilisation des voies ferroviaires pour le développement d'une logistique urbaine et ferroviaire et les communes de Bordeaux-Caudéran et de Mérignac, autant à cause du lien de la conciergerie avec les habitants que l'importance de la logistique urbaine pour les deux villes. Enfin, nous pourrions imaginer une possible

1 Conférence nationale sur la logistique, document-cadre pour une Stratégie nationale « FRANCE LOGISTIQUE 2025 », janvier 2017, consulté le 30/11/2019. Disponible à l'adresse : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr>

2 Site internet du groupe La Poste [En ligne], "Le Groupe La Poste inaugure son premier hôtel logistique urbain à Bordeaux", 4 juillet 2018, consulté le 30/11/2019. disponible à l'adresse : <https://www.grounelaposte.com/fr>

3 APUR, « La livraison du dernier kilomètre - Enjeux et tendances pour une logistique renouvelée », note n°125, avril 2018, consultée le 29/11/2019

intervention ponctuelle de la Chambre de Commerce et d'Industrie ou de Bordeaux Métropole dont les Plans de déplacements urbains prennent en compte la logistique urbaine, qui seraient à même d'apporter un regard extérieur et critique sur le développement des activités de cette entreprise de logistique mérignaco-caudéranaise.

Le troisième comité est axé autour des questions de transport, il prend en compte les besoins liés aux différents modes de déplacement et également les espaces extérieurs.

SNCF Gares & Connexions s'occupera des espaces d'attentes intérieurs/extérieurs, de la passerelle (hors espaces associatifs à louer) et de toutes les autres activités en lien avec la halte ferroviaire et le service de transport aux usagers.

La mairie de Bordeaux-Caudéran aura la responsabilité de gérer l'espace extérieur devant la gare. La mairie de Mérignac sera également un observateur extérieur participant au comité en raison de l'importance que peut avoir la gare pour la commune.

Et enfin TBM, Transport Bordeaux Métropole, en lien avec l'autorité organisatrice des transports urbains (à savoir Bordeaux Métropole) et sa société gestionnaire Keolis Bordeaux Métropole, administrera les divers espaces liés au réseau de transports en commun ou individuels spécifiquement attachés au territoire urbain (parking relais, local vélo, espace Bluecub, station Vcub, notamment).

L'objectif de ce groupe sera non seulement de gérer ses espaces et de faire en sorte de maintenir la qualité de leur service dans le temps ; mais aussi de réfléchir aux moyens d'amélioration de l'intermodalité et à la facilitation des accès de la gare. En prévoyant notamment le déplacement de certains éléments pour les rapprocher de cette petite centralité ferroviaire (comme pour la station Vcub implantée à une certaine distance de notre gare) ou en coordonnant les horaires des trains et des bus pour qu'ils encouragent la mobilité en transport en commun en facilitant le changement de mode de transport au niveau de la gare. Dans ce but, il serait également intéressant que SNCF Réseaux et SNCF Mobilité participent en tant qu'acteur extérieur à ce comité car le futur RER métropolitain sera grandement dépendant d'eux, du moins, du point de vue technique.

Financement des travaux et aménagement

Frais de gestion et entretien

Espaces

Sources de financement

Gestionnaires

Parking	----->	Bordeaux Métropole, mairies	----->	Bordeaux Métropole, TBM
Garage à vélos	----->	Bordeaux Métropole	----->	Bordeaux Métropole, TBM
Espace public extérieur	----->	SNCF	----->	SNCF
Passerelle	----->	SNCF, région	----->	SNCF

Locaux associatifs	----->	Mairies, SNCF, département	----->	Associations locatives, mairie
Café	----->	Entreprise externe privée avec subventions de la région et de Bordeaux Métropole	----->	Entreprise privée locataire
Salle polyvalente	----->	Mairies, crowdfunding, département	----->	Mairies
Bricothèque	----->	Mairies, département, subventions de la région	----->	Associations locataires, mairies
Bibliothèque annexe	----->	Mairies, département	----->	Mairies

Espace logistique	----->	Entreprise privée de logistique Promoteur immobilier	----->	Entreprise privée de logistique, SNCF (si fret ferroviaire)
Conciergerie	----->	Promoteur immobilier, mairies, entreprise privée de conciergerie, département	----->	Entreprise privée de conciergerie

Schéma de financement du projet de réhabilitation de la gare de Caudéran-Mérignac

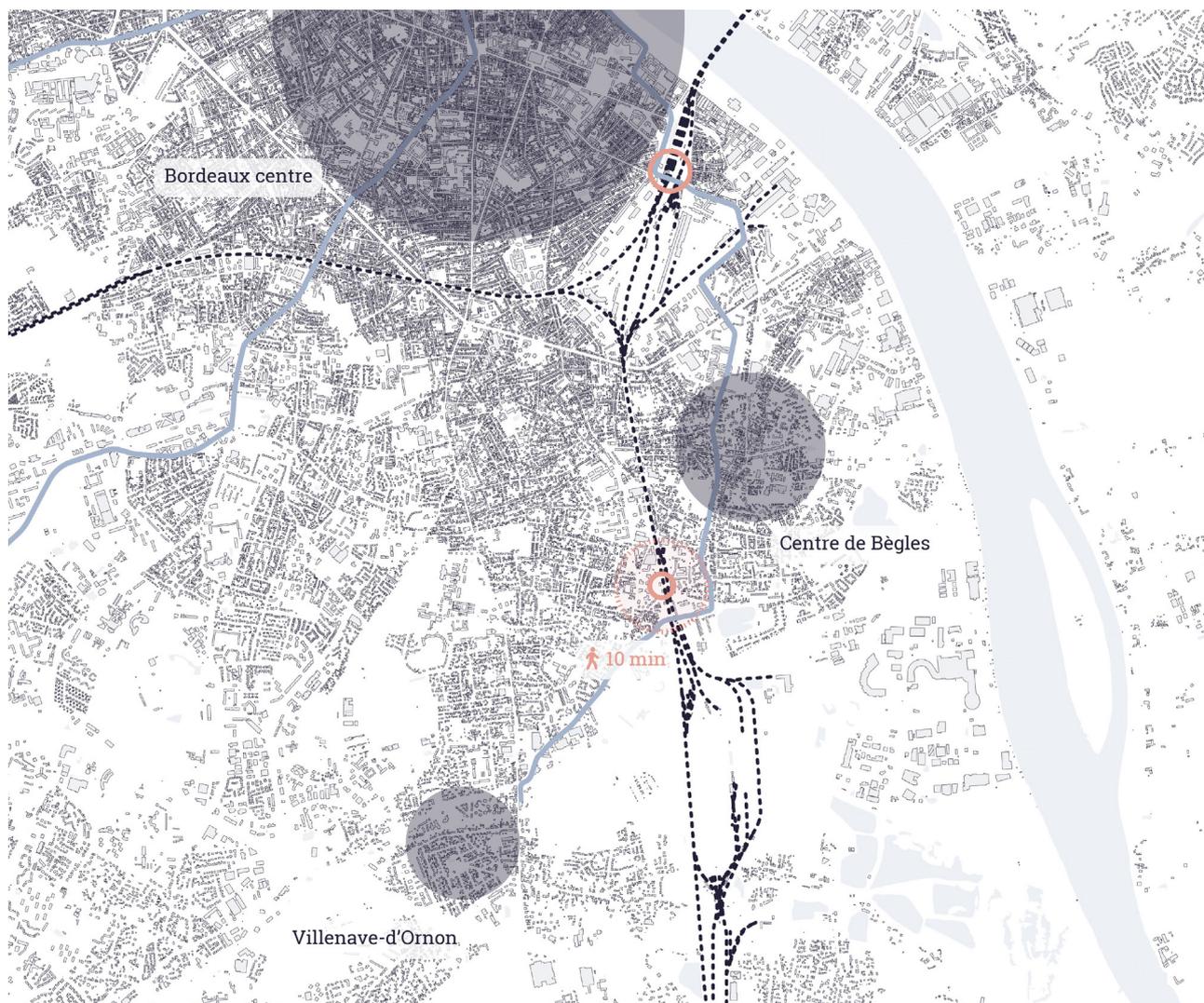
La gare de Bègles



Descriptif de situation

La gare de Bègles se situe sur la ligne TER 43.2 U, entre Bordeaux au Nord et Langon au Sud-Est. Elle constitue une porte d'entrée sur Bordeaux depuis Toulouse, puisqu'elle est la dernière gare avant Bordeaux Saint-Jean sur la ligne Sète-Bordeaux.

Bègles est situé sur un axe stratégique de la métropole bordelaise, notamment dans le cadre du projet OIN Euratlantique. Ce dernier concerne deux secteurs béglais : Bègles Faisceau et Bègles Garonne. Bègles Faisceau comprend l'ensemble quartier de la gare/quartier Dorat, un des espaces privilégiés d'intervention, avec un gros enjeu intermodal, tandis que le secteur Bègles Garonne situé au nord-est de la commune est composé de quartiers d'habitat traditionnel et d'entreprises industrielles.



Plan de situation de la gare de Bègles dans la métropole

La voie ferrée divise la commune en deux selon un axe nord-sud : à l'ouest se trouve un tissu urbain dense qui se tourne vers Bordeaux, tandis qu'à l'est le territoire est composé de zones plus variées, avec friches industrielles, implantations commerciales et sites naturels. Par ailleurs, le territoire béglais est marqué par des coupures importantes, tels que les boulevards au nord, le fleuve et l'autoroute A631 à l'est, et la rocade au sud.

Histoire de la gare de Bègles

Au cours du XIX^{ème} siècle, l'implantation du complexe ferroviaire béglais a joué un rôle déterminant dans l'affirmation de Bègles comme pôle industriel majeur de l'agglomération bordelaise. En effet, sur un territoire longtemps marqué par une forte activité agricole (notamment viticole), le développement de l'industrie béglaise va être favorisé par une main d'oeuvre abondante et de vastes espaces vacants, mais surtout par la présence de grands axes de circulation qui connectent Bègles aux autres territoires (la Garonne, la route de Toulouse et les Boulevards mais aussi l'axe ferroviaire Bordeaux-Sète, qui traverse la commune dès 1856).

On assiste alors au développement d'une industrie très diversifiée, répartie à des endroits stratégiques de la commune. Les sécheries de morue - Bègles deviendra le deuxième centre morutier de France au cours du XIX^{ème} siècle - et la papeterie se développent aux abords de la Garonne, alors que les alentours de la voie ferrée sont principalement occupés par l'industrie métallurgique et chimique. La rue Ferdinand Buisson, à proximité de la gare de Bègles, sera d'ailleurs longtemps considérée comme la "rue industrielle par excellence", regroupant à elle seule quatorze entreprises.



Photographie de la gare de Bègles au XIX^{ème} siècle

Construite en 1855 par la "Compagnie des chemins de fer du Midi", la gare de Bègles est à cette date composée d'un bâtiment voyageur, à proximité duquel se trouve un petit entrepôt ainsi que d'anciens bûts (récemment démolis) où étaient stockées les petites marchandises. En 2019, le site n'abrite plus que le bâtiment voyageur, deux quais et des abris sommaires. Le bâtiment voyageur accueille au rez-de-chaussée un guichet et un espace d'attente, ouvert aux usagers du lundi au vendredi, entre 9h15 et midi puis entre 15h et 18h30. Le premier étage (100m²), vétuste, n'est aujourd'hui plus utilisé.

Analyse urbaine

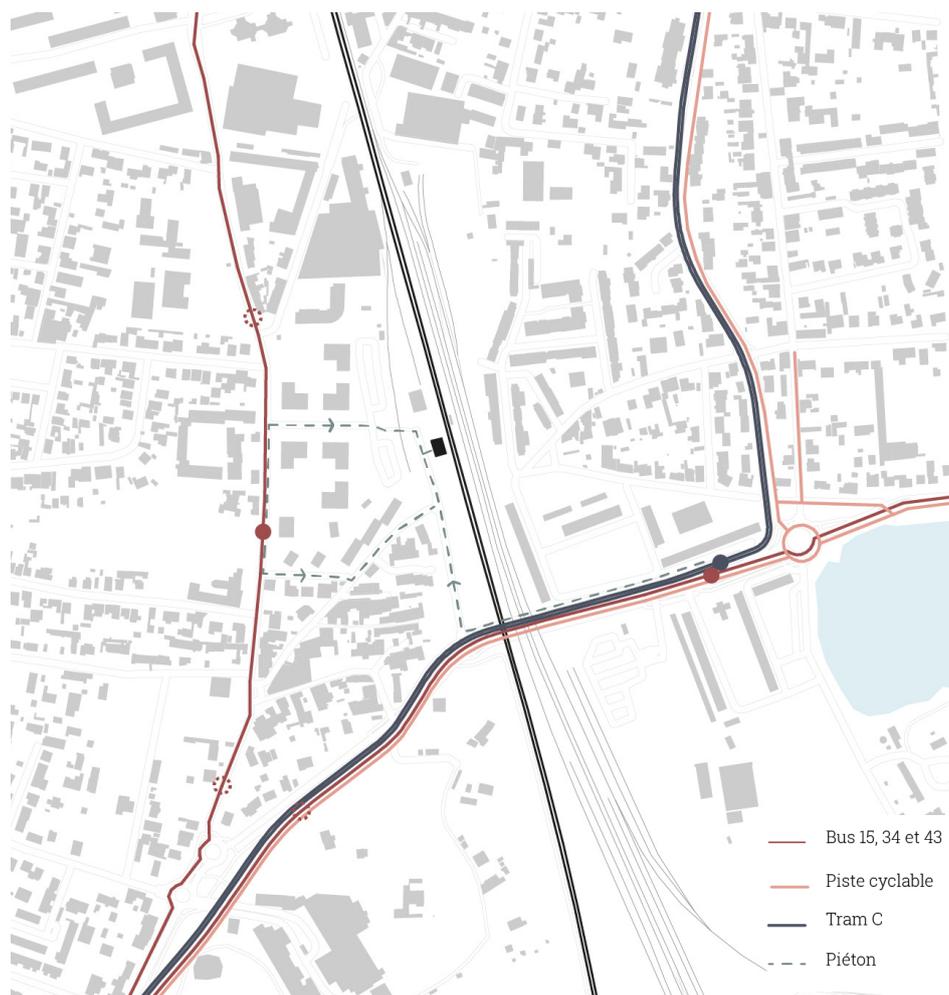
L'analyse du tissu urbain dans lequel s'inscrit la gare nous a permis d'identifier un certain nombre de caractéristiques pouvant constituer des contraintes ou à l'inverse des opportunités pour la valorisation du site.

Une gare enclavée, un accès peu lisible

Une première caractéristique significative de la gare de Bègles est l'absence de cohérence entre les différents moyens d'y accéder. De fait, si le quartier est assez bien desservi en moyens de transports, ces derniers ne sont pas du tout connectés, ce qui rend la lisibilité du lieu difficile pour les usagers.

D'un côté, la gare est totalement "décentrée" par rapport à la station de tramway "Gare de Bègles". Si l'arrivée de la ligne C en 2015 et la présence d'un parc relais à proximité de la gare auraient pu faciliter le développement d'un véritable pôle multimodal, l'emplacement de la gare rend peu lisible la connexion entre le train, le tramway et le parc relais. En effet, la gare se situe sur la rive sud des voies ferroviaires alors que les infrastructures liées au tramway (station et voies), largement surplombantes, se situent sur la rive nord. Pour aller de l'un à l'autre, il faut parcourir 500 mètres et traverser le pont qui connecte les deux rives.

De l'autre côté, l'arrêt de bus "Gare de Bègles" se situe à l'intersection des rues Ferdinand Buisson et Fondadouze, et dessert les lignes 15, 34 et 43, qui permettent de relier le quartier à Bordeaux, Mérignac, Talence et Villenave d'Ornon. Cependant, l'accès à la gare depuis la station de bus est peu lisible pour ses usagers : sans aucune indication ou panneaux, les usagers doivent emprunter les rues Fondadouze et Jean Macé (rues de logements privés) pour rejoindre la gare située 280 mètres plus loin.



La gare dans le réseau de transports

Au total, la gare, aujourd'hui, ne bénéficie pas suffisamment du fort potentiel d'intermodalité présent dans le quartier et reste géographiquement enclavée par rapport aux autres axes de transports. Un des points importants du projet, notamment en prenant en compte le projet de REM, sera de reconnecter la gare avec les autres moyens de transport du quartier, afin qu'elle s'affirme comme un point central d'intermodalité pour les usagers.

Un quartier résidentiel, peu de commerces et de services

La gare de Bègles se situe dans un quartier majoritairement résidentiel, composé principalement d'habitat pavillonnaire mais comprenant également plusieurs ensembles collectifs. Parmi eux, la Cité du Dorat accueille, sur la rive nord des voies, de part et d'autre du tramway, environ 400 logements sociaux. Au niveau des équipements, le quartier comprend un certain nombre d'établissements liés à l'éducation ou à la formation, quelques structures associatives et relativement peu de commerces et services. On y trouve par exemple l'école maternelle et l'école élémentaire Ferdinand Buisson juste à côté de l'arrêt de bus, mais aussi une école d'arts martiaux (Dojo Béglais) et un centre de formation (l'AFPA - Agence pour la formation professionnelle des adultes - de Bègles). À elles seules, les écoles élémentaire et maternelle accueillent près de 500 enfants (capacité d'accueil de 148 élèves pour l'école maternelle et de 344 élèves pour l'école élémentaire¹). Les quelques associations et lieux alternatifs (un tiers lieu lié au textile, des potagers urbains, un comité d'étude et d'information sur la drogue...) s'implantent de part et d'autre des voies. Par contre, et les quelques habitants rencontrés nous confirmeront cet aspect, peu de commerces et de services sont implantés autour de la gare. Mis à part quelques médecins, nous y trouvons le "bio-supermarché" Docteur Knock, un Lidl, un concepteur et exploitant de vélos ainsi qu'un vendeur de pièces automobiles et d'équipements de garage.



La gare dans son tissu urbain proche

1 Site du Ministère de l'Education Nationale [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.education.gouv.fr>

Aussi, on a pu remarquer une certaine forme de dynamisme liée à l'attractivité des écoles. Cette dynamique semble néanmoins peiner à mettre en valeur le quartier, faute de lieux fédérateurs qui pourraient s'adresser à cette population. Cet aspect nous a été confirmé lors de notre entretien avec Madame Berton-Jacques, directrice de l'école primaire Ferdinand Buisson. Selon elle, il est compliqué pour les habitants de se rencontrer dans ce quartier, car aucun lieu ne les y invite, ce qui est dommageable lorsqu'on sait que les initiatives d'entraide existent, mais sont disséminées. La gare occupant une place intéressante dans le quartier, elle pourrait être le lieu d'expression de celles-ci, et devenir une place centrale, presque une place de village, de ce quartier fragmenté. Néanmoins, si l'enclavement de la gare et la relative absence d'activités commerciales dans les alentours semblent à ce stade constituer des obstacles au dynamisme de la gare de Bègles, l'analyse urbaine nous a également permis d'identifier un certain nombre de ressources clés, conférant à la gare un potentiel considérable.

Des citoyens impliqués et engagés : une ambiance béglaise

A l'échelle de la métropole, Bègles se distingue par une dynamique associative et particulièrement engagée, notamment au niveau de l'écologie. Son surnom de "ville jardin" est du notamment au Delta Vert, "véritable poumon vert de la Métropole", composé de 200 hectares d'espaces verts et naturels, dont le Parc de Mussonville, situé à environ 600 mètres au sud de la gare. Bègles est d'ailleurs particulièrement marquée par la figure de Noël Mamère, qui en a occupé la municipalité pendant près de trente ans, avant de laisser sa place à l'actuel maire écologiste Clément Rossignol Puech en 2017.

De manière générale, la commune est le lieu d'initiatives en tout genre, qu'elles cherchent à impliquer les citoyens dans la vie de la commune ou à développer des activités de l'économie sociale et solidaire. À proximité de la gare par exemple, le tiers-lieu Sew&Laine encourage l'innovation sociale et technologique pour repenser la filière du textile de manière éco-responsable. D'autre part, La Fabrique à Projet, dont la phase de consultation s'est déroulée de mai à juillet 2019, invite les citoyens à émettre des propositions pour améliorer l'offre de services publics à Bègles. Les propositions des habitants nous ont particulièrement intéressés, et démontrent l'intérêt de ceux-ci pour les questions sociales et environnementales. Les différents projets se concentrent autour de l'organisation de la solidarité entre habitants, la fédération des pratiques associatives, le développement de l'économie sociale et solidaire autour du réemploi et du recyclage, ou encore le fait de favoriser les plantations pour une ville plus verte. Bien que ces exemples ne soient pas exhaustifs, notre analyse nous a donné l'impression d'une véritable culture de participation citoyenne, avec une réelle volonté des habitants de s'impliquer dans des projets divers. C'est en lisant les publications de la ville de Bègles, celles des associations d'habitants, en discutant avec des personnes sur site, originaires de Bègles ou non, que nous avons perçu cette mentalité béglaise très fortement engagée, terreau pour le projet de requalification de la gare.

FAIRE SOI-MÊME POUR CONSOMMER MOINS

FAIT MAISON
Apprenez à fabriquer, réparer et économiser dans votre maison.
23 ET 24 NOVEMBRE SALLE J. LURÇAT

17% des salariés béglais travaillent dans l'économie sociale et solidaire, pour une moyenne nationale à 10%

SERVICE PUBLIC

COMMENT APPRENDRE À JARDINER À BÈGLES ?

Jardiner en ville c'est possible ! Tout au long de l'année, la Ville de Bègles propose des ateliers et animations pour vous aider à devenir le parfait jardinier urbain et pourquoi pas à initier vos petits jardiniers en herbe.

Permanences de la graineothèque : c'est reparti !
Entre janvier et mai, la bibliothèque accueille les permanences de la graineothèque, le samedi de 10h30 à 12h. Un rendez-vous convivial ouvert à tous qui permet d'apporter, de donner, d'échanger ou tout simplement de prendre des graines ; repartez avec de quoi fleurir jardins, balcons ou encore potagers et faites le plein de conseils pour planter !
Prochaines permanences à la bibliothèque les samedis 2 mars, 23 mars, 6 avril et 27 avril dès 10h30.
Et les mardis de 14h à 17h, rendez-vous à L'Estey.

Faroles de jardiniers à la bibliothèque : rejoignez le club !
C'est le rendez-vous des amateurs de livres et de jardins. Dans ce club très ouvert animé par Danielle Deglerre, on échange aussi bien des conseils de lecture que de jardinage, des astuces que des graines ! Au programme de cette nouvelle saison : bouturage et plants en godets, astuces des jardiniers d'ailleurs, conservation des fruits et légumes.
Les prochains rendez-vous :
- Samedi 16 mars : Comment préparer la saison au jardin face au réchauffement climatique ?
- Samedi 8 juin : Plantations denses !

Jardins partagés
Si vous avez envie de jardiner, rencontrer du monde et partager un bon moment, rendez-vous :
- les mardis matin à 9h30 à Monnousseau
- les jeudis matin à 11h au Durat
- les vendredis matin à 10h à L'Estey
- les samedis matin à 9h à Thorez

À vos agendas !
Une opération « don et troc de graines, plants et boutures » sera organisée au Centre social et culturel L'Estey, samedi 11 mai de 10h30 à 13h.

#Bègles le village urbain

Toutes les informations sur www.mairie-begles.fr

**DANS NOS QUARTIERS
AVEC VOS ELUS DE PROXIMITE**

**BIEN MANGER A BÈGLES
UNE RÉVOLUTION GOURMANDE**

PRÊTS À S'IMPLIQUER !

42%

des sondés sont volontaires pour donner un peu de temps libre bénévolement afin de coproduire et gérer avec les équipes municipales des services et équipements et contribuer ainsi à l'intérêt général des Béglais

900 adhérents à L'Estey en 2018.

LES PARTIS CITOYENS BÉGLAIS (PCB)

À la suite d'un grand débat avec les Béglais, le PCB est lancé début 2017. Il réalise les 6 priorités politiques de la ville : éducation, démocratie participative, citoyenneté active (sport et culture), inclusion sociale (insertion-orientation) et petite enfance.

LES CENTRES SOCIAUX ET CULTURELS L'ESTEY

En 2018, l'inauguration du « Centre de L'Estey » pour accueillir des stagiaires dans un environnement professionnel et faciliter la culture de rue. L'Estey compte 800 adhérents accueillis ainsi que 40 ateliers différents : 80 bénévoles animent 5 ateliers en autonomie, participent aux réunions délibératives et à la recherche projet du Centre social et culturel.

193 associations dans la commune (décompte 2018) : un chiffre qui dessine un maillage très serré de la solidarité «à la béglaise»

2014-2020 : les réalisations

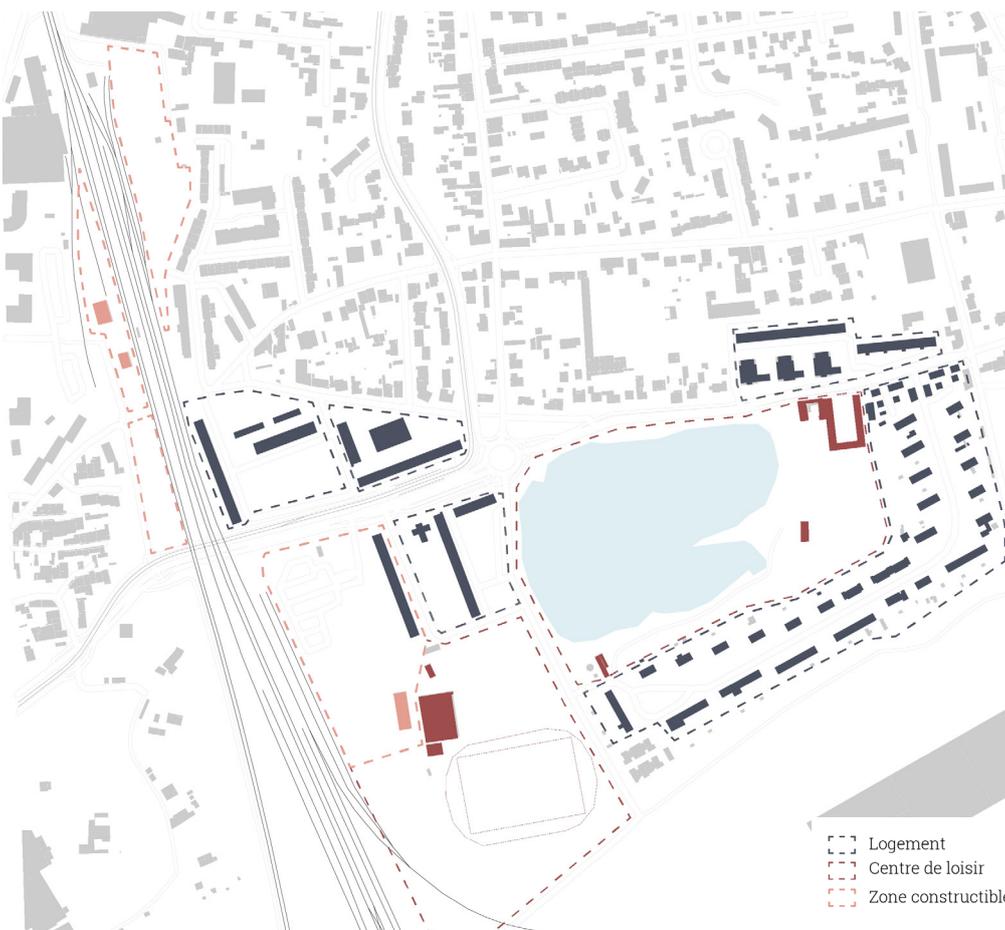
- Création des conseils citoyens en 2014
- Installation de l'Assemblée Citoyenne Béglaise en 2016
- Lancement des forums de proximité en 2018
- Création des tables de loi à l'initiative du Conseil Municipal des Jeunes en 2017
- Ouverture du «Café de la route», espace de Travail à l'ère numérique, nouveaux lieux de vie et d'échange en 2018

Extraits de la revue de presse effectuée pour mieux comprendre la «mentalité béglaise»

Néanmoins, à l'échelle du quartier de la gare, les différentes initiatives et associations d'habitants semblent encore disséminées. Par exemple, les habitants rencontrés sur le parking de la gare n'étaient pas au fait de l'organisation par l'association Vente Solidaire Paysans-Cheminots d'un marché le jeudi matin au coeur de la Cité du Dorat et ne connaissaient pas l'épicerie Docteur Knock, bien que ces derniers habitent juste à côté de la gare. Il est dès lors d'autant plus nécessaire de créer une nouvelle centralité, qui permette de rassembler les habitants et de favoriser les échanges entre les différentes initiatives et dynamiques.

Des opportunités foncières

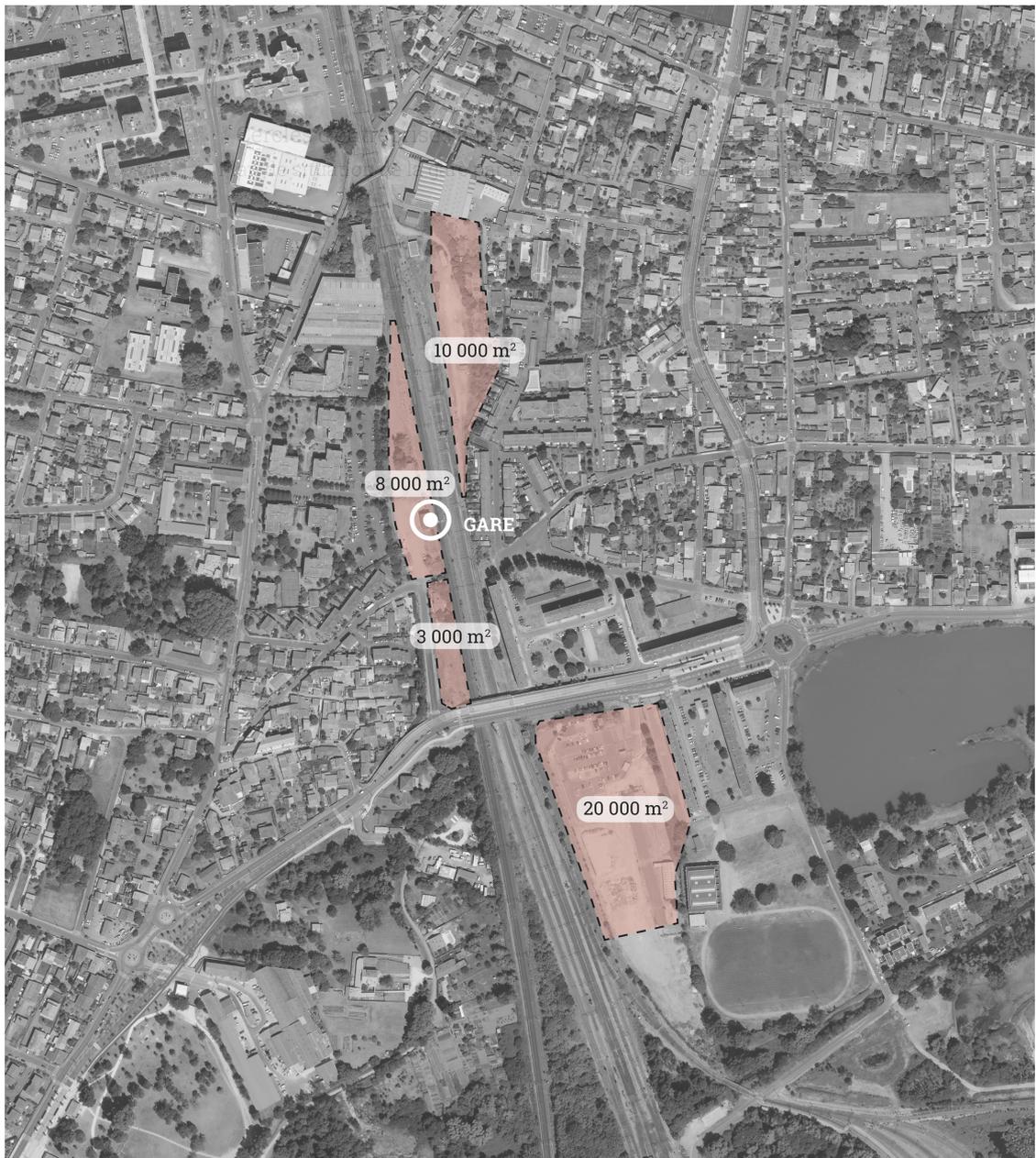
SNCF Gares et Connexions et SNCF Réseaux sont propriétaires d'une part importante de foncier de part et d'autre de la gare.



Délimitation des zones foncières qui appartiennent ou qui ont appartenu historiquement à la SNCF

Ayant pris connaissance du projet d'Aménagement Ferroviaire du Sud Bordeaux (AFSB), nous avons considéré la réhabilitation de la gare de Bègles dans un ensemble de requalification de quartier. Nous avons choisi de projeter notre travail en lien avec les hypothèses formulées par la SNCF et l'agence SYSTRA, notamment sur le lien entre la gare et le projet de l'OIN Bordeaux-Euratlantique.

Compte tenu de la part de foncier vacant appartenant à la SNCF et au potentiel d'aménagement considérable qu'il représente, nous avons choisi d'élargir notre réflexion au delà de la seule parcelle où se trouve le bâtiment voyageur, afin de proposer un projet qui s'intègre au mieux au quartier. La place de ces friches dans le quartier les rend très importantes pour un projet de dynamisation. Porter notre intérêt uniquement sur la parcelle centrale de la gare de Bègles d'aujourd'hui semblait pour nous perdre en pertinence. Ainsi, notre proposition prend en compte les parcelles suivantes :



Zones travaillées pour le projet en vue aérienne

Potentiel ferroviaire

La gare de Bègles connaît une fréquentation de près de 25000 voyageurs par an (données 2017¹), soit environ 68 voyageurs par jour. Parmi ces voyageurs, très peu utilisent la gare pour le trajet Bègles-Bordeaux. En effet, une large majorité des voyageurs transitant à la gare de Bègles utilisent le tronçon est de la ligne (entre Bègles et Langon). Ce sont soit des personnes s'arrêtant à Bègles venues de Langon ou d'une autre commune sur ce tronçon, soit des personnes prenant le train à Bègles et se rendant dans ces communes. A l'inverse, très peu utilisent la ligne 43.2 U pour des trajets entre Bordeaux et Bègles. Ce faible usage s'explique notamment par la proximité avec la station "Gare de Bègles" de la ligne C du tramway, installée à 500 mètres de la gare ferroviaire depuis 2015. Si le train a l'avantage de proposer un trajet plus court entre la gare de Bègles et la gare Saint-Jean (moins de 5 minutes en train contre 12 minutes en tramway), la fréquence de passage des trains (toutes les une ou deux heures) est beaucoup moins importante que celle des tramways (toutes les trois à cinq minutes en semaine). De plus, le réseau tramway se révèle être plus fiable, les annulations y étant moins fréquentes. Cependant, le prix des tickets est similaire (1,70 euros pour le tramway, contre 1,60 euros pour le train).

Mais si cette proximité avec le tramway peut constituer un obstacle à l'utilisation de la gare, elle peut, comme nous l'avons évoqué, devenir un atout clé pour son développement. En effet, sa proximité avec la station de tramway et avec un parc relais de l'autre côté de la passerelle mais aussi avec le passage des lignes de bus 13, 34 et 43 sur la rue Ferdinand Buisson, dotent la gare de Bègles d'un fort potentiel d'intermodalité. Ce potentiel est d'autant plus accentué par le projet de RER métropolitain, qui desservira la Gare de Bègles. Néanmoins, la connexion entre ces différents modes de transports reste aujourd'hui encore trop peu lisible et doit être améliorée. C'est à ce titre que l'enjeu d'intermodalité constitue un axe clé de notre étude.

L'ambition à terme est de réorganiser la gare de Bègles en un pôle multimodal. Celui-ci aura pour ambition d'assurer la liaison entre les différents modes de transport qui passent à proximité de la gare. Il faudra penser le pôle selon plusieurs échelles : à l'échelle de la métropole, il permettra d'améliorer la desserte et les connexions des territoires situés autour de l'agglomération ; à l'échelle inter-urbaine, il inclura le projet de l'OIN Bordeaux-Atlantique pour en constituer une centralité ; enfin à l'échelle locale, il jouera un rôle auprès des riverains, en tant que nouvelle centralité urbaine. Plusieurs aménagements sont souhaités pour cet ouvrage (places de stationnement, arceaux vélos, quais de bus...).

En outre, cet aménagement pourra s'inscrire au sein du dispositif "Espace des mobilités augmentées" (EMA) mis en place par SNCF Gares & Connexions. Cette démarche consiste à diagnostiquer les besoins de la gare en question, à proposer des aménagements intermodaux et à effectuer des enquêtes clients auprès des usagers.

1 Fréquentations en gare, SNCF Open Data [en ligne]. Consulté le 20/10/19. Disponible à l'adresse : <https://ressources.data.sncf.com>

Axes de projet

L'analyse urbaine que nous avons menée pendant les deux premiers mois de notre travail sur la gare de Bègles nous a permis de dégager quatre axes de travail pour la suite. Nous avons pris en compte nos visites sur sites, les rencontres informelles et des entretiens plus approfondis pour identifier les grandes lignes sur lesquelles axer la réhabilitation de la gare de Bègles.

Une force associative béglaise

Comme nous l'avons constaté lors de notre analyse, la ville de Bègles possède un important terreau d'associations et d'initiatives solidaires. Il nous semble primordial de prendre en compte cet aspect et de le prolonger dans le développement de notre projet. Aussi, une partie de notre programme cherchera à s'inscrire dans cette mouvance, afin qu'il s'insère au mieux dans le quartier et les activités déjà existantes. La richesse du tissu associatif crée un potentiel intéressant : nous pourrions nous appuyer sur des structures et organisations déjà existantes, afin qu'elles investissent le secteur de la gare.

Un investissement écologique citoyen

La fibre écologique de Bègles, autant du point de vue de l'engagement de la municipalité (le maire Clément Rossignol Puech est élu Europe Écologie les Verts) que de celui des citoyens, nous a semblé être un élément à ne pas négliger pour l'élaboration de notre projet. La proximité du Delta vert nous a amené à réfléchir au rôle que la SNCF pourrait tenir dans le raccord de ses délaissés à cette trame. Par ailleurs, le potentiel de re-perméabilisation des friches et le développement de projets avec de faibles impacts environnementaux semblent pertinents dans le cas de la gare de Bègles. Cet aspect guidera nos intentions programmatiques.

Recréer une centralité autour de la gare

Si la gare de Bègles, comme nous l'avons décrit plus haut, est aujourd'hui enclavée par rapport aux autres modes de transport, elle possède un potentiel intéressant de déploiement vers le quartier ouest. Le "parvis" de la gare sert aujourd'hui de lieu de dépôt minute aux parents de l'école Ferdinand Buisson, qui se croisent en déposant leurs enfants. Le fait qu'il soit situé dans un quartier qui manque aujourd'hui d'une centralité est une opportunité. La gare pourrait s'adresser aux habitants et aux usagers pour leur proposer un lieu qui mettrait à profit son isolement comme une qualité : elle serait un espace intime, à l'échelle de ce quartier familial.

Favoriser l'intermodalité pour une mobilité durable

L'enjeu d'intermodalité, notamment avec le développement du RER métropolitain (ou REM), est central. Il représente un point clé de la réhabilitation de la gare de Bègles et sa revalorisation dans le réseau de transport de la commune et de la métropole. Il nous faudra relier la halte de gare aux autres modes de transport, pour faciliter les déplacements des usagers et optimiser les flux. À l'image des projets développés pour les autres gares de notre étude, nous souhaitons favoriser les mobilités douces, afin que la gare soit un point central de cette dynamique.

Développement des projets



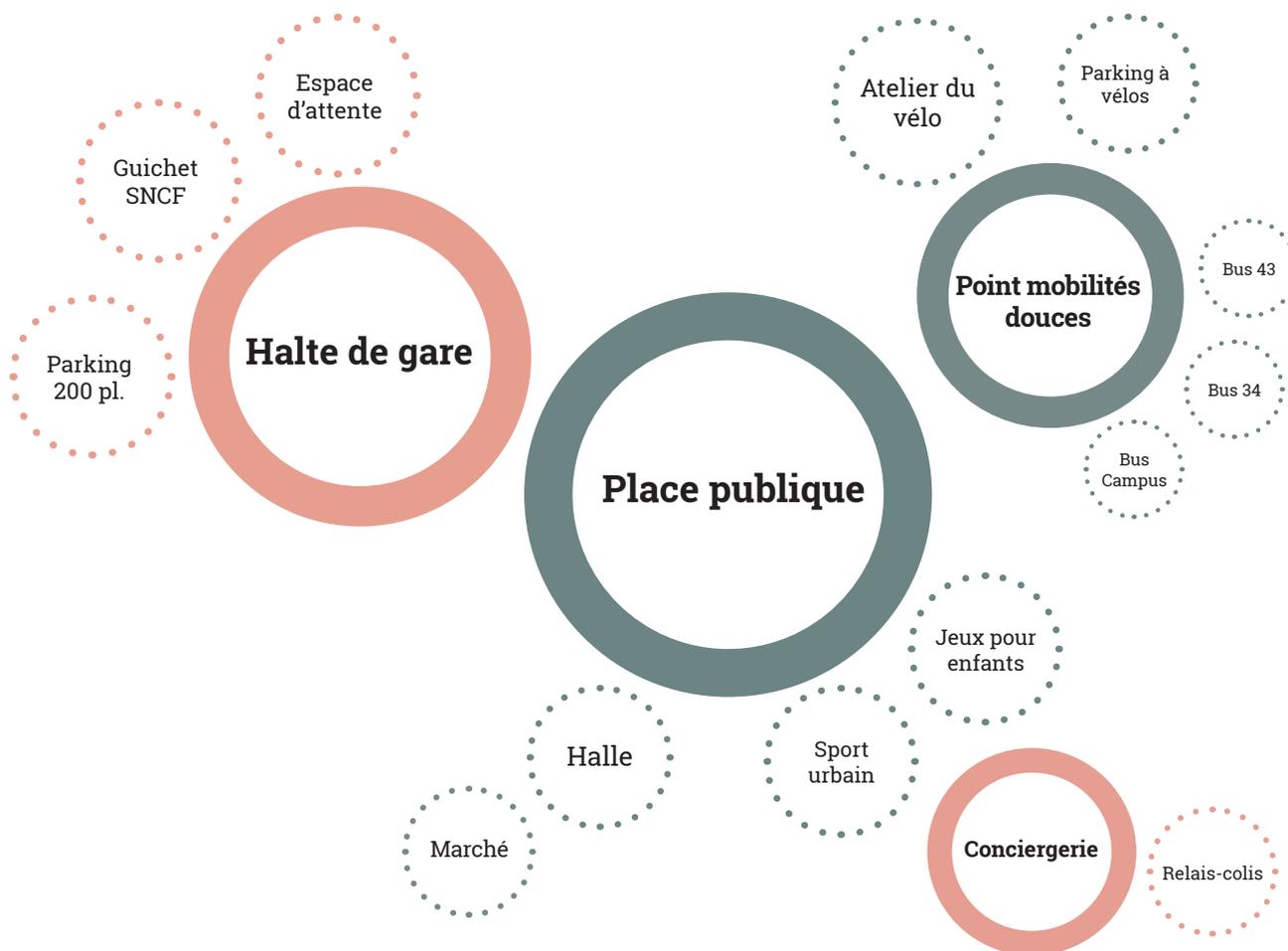
Plan masse général du projet

Le Pôle d'échange multimodal et Place Publique

Sur cette parcelle de 11 000 m², nous avons souhaité implanter un pôle d'échange multimodal, une conciergerie ainsi qu'une place publique. Comme nous l'avons constaté précédemment, la gare est aujourd'hui enclavée (en retrait des arrêts de tram et de bus) et effacée dans le paysage (située en soubassement, elle n'est visible que lorsque nous arrivons sur son parvis).



Photographies du site et vue aérienne montrant la première zone étudiée et ses accès



Organigramme du programme du pôle d'échange et de la place publique

Déplacer la halte

Un premier objectif est alors de désenclaver la gare et de repenser les connexions entre les différents modes de transports. Pour cela, il est nécessaire d'ouvrir la rue des Tiocs afin d'obtenir une véritable voie d'accès et de desserte au site de la gare. Il s'agit en fait d'aménager un passage déjà largement utilisé, de façon informelle, par les piétons et les vélos. Cependant, afin de garder et valoriser le statut intime du bâtiment voyageur, cette voie serait à sens unique pour les voitures. Repenser cet accès à la gare et aux quais est également nécessaire dans la perspective du futur Réseau Express Métropolitain (REM), pour une meilleure accessibilité au train. Nous avons décidé de déplacer la halte de gare plus au sud de l'actuel bâtiment voyageur, afin qu'il se rattache au pont et se rapproche du tram. Cela créerait une plus grande cohérence et améliorerait la lisibilité entre les différents modes de transports, tout en permettant aux usagers de gagner du temps dans leurs correspondances. Le bâtiment nouvellement créé pour accueillir la halte jouera aussi le rôle de repère visuel, afin de marquer et de désenclaver le site.

Le PEM

Au delà de la halte ferroviaire, le bâtiment est dédié à accueillir plusieurs modes de transports, de façon à créer un véritable pôle d'échange multimodal (PEM). Le PEM a vocation à privilégier les mobilités douces et à faciliter l'utilisation de plusieurs modes de transports au sein d'un même trajet. Des aménagements et installations sont à prévoir dans ce cadre. Par exemple, dans un premier temps, il serait intéressant de dévier les bus 34 et 43 par la rue Jean Macé pour qu'ils desservent le nouveau bâtiment de la halte ferroviaire. Seront ensuite créés un parking pour voitures (d'une capacité de deux cent places) et un espace dédié aux vélos (parking à vélo et atelier de réparation). Le nouveau parking remplacera le parking relais existant (situé de l'autre côté du pont). Intégré au coeur du pôle d'échange multimodal, il facilitera l'accès de ses usagers aux autres modes de transports (bus, train, tramway, vélo voire marche).

L'objectif est d'inciter les habitants à n'utiliser leur voiture que pour une portion réduite de leur trajet (jusqu'au pôle, avant d'utiliser des modes de transports plus doux pour se rendre à leur travail ou pour d'autres activités). Enfin, une ascension publique composée d'une rampe et d'un escalier permettra de relier l'actuel bâtiment voyageur au pont (et donc au tram), en passant par la nouvelle halte.

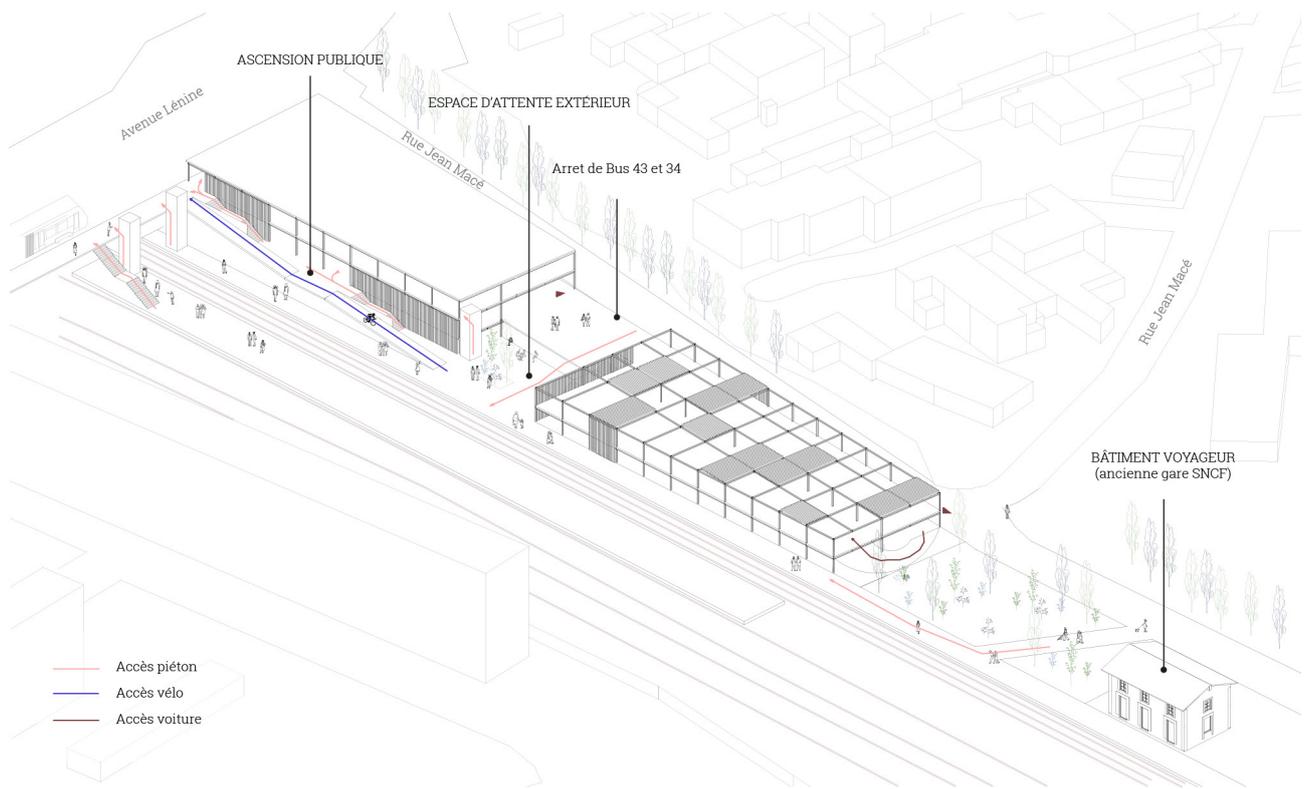
Place centrale et Conciergerie

Par ailleurs, à l'issue de notre analyse urbaine, nous avons remarqué l'absence de centralité dans le quartier. Nous souhaitons à ce titre créer un nouvel espace public où les habitants et usagers du site pourront se regrouper. Ouvert sur cette nouvelle place centrale, l'actuel bâtiment voyageur (où se situe aujourd'hui la halte), chargé d'histoire et de symbolique, accueillera une conciergerie. Située au coeur du site, la conciergerie permettra de fédérer l'ensemble du projet : elle fera un lien entre tous les bâtiments et garantira la cohérence entre les différentes activités proposées. Nous avons décidé de conserver une partie de zone minérale autour de la gare, pour la valoriser. L'idée est de restreindre la zone non poreuse du sol à cette place pour étendre ailleurs les zones végétales et poreuses, de manière notamment à s'inscrire dans le cadre du Delta Vert, qui passe à proximité de la gare.

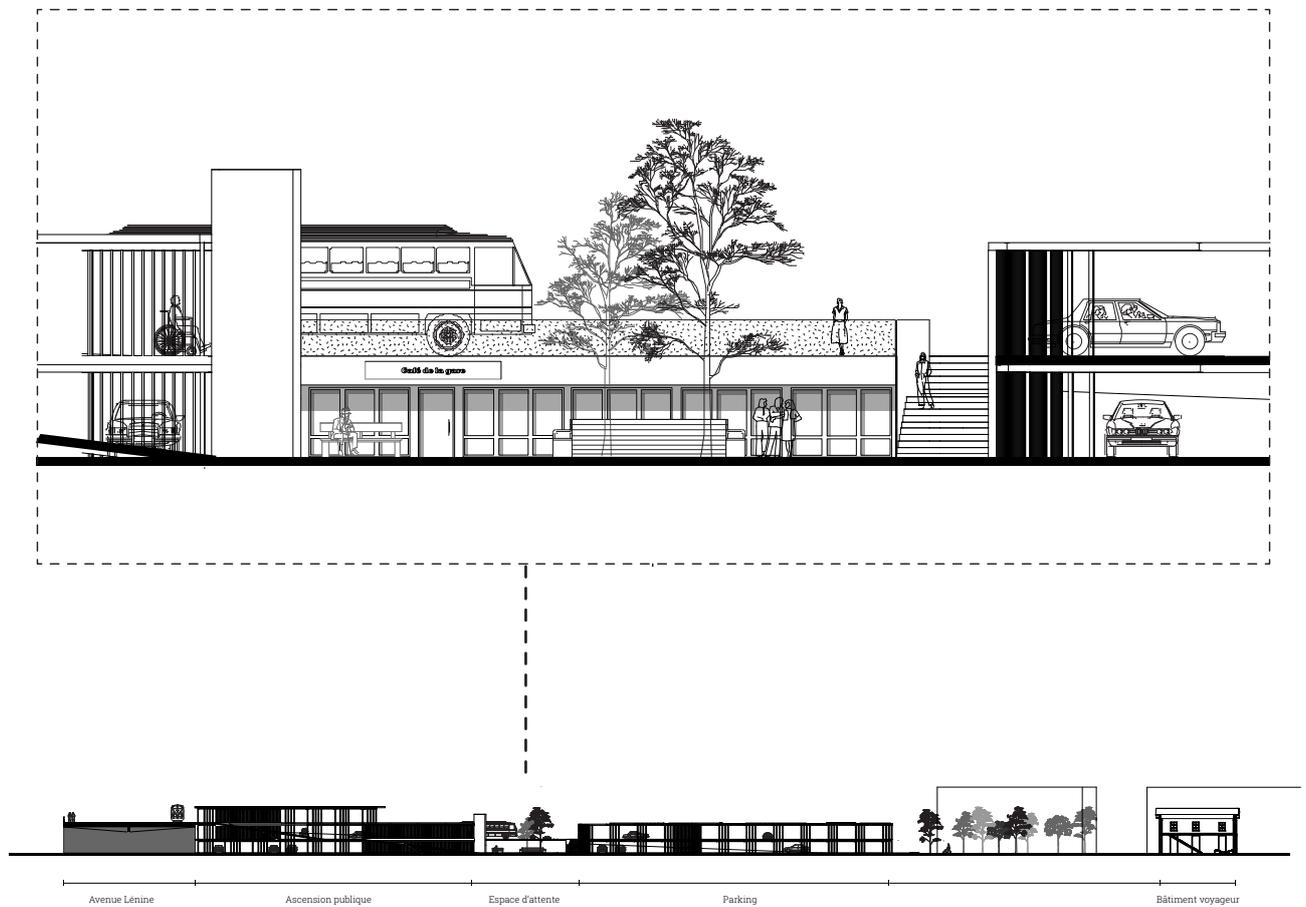
Dans la continuité de la valorisation du patrimoine architectural ferroviaire, nous avons décidé de réinvestir la halle de fret situé au nord de l'ancien bâtiment voyageur. Celle-ci, aujourd'hui totalement murée, offre un espace de 200 m² qui pourra accueillir un café-épicerie. En lien étroit avec la ferme pédagogique située au nord-est de la parcelle, l'épicerie sera le lieu de vente des produits qui y seront cultivés. Afin d'offrir un espace d'accueil du marché, nous souhaitons également créer un couvert, en doublant la toiture de la halle. À l'instar du bâtiment voyageur (ancienne gare), la halle de fret repose sur un espace minéralisé, qui peut accueillir des équipements publics de type « play ground ».



Plan masse du projet



Axonométrie du pôle d'échange et des accès

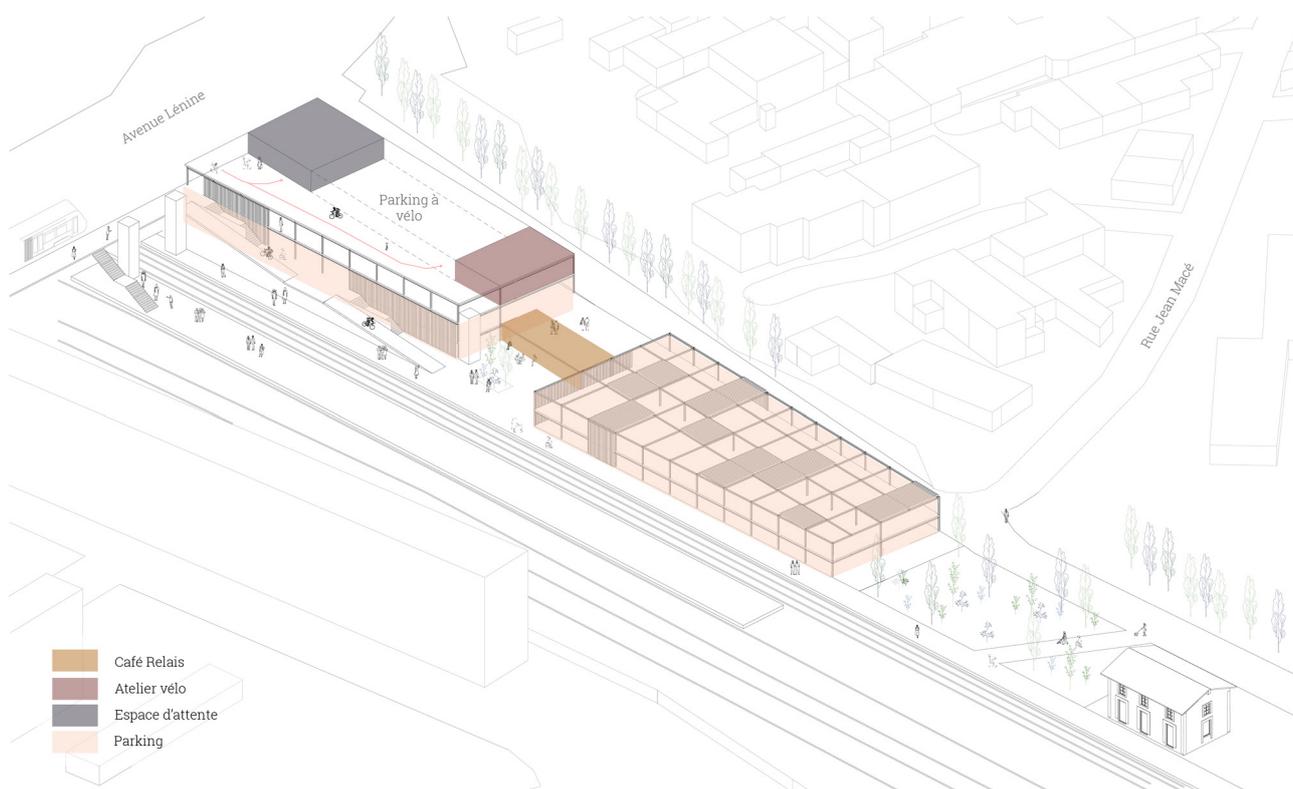


Coupe du pôle d'échange dans le site

Choix architecturaux

Le choix architectural du bâtiment du Pôle d'échange multimodal s'est porté sur un volume imposant accompagnant la descente, du pont jusqu'à l'actuel bâtiment voyageur, tout en les reliant. Le volume suit la topographie naturelle du site et est composé d'une respiration en son centre. Cet espace tampon permet d'alléger la volumétrie générale du bâtiment, tout en créant un espace d'attente extérieur pour les usagers du train. Il est le point de ralliement entre le pont, les quais et l'arrêt de bus dévié. Cet accès public est composé non seulement d'un escalier pour les piétons mais aussi d'une rampe pour les vélos. Bien que l'architecture de ce bâtiment ait l'air massive, la coupe montre que sa volumétrie est très respectueuse du site. Au niveau du pont, le bâtiment reste en rez de chaussé et ne le dépasse que de peu. Au niveau du bâtiment de la future conciergerie, il est en R+1 et ne la dépasse pas. De plus, un espace végétalisé composé d'arbres hauts déjà existants permet d'adoucir la confrontation entre l'ancien bâtiment voyageur et le projet.

Dans un souci de sécurité, il est également nécessaire de repenser l'accès aux quais. Aujourd'hui, celui-ci se fait par un passage à niveau traversant les voies de train. Si cette réponse était adaptée à la situation quand elle a été mise en place, elle est remise en cause par la perspective de l'arrivée du REM et de la densification du réseau. Nous avons donc pensé créer un accès direct aux quais depuis le pont. Cette solution permettra non seulement de sécuriser l'accès aux quais, mais aussi un gain de temps pour les usagers utilisant les différents modes de transports.

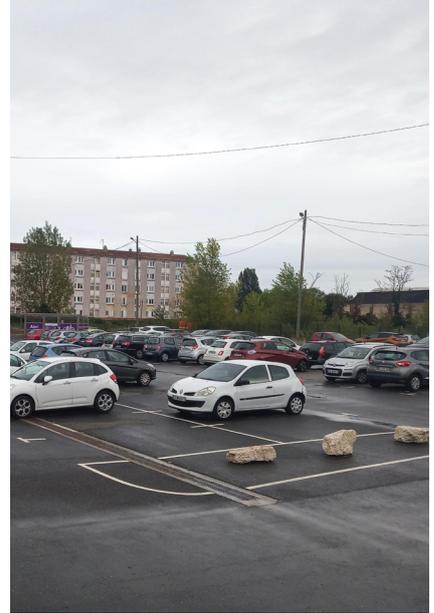


Axonométrie du pôle d'échange et des services intégrés

Au niveau des usages, l'architecture se compose de deux niveaux de parking (en RDC et R+1) dont les deux accès se font par la rue Jean Macé. Au delà des deux cent places proposées, des services sont associés au parking : un café est situé dans l'espace d'attente extérieur au milieu du bâtiment, un parking à vélo couplé d'un atelier réparation sont au R+3, et enfin un espace d'accueil SNCF est aussi positionné au niveau du pont en R+3.

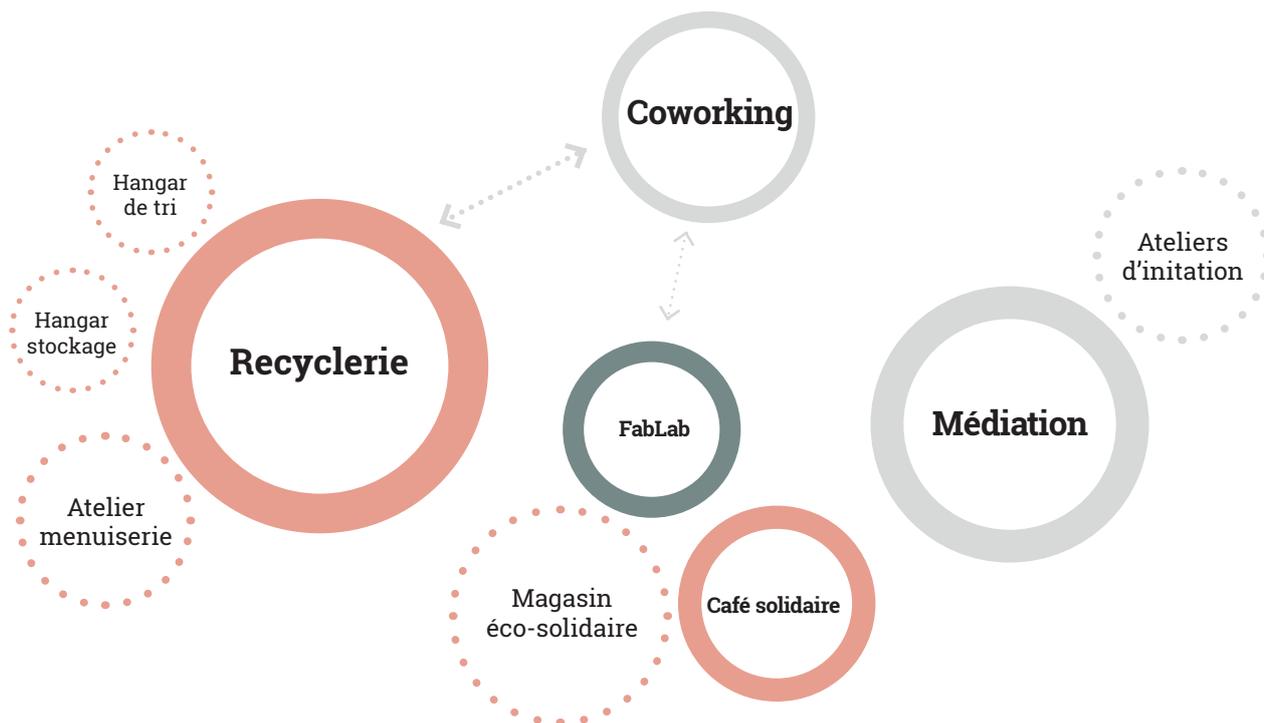
La Recyclerie

Cette parcelle, située au sud-est de la gare, nous a intéressé pour sa situation privilégiée par rapport au tram. Elle crée l'appui sud de la passerelle, vient s'ouvrir vers l'avenue Lénine et rejoint les équipements sportifs de l'ASPOM par l'arrière. Sa surface conséquente (plus de 20 000 m²) nous permet d'y envisager plusieurs aménagements.



Photographies du site et vue aérienne montrant la première zone étudiée et ses accès

Dans la continuité du volet associatif et engagé sur le plan écologique que nous avons pu observer, nous avons imaginé implanter une recyclerie. Les recycleries, dont le concept est proche de celui des ressourceries, se basent sur la volonté de réemployer des matériaux déjà utilisés, ou usagés, en les rénovant ou en les utilisant pour fabriquer de nouveaux objets. Ces initiatives se développent de plus en plus dans les villes et poursuivent un double objectif : elles permettent à la fois de valoriser d'anciens objets et d'apprendre à les réparer soit-même, dans la perspective d'une consommation plus durable et raisonnable. Ces lieux ont très souvent une vertu pédagogique et de médiation, et peuvent s'adresser autant aux particuliers qu'à des organismes de réinsertion ou des écoles. Il s'agit de sensibiliser aux actions écologiques et de conseiller les habitants pour promouvoir un comportement éco-responsable.

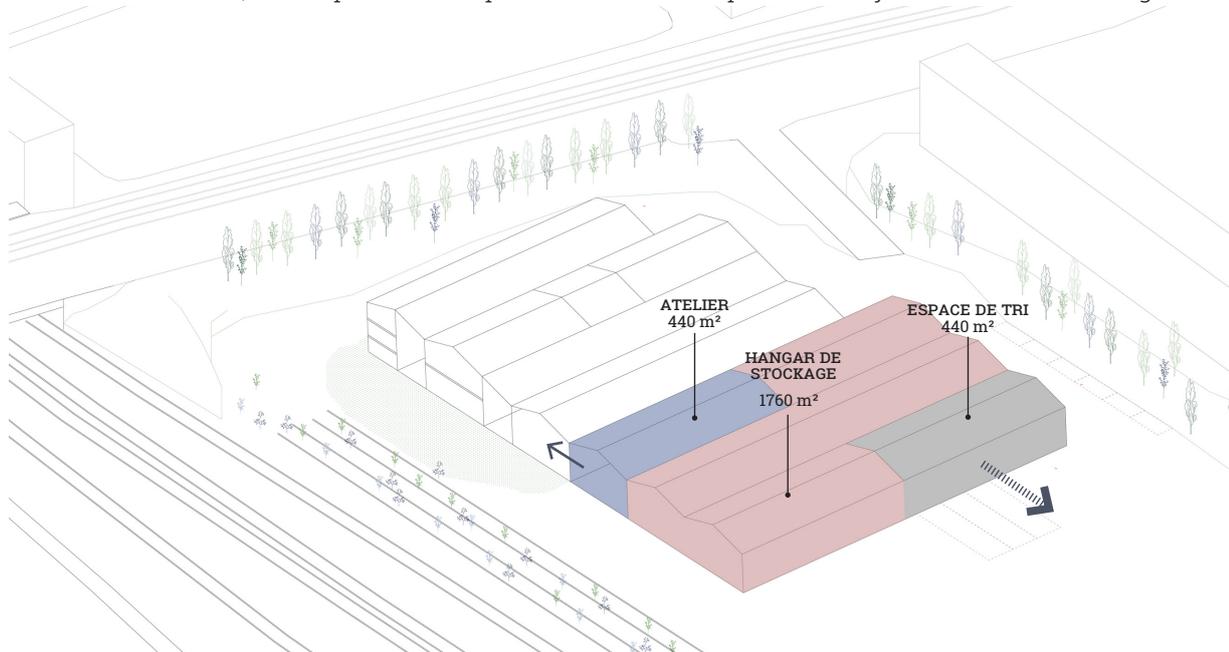


Organigramme du programme de la recyclerie

Ce type de structure nous a paru particulièrement intéressant à développer dans le cas de Bègles, car il permet de faire le lien entre la force associative et l'engagement éco-responsable constaté sur le site, mais offre aussi un potentiel d'attractivité important pour dynamiser le quartier. La Recyclerie se composerait de plusieurs éléments, dont la présentation est détaillée ci-dessous.

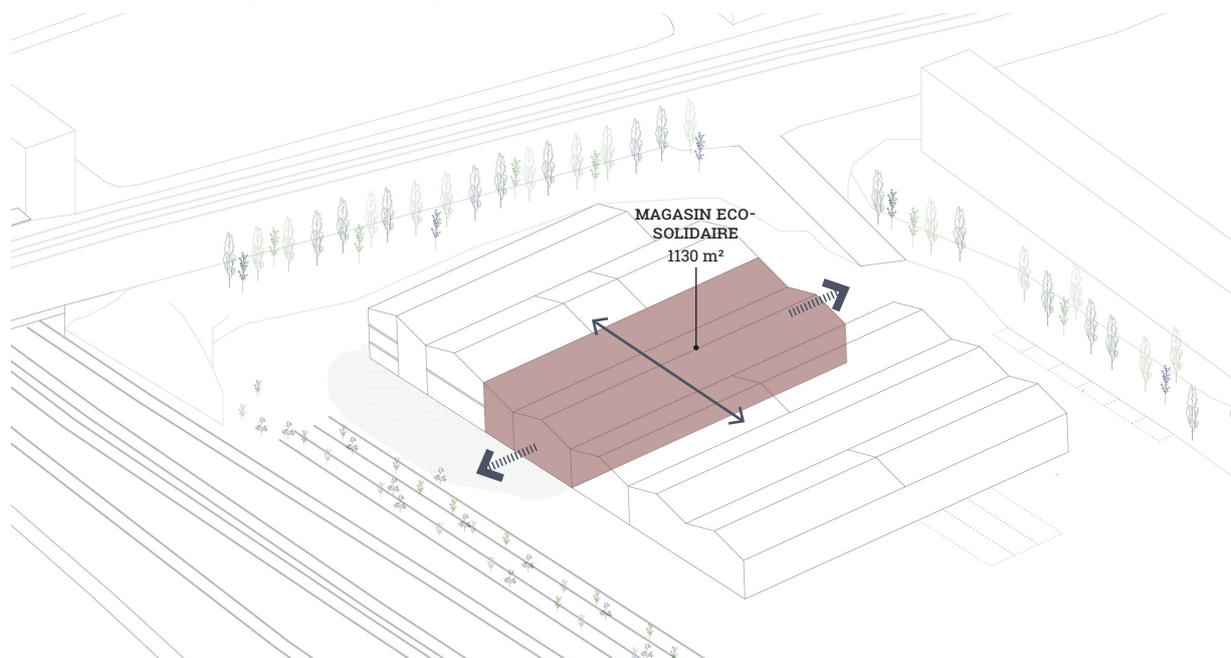
L'Atelier

Elément central du programme, l'Atelier sera le lieu de réparation et de création principal. Espace de travail outillé, il sera consacré au travail du bois, à la sensibilisation au réemploi et au bricolage par les particuliers. Il serait accessible par tous librement, ou sous la forme de cours ponctuels et réguliers adressés aux habitants. L'atelier sera également en lien avec les espaces de stockage, de réception des matériaux et de tri, où les particuliers pourraient venir déposer les objets et matériaux usagés.



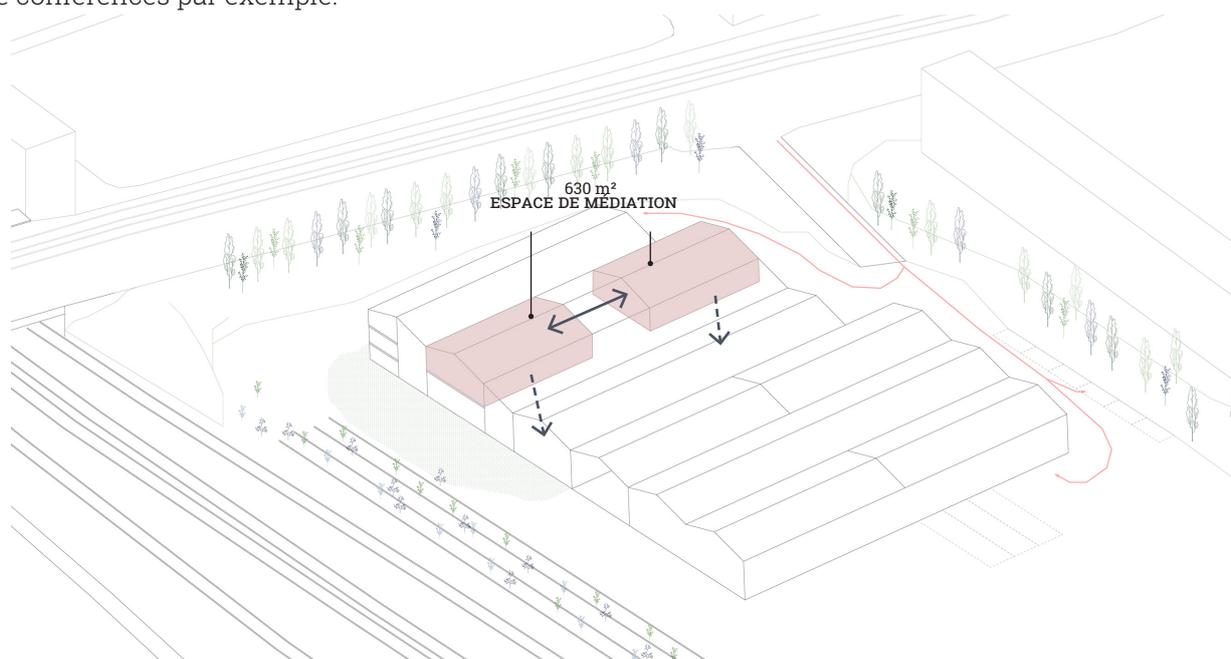
Le magasin Éco-solaire

Au coeur de la recyclerie, le magasin éco-solaire est un point attractif du programme. Comme dans les recycleries que nous avons étudiées, il sera l'espace le plus ouvert sur l'extérieur. L'intérêt de ce lieu est de s'adresser non seulement aux personnes ayant peu de moyens pour se meubler mais aussi à celles plus aisées se sentant concernées par le réemploi des matériaux. Ces deux facettes en font un lieu clé pour la revitalisation du quartier de la gare de Bègles. Ponctuellement, le magasin pourrait être le lieu d'exposition des travaux effectués par les artisans ou les utilisateurs de l'atelier, ou accueillir des événements festifs thématiques, à l'image du Festival Fait Maison organisé par Etu' Récup, la «ressourcerie du campus » par exemple.



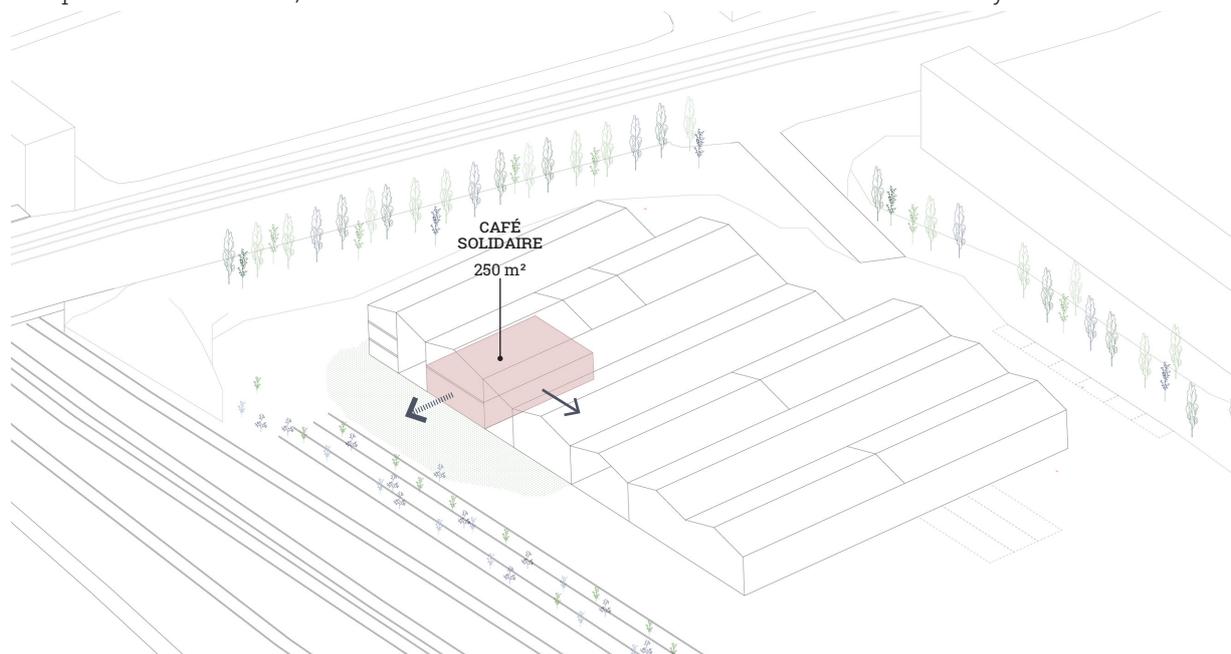
L'espace de médiation

Cet espace, surplombant le magasin éco-solaire, a vocation à proposer des ateliers spécialisés autour des thématiques du recyclage et du réemploi. La formation, la pédagogie, voire les ateliers de réinsertion sont des voies très intéressantes pour faire connaître ces nouveaux lieux. L'espace de médiation s'inscrit totalement dans la mentalité éco-responsable béglaise. En effet, notre étude de terrain nous a permis de faire le constat de l'existence de multiples initiatives citoyennes (de type ateliers « fait maison », récupération ou initiations spécifiques - fabrication de cosmétiques, réemploi -) qu'il serait intéressant de fédérer au sein d'un seul lieu. L'espace dédié à la médiation sera assez vaste, de manière à ce qu'il puisse s'adresser à un public plus ou moins grand, d'une classe d'écoliers à une assemblée lors de conférences par exemple.



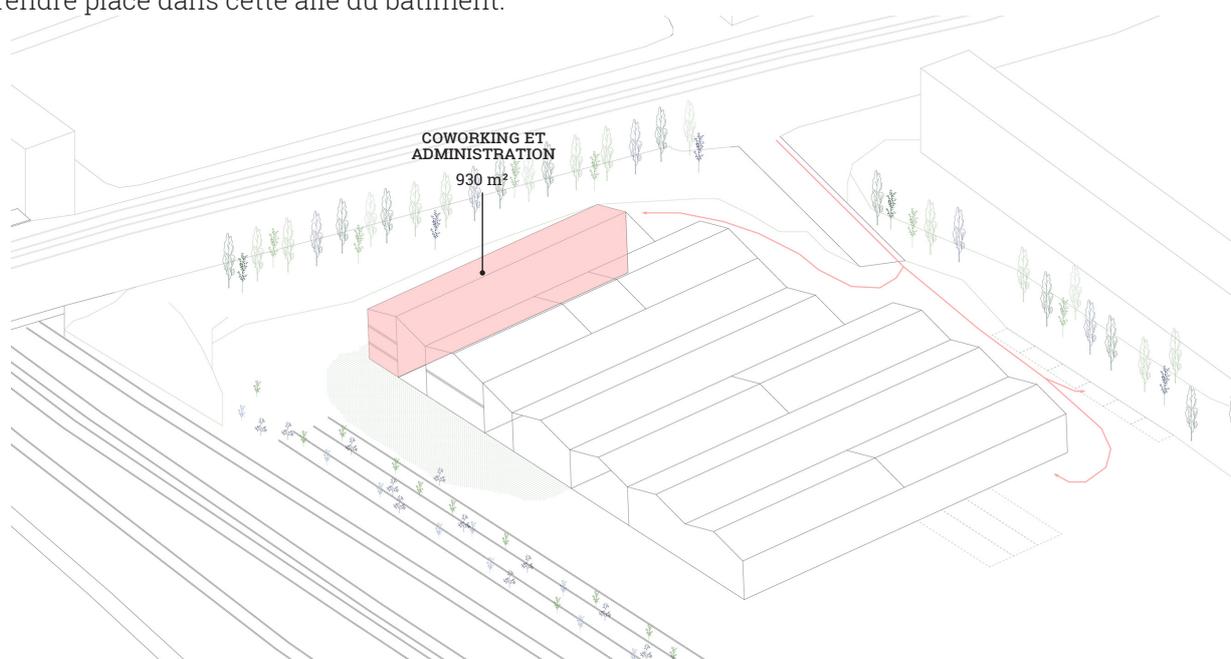
Le café solidaire

À l'ouest, du côté des voies, un café solidaire pourra accueillir les usagers du lieu. Espace fédérateur, le café contribuerait à l'attractivité du lieu. Son implantation en lien avec le magasin et les espaces de médiation valorise l'espace comme un lieu de vie à part entière et favorise la rencontre entre les usagers. Il serait également intéressant qu'il puisse se déployer vers l'extérieur l'été, afin de profiter de son exposition sud-ouest, et éventuellement accueillir des événements de la Recyclerie.



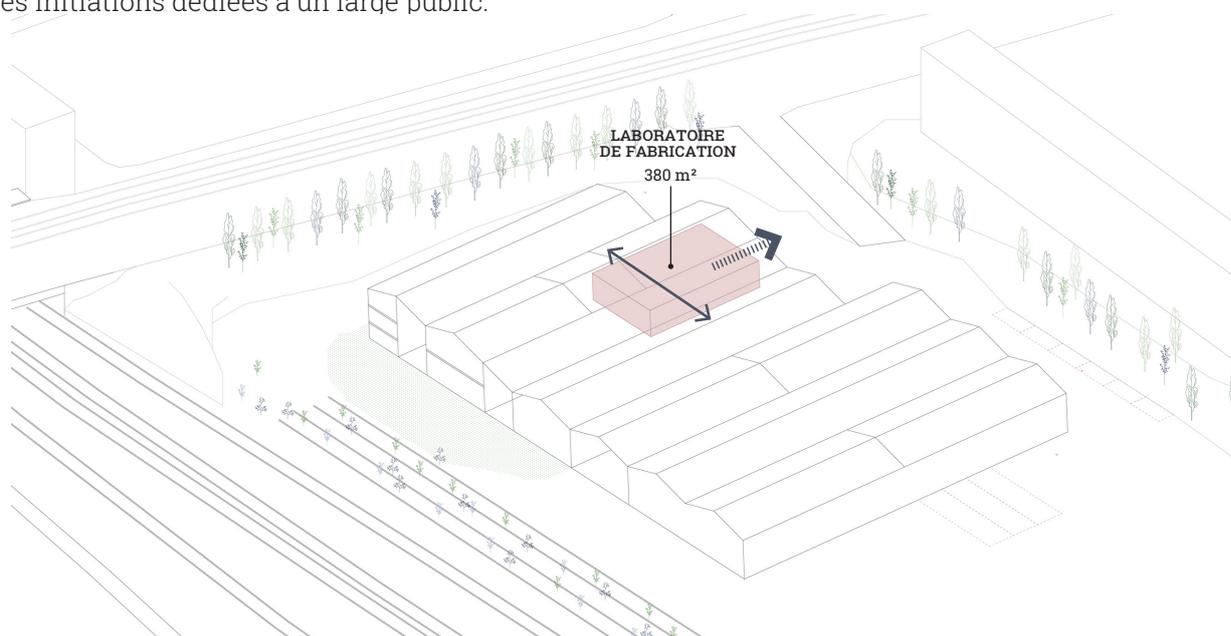
Le coworking

Un peu à part de cette agitation, un espace de coworking pourrait être installé, s'étalant sur trois niveaux. Il accueillerait des acteurs de l'économie sociale et solidaire portés par les thématiques et principes défendus par le lieu (dynamiques de réemploi, recyclage, re-valorisation d'objets ou de matériaux etc.). Comme nous avons pu le voir dans le cas du tiers-lieu textile Sew&Laine, ce type d'environnement de travail thématique a plusieurs avantages : d'une part, les membres du coworking peuvent bénéficier du matériel et des outils présents sur place ; d'autre part, il permet à des travailleurs d'une même branche de se rencontrer et de pouvoir collaborer pour des projets particuliers. Les équipements de reprographie pourraient être mutualisés avec l'administration de la Recyclerie, dont les locaux viendraient également prendre place dans cette aile du bâtiment.



Le Laboratoire de Fabrication

Plus connu sous son nom anglophone de Fablab, le Laboratoire de Fabrication est un lieu ouvert au public, dans lequel sont mises à disposition des machines-outils pilotées par ordinateur. Dans ce cas précis, il peut s'adresser autant aux entrepreneurs et travailleurs du coworking qu'à des artistes et designers en résidence ou encore à des particuliers. Il pourrait proposer une formation sur place et serait accessible facilement, en rez-de-chaussée. Il pourrait aussi, comme l'Atelier, accueillir des formations d'insertion ou des initiations dédiées à un large public.

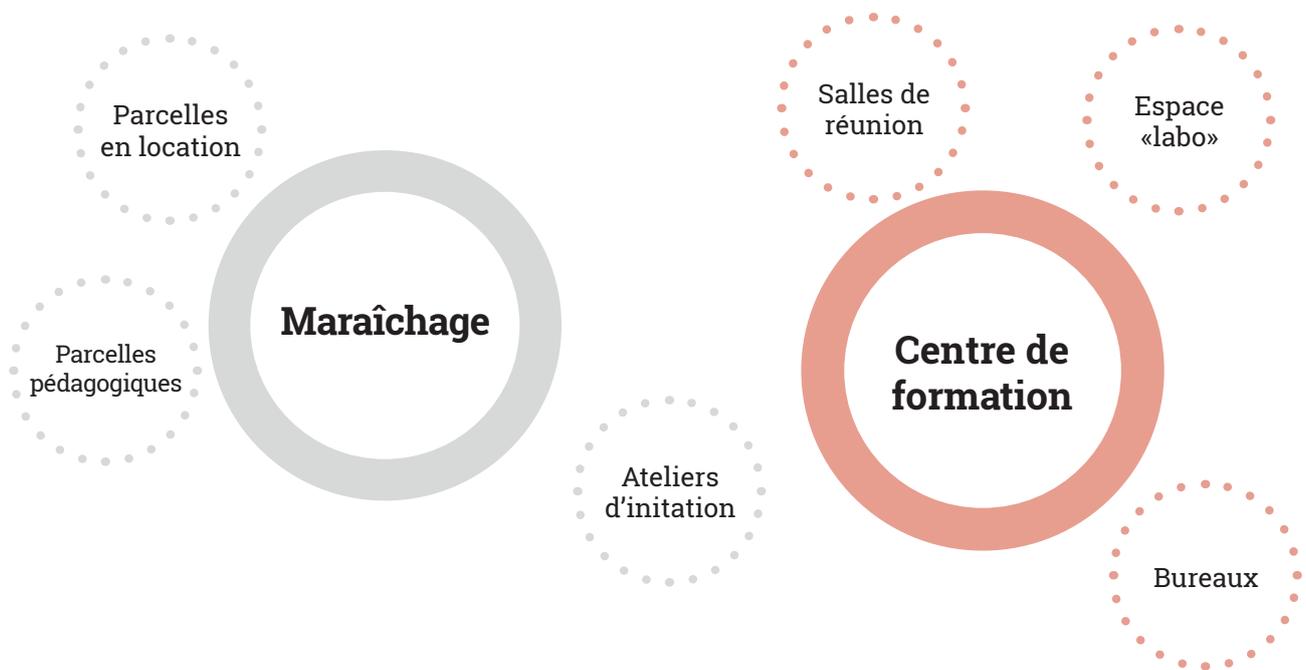


La Ferme Urbaine

Au nord de la gare de Bègles, la SNCF dispose d'une parcelle d'environ 8000 m², une friche industrielle végétalisée laissée à l'abandon. Ce terrain pourrait accueillir une ferme pédagogique, destinée à la promotion d'une alimentation de proximité, de qualité et plus durable.



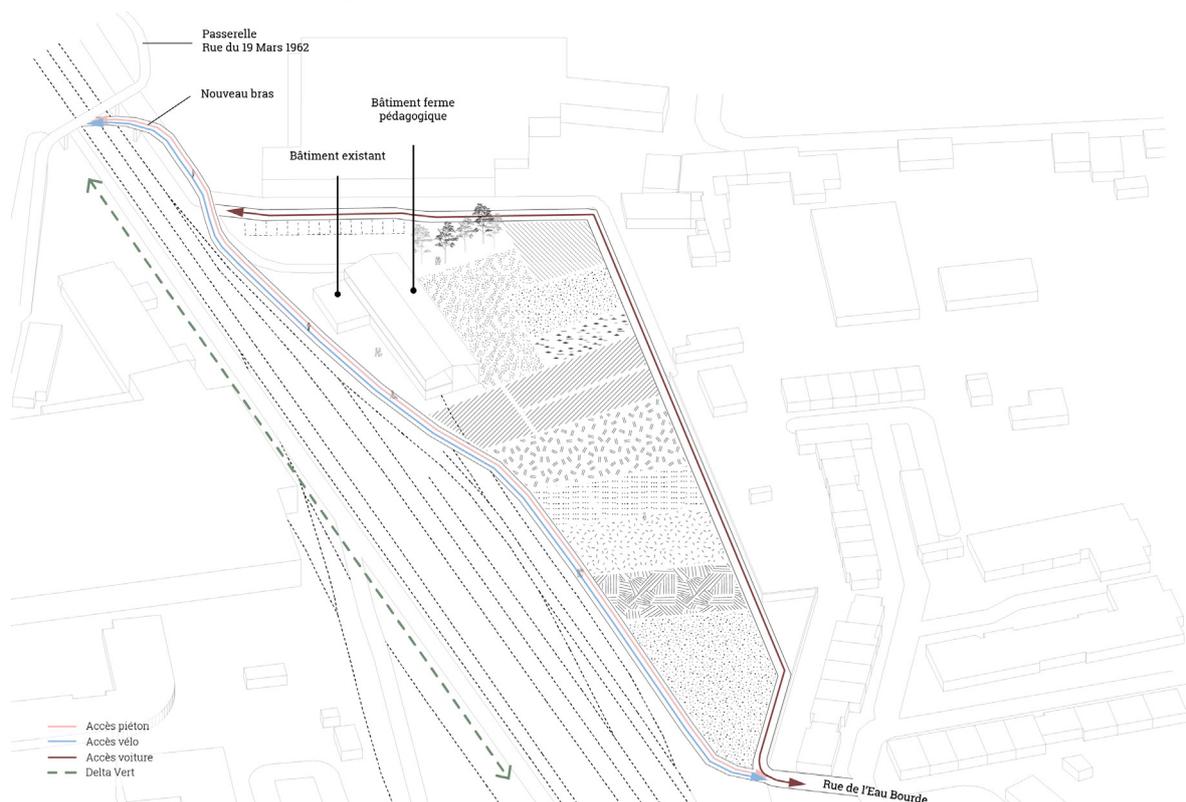
Photographies du site et vue aérienne montrant la première zone étudiée et ses accès



Organigramme du programme de la Ferme Urbaine

Accessibilité du lieu

Nous avons tout d'abord travaillé sur l'accessibilité du lieu. Aujourd'hui, l'accès au terrain se fait de façon "informelle" par l'impasse Calais, empruntée par les voitures. Nous avons souhaité respecter l'aspect intime de la parcelle, tout en valorisant son caractère végétal, en favorisant l'accès aux piétons et aux vélos. Nous proposons en effet de créer un second bras à la passerelle piétonne (rue du 19 mars 1962) au nord de la parcelle. Une balade piétonne serait dans la continuité de ce bras tout le long de la parcelle, comme faisant écho au Delta vert qui passe de l'autre côté des rails. Quant aux voitures, elles pourront circuler en fond de parcelle ce qui permet, grâce au dénivelé naturel du site, qu'elles ne soient pas visibles pour les piétons. Pour cela, il serait nécessaire d'ouvrir le bout de la rue de l'Eau Bourde afin d'en faire un axe traversant plutôt qu'une impasse.



Les ateliers

L'avantage de ce type de programme est qu'il ne nécessite pas beaucoup de construction. Un seul hangar est à prévoir. Il permettra le stockage nécessaire à l'activité de la ferme (produits, graines, terreaux ...) mais pourra aussi accueillir des ateliers. En effet, nous reviendrons sur cet aspect par la suite, mais la ferme urbaine proposée a une vocation davantage pédagogique que productive. Compte tenu de l'état apparent du terrain, une production intensive n'est pas envisageable. Par contre, la localisation du site à proximité des écoles et la nouvelle attractivité espérée en font un lieu privilégié pour l'organisation d'ateliers à destination des habitants. Ces ateliers pourront être dédiés à la sensibilisation et à l'apprentissage de techniques de maraîchage urbain comme à la cuisine de produits locaux et de saison. Le bâtiment hangar créé pourra accueillir les ateliers qui doivent se dérouler en intérieur, mais aussi d'autres événements en lien avec l'agriculture urbaine (visites de site et travaux de réinsertion en partenariat avec l'APFA - centre de formation situé au nord de la gare - par exemple). Des salles de réunion ainsi qu'un espace de détente seront installés à cet effet.

Le maraîchage

La parcelle de maraîchage pourra se diviser en différentes parties. Une première partie pourra être dédiée au maraîchage à proprement parler, dont la production pourra être vendue aux habitants (nous reviendrons sur les modalités de cette production et de cette vente plus en détail dans la gouvernance du projet). Une seconde pourrait être réservée aux ateliers à destination des habitants organisés en extérieur. Espace dédié à la médiation et la sensibilisation, il joue également un rôle de "vitrine" auprès des habitants et usagers du site. Enfin, une dernière partie peut être réservée à la location de parcelles par les particuliers. À l'image des jardins potagers partagés, l'idée est que chaque habitant puisse louer un espace végétal, qu'il entretienne personnellement et cultive comme il le souhaite.



Références



Boris Nauleau Architectures



Simon Conder As.



Simon Conder As.



Boris Nauleau Architectures



VAUMM

Mode de gouvernance et modèle économique

Pour envisager la concrétisation de notre programme de réhabilitation, nous avons imaginé un modèle de gestion, de gouvernance et un modèle économique viables, qui permettent à SNCF Gares & Connexions de redonner une nouvelle attractivité à la gare de Bègles sans avoir à supporter des coûts démesurés ni être en charge de la gestion quotidienne du site, coûteuse en personnel. Dans notre modèle, la SNCF a un rôle de levier : elle accompagne la mise en marche du projet mais la gestion du site est pensée pour être rapidement autonome, que ce soit en terme de fonctionnement ou de financement.

Par ailleurs, la particularité de notre programme pour la gare de Bègles tient à son ampleur. En effet, nous avons choisi d'étendre notre programme d'aménagement au delà de l'actuel bâtiment voyageur, en tirant profit des nombreux terrains alentours appartenant à la SNCF. Tout l'enjeu est donc de garder une cohérence entre ces sites, que ce soit dans le choix de nos trois pôles (reliés par l'enjeu d'aménagement durable) ou dans leur mode de fonctionnement. Dans cette optique, nous attachons une importance particulière à un modèle de gestion et de gouvernance qui prône le dialogue entre les différents acteurs, afin d'assurer la pérennité du projet dans son ensemble.

Conception

Dans la continuité des gares de Bassens et de Talence-Médoquine, nous nous sommes appuyés sur le modèle des « comités de pôle », organes qui permettent à l'ensemble des acteurs impliqués dans le projet d'aménagement de se regrouper afin d'échanger et de partager leurs attentes et leurs engagements quant au programme et sa mise en oeuvre. Ces organes sont particulièrement nécessaires dans le cas du quartier de la gare de Bègles, ciblé par différents projets en cours ou à venir, sans que les acteurs impliqués n'échangent réellement à ce sujet. En dehors de la commune de Bègles qui a un projet de réaménagement de la gare depuis des années et de la SNCF qui souhaite faire de la gare un véritable pôle d'échange multimodal, le site fait partie des secteurs ciblés par l'EPA Euratlantique (secteur « Bègles faisceau » qui rassemble le quartier de la gare et celui du Dorat) et il est également visé par de nombreux programmes d'aménagement faisant intervenir des acteurs divers, tels qu'ICF Habitat ou Domofrance entre autres¹. Or, pour assurer un développement cohérent et pérenne du quartier, nous pensons que la réhabilitation de la gare doit se faire en pleine connaissance des dynamiques en cours aux alentours.

La nécessité d'un dialogue entre les acteurs nous a été confirmée par les personnes rencontrées au cours de notre étude. Que ce soit du côté de la SNCF ou de Bordeaux Métropole, le manque d'échange entre les instances est perçu comme un obstacle à la mise en oeuvre d'un projet durable. Le manque de coordination est d'ailleurs particulièrement visible à Bègles, où l'arrivée du tramway semble s'être faite sans prendre en considération la situation de la gare ni son fort potentiel en termes d'intermodalité pour la ville et la métropole. Pour Sophia Save - Directrice des Gares de la métropole bordelaise -, il est nécessaire de mettre autour de la table tous les acteurs concernés par un projet pour éviter ces situations, comme le faisaient les « Comités d'Intermodalité » entre 2008 et 2010. De la même façon, Fabrice Limare - Direction de la multimodalité de Bordeaux Métropole - souligne l'importance d'assurer une communication entre les interlocuteurs, sans quoi nous ne pouvons aboutir à une intermodalité efficace.

Dans le cas de la gare de Bègles, un comité technique, rassemblant Systra (entreprise d'ingénierie et de conseil dans le domaine de la mobilité), LS2 Landscapes (une agence d'urbanisme et de paysagisme basée à Bordeaux) et Bordeaux Métropole s'est déjà réuni pour l'élaboration du PEM. La SNCF et la commune ont participé aux échanges. Il s'agit désormais d'encourager et de prolonger cette dynamique, en créant un véritable « **Comité Mobilité** » qui garantisse le dialogue, de la phase de conception à la mise en oeuvre du programme. Ce Comité sera composé de représentants des différents opérateurs de

¹ Etude d'aménagement et de programmation de la gare de Bègles. Etape 2 : Proposition de projet d'aménagement du pôle, Comité technique (LS2, Systra, Bordeaux Métropole) du 9 février 2018

transports (SNCF, Keolis et autres opérateurs le cas échéant), de la commune de Bègles et de Bordeaux Métropole. À ce comité mobilité, s'ajoutera un « **Comité Pilotage** » composé de représentants de la SNCF, de la commune, de Bordeaux Métropole et des habitants du quartier, et dédié à la co-conception des pôles de la Recyclerie et de la ferme urbaine ainsi qu'à la sélection des futurs gestionnaires. Une fois les gestionnaires sélectionnés, ils seront intégrés au Comité.

Il est important de préciser que le choix de nos axes de projet s'est fait en prenant en compte les propositions retranscrites lors d'ateliers de co-conception entre les habitants, les élus et les agents municipaux (La Fabrique à projet, lancé en mai 2019¹). Les demandes de ces acteurs, majoritairement portées sur le respect de l'environnement, la création de lien social, l'enfance et les personnes isolées, ont guidé nos choix. Pour conserver et entretenir cette émulation participative, nous souhaitons impliquer les habitants dès la conception de notre projet. Pour cela, un représentant de chaque Comité de quartier correspondant à notre site participera au Comité Pilotage. Ces Comités de quartiers existent déjà et jouent le rôle d'interlocuteur entre les habitants d'un quartier et les élus locaux. A priori, les terrains que nous avons sélectionnés se trouvent à l'intersection entre les quartiers Birambits (terrain dédié au Pôle d'échange multimodal), Dorat Verduc (Recyclerie) et Centujean (Pôle Ferme urbaine).

Au total, les acteurs identifiés ont tous un intérêt dans la valorisation de la gare de Bègles, à condition qu'elle se fasse dans une logique d'échange et au travers de discussions. Pour SNCF Gares & Connexions, la réhabilitation du site permettra de redonner de la centralité à une gare aujourd'hui enclavée et effacée par rapport au tramway. Elle permettra d'améliorer le service offert aux usagers, tout en ouvrant au développement d'activités innovantes ; en valorisant la place du ferroviaire dans la ville. Du côté des habitants, la réhabilitation du site leur permettra de bénéficier de nouvelles activités de proximité et de créer du lien social ainsi que de faciliter leurs trajets, grâce au rassemblement de plusieurs modes de transports au sein du pôle d'échange multimodal. Pour la commune de Bègles, le réaménagement du site peut permettre de redonner de la cohérence au tissu urbain, en intégrant mieux la gare dans son environnement. Le développement de pôles portés sur l'environnement, la pédagogie et l'économie sociale et solidaire s'inscrit par ailleurs dans la continuité des projets et initiatives soutenus par la municipalité. Enfin, la métropole peut voir dans la réhabilitation du site l'opportunité de mieux équilibrer le territoire métropolitain, en donnant davantage de poids à des gares périphériques. En ce sens, le projet de requalification de la gare de Bègles s'inscrit dans la logique de « RER-isation », qui cherche notamment à mieux tirer profit du vaste réseau ferré présent sur la métropole pour désengorger la gare de Bordeaux Saint-Jean. D'ailleurs, pour Edouard Parant, le futur RER métropolitain ne peut être pleinement pertinent que s'il est complété par des mesures d'accompagnements (par exemple : aménager les gares pour qu'elles soient réellement attractives ou rendre leur accès lisible et y faciliter les correspondances grâce à l'intermodalité).

Aménagement

Outre le Pôle d'Échange Multimodal, pour lequel l'aménagement ne sera pas à la seule charge de la SNCF, les pôles choisis ont l'avantage de ne pas nécessiter d'investissements importants. Pensés sur le modèle des hangars agricoles, les pôles de la Recyclerie et de la Ferme urbaine ne requièrent pas de travaux colossaux. C'est pourquoi, dans l'hypothèse où la SNCF resterait propriétaire des terrains identifiés, nous avons pensé qu'elle pouvait prendre à sa charge les quelques travaux de construction et de réhabilitation envisagés afin d'impulser la nouvelle attractivité du site. D'ailleurs, si l'aménagement des terrains sélectionnés représente de prime abord un investissement pour la SNCF, ils lui évitent les frais de sécurisation et d'entretien des terrains non utilisés. Par ailleurs, si elle le souhaite, la SNCF pourrait bénéficier de fonds pour son soutien à un tel projet. Le projet répond en tout point aux critères fréquemment demandés : sensibilisation aux enjeux environnementaux, promotion d'une agriculture durable, implication des habitants, utilisation de matériaux respectueux de l'environnement, démarche

1 Du 15 mai au 15 juillet 2019, La Fabrique à Projet a invité les habitants à faire des propositions qui visent à améliorer, faire évoluer ou optimiser l'offre de services publics locaux en innovant dans la manière de concevoir et de faire

d'économie sociale et solidaire... Par exemple, des aides financières peuvent être accordées par l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie) en cas de « développement de l'économie circulaire » ou de « reconversion des friches et sites pollués »¹.

- Pôle d'échange multimodal

Bordeaux Métropole souhaite développer un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM), qui aura une fonction à plusieurs échelles : métropolitaine, interurbaine et locale. Cette infrastructure a été envisagée dans le cadre des « Aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux », qui prévoient entre autres d'augmenter la capacité ferroviaire au sud de Bordeaux, d'améliorer la connexion entre le réseau ferroviaire et les réseaux de transport collectif et d'améliorer la sécurité des usagers et des riverains². L'ambition du PEM est de mixer fonction de transport et de service, en passant de gare d'équilibre à gare structurante. Dans le cahier des charges présenté par Bordeaux Métropole en partenariat avec Systra, le projet prévoit la création d'une passerelle afin de relier de manière optimale les deux côtés de la voie de chemin de fer, la pose d'arceaux vélos, la création d'environ 100 places de stationnement, de nouveaux arrêts de bus et un parking-relais. Le PEM est présenté comme devant être le point central du réaménagement de la gare ; chargé de relier les différents programmes qui l'entourent. L'accent est mis également sur le besoin de favoriser les modes de déplacement doux³.

Le PEM concernera surtout Bordeaux Métropole, par l'intermédiaire de TBM, puisqu'il sera utilisé essentiellement pour les transports collectifs. Bordeaux Métropole pourrait ainsi se positionner comme maître d'ouvrage, afin de concilier les besoins de tous les opérateurs de transport. Cependant, la question de la domanialité se pose pour la construction de ce pôle. En effet, le foncier où il sera implanté appartient à la SNCF, ce qui nous pousse à interroger le statut de ce futur pôle. Au vu des différentes autorités compétentes qui interviendront au sein de celui-ci, on peut penser que le financement pourra se répartir entre ces acteurs.

A titre comparatif, dans le cas de la création du PEM en gare du Bouscat – Sainte Germaine, le financement du projet a été réparti entre la Région (50%), Bordeaux Métropole (40%) et la Ville du Bouscat (10%) ; soit sans la participation de la SNCF. Dans le cas de Bègles, la répartition entre les autorités compétentes pour la création de ce pôle pourrait être semblable, dans la mesure où la SNCF fournit le foncier⁴.

- Ferme urbaine

En ce qui concerne le pôle Ferme urbaine, nous sommes partis de l'hypothèse que la SNCF souhaiterait rester propriétaire du terrain concerné. Il aurait pu être envisagé qu'elle le cède à un prix symbolique à la commune, qui se chargerait dans ce cas des premiers aménagements et de la sélection du gestionnaire du lieu. Néanmoins, le conserver permet à la SNCF de garder la main sur un terrain très proche de la gare potentiellement récupérable (à condition d'en informer dès le départ le futur gestionnaire) pour un autre usage à plus long terme. Dans ce cas, c'est donc la SNCF qui prend en charge les quelques aménagements du site, qui restent toutefois peu conséquents.

De fait, seul un bâtiment hangar sur l'espace dédié au maraîchage urbain (terrain de 8 000m² au nord) nécessite d'être construit. Ce bâtiment sera dédié au stockage ainsi qu'à l'organisation des ateliers ou

1 Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) [En ligne], Cofinancement de projet, consulté le 28/11/2019. Disponible à l'adresse : <https://www.ademe.fr/collectivites-secteur-public/collectivites-lademe-finance-projets>

2 Site de SNCF Réseau, "Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux"; [En ligne], consulté le 06/12/2019 http://www.gpso.fr/Amenagements_sud_bordeaux.html

3 Etude d'aménagement et de programmation de la gare de Bègles. Etape 2 : Proposition de projet d'aménagement du pôle, Comité technique (LS2, Systra, Bordeaux Métropole) du 9 février 2018

4 Site de SNCF Réseau, "Création de la halte Le Bouscat-Sainte Germaine", [En ligne] consulté le 06/12/2019, Disponible à l'adresse : <https://www.sncf-reseau.com/fr/reseau/nouvelle-aquitaine/halte-bouscat/objectifs-et-financement>

réunions de l'association nécessitant de se dérouler en intérieur. Pour le reste, il s'agira seulement de travaux de réhabilitation de l'ancienne halle de fret, de dégagement de l'accès au terrain et d'irrigation. L'ancienne halle de fret est destinée à accueillir le café-épicerie associatif, dans lequel seront vendus les produits directement cultivés dans l'espace de maraîchage urbain et qui accueillera les habitants ou usagers de la gare autour du café. En ce qui concerne l'irrigation, un raccord à l'eau de la ville (qui n'est pas une eau potable mais qui est tout de même filtrée) peut être envisagé.

Finalement, la partie la plus importante de l'aménagement de ce pôle réside dans la nécessité d'analyser, en amont, le terrain pour vérifier s'il est pollué. Selon le résultat de ces **études**, plusieurs scénarios peuvent être envisagés. Dans le cas où le terrain n'est pas pollué, il peut être destiné à une production alimentaire à même le sol, qui pourra ensuite être vendue. Néanmoins, compte tenu de la proximité entre ces terrains et les voies ferroviaires, des études déjà réalisées sur le reste du territoire béglais et de nos échanges avec Laura Le Gat - Directrice adjointe de cabinet de la Ville de Bègles - et Alice Denis - Responsable du service Espaces Publics de la commune -, les terrains ont de fortes chances d'être pollués. À titre informatif, dans le cadre d'un projet de maraîchage urbain sur Terre Sud, la commune de Bègles a dépensé environ 13 500€ en analyse de sol. Pour réduire ce coût, il est possible de procéder par étapes : faire une première étude à un endroit du terrain et déterminer s'il est ensuite nécessaire d'en faire d'autres (si la première étude confirme une pollution des sols, il est aisé de penser que le reste du terrain risque d'être également pollué sans recourir à des analyses qui engendreraient des coûts supplémentaires). Dans le cas où le terrain est pollué, deux solutions sont envisageables. La première consisterait à consacrer le pôle à l'organisation d'ateliers de jardinage non-alimentaire, la production agricole étant *de facto* empêchée. La seconde consiste à produire hors sol (hydroponie) en installant des bacs. Sans exclure définitivement la première piste évoquée, nous pensons que cette seconde option s'adapte davantage à notre projet car elle permet de diversifier les usages (alimentaire et non alimentaire) et donc de multiplier les sources possibles de recettes (vente de paniers, sensibilisation et organisation d'ateliers de jardinage, de cuisine...), ce qui rend le projet plus viable et capable de maintenir son activité dans le long terme.

Une fois les études réalisées, la SNCF pourra confier le terrain à un gestionnaire du pôle en échange d'un loyer modéré. Compte tenu de la pro-activité des habitants et du nombre important d'associations sur Bègles, nous avons imaginé un mode de gestion associatif, qui semble être celui qui est le plus en accord avec le tissu environnant. D'ailleurs, Laura Le Gat nous a indiqué que plusieurs associations déjà créées pourraient être intéressées par un tel projet. L'association sélectionnée sera chargée des installations nécessaires au lancement de son activité de maraîchage (achat de bacs, de terreau et de graines) et du café associatif (essentiellement du mobilier). Elle pourra pour cela s'aider de l'apport de fonds propres (cotisation des membres par exemple) ou de « subventions d'investissement » de la part de la mairie (intéressée par la visée éducative du pôle, comme nous le détaillerons par la suite). Nos échanges à la mairie de Bègles nous ont d'ailleurs confirmé l'implication de la commune dans le soutien aux associations, ce qui rend fortement envisageable l'obtention de ces subventions. Nous reviendrons par la suite et de manière plus détaillée sur les modèles économique et de gestion quotidienne envisagés.

Un partenariat avec des étudiants de Bordeaux Sciences Agro¹ pourrait également être envisagé pour accompagner l'association dans la formation de ses membres aux techniques d'agriculture urbaine, dans le cas où elle ne serait pas encore spécialisée dans ce domaine.

- Recyclerie

La parcelle située au sud-est de la gare accueillera une recyclerie d'environ 5000 m². Planter une structure de ce type dans le programme nous semble cohérent pour plusieurs raisons. D'abord, nous avons eu la confirmation de la part de la Ville de Bègles, par l'intermédiaire de Laura Le Gat, directrice adjointe à la Mairie de Bègles, du souhait d'implanter depuis une dizaine d'années une ressourcerie sur le territoire de Bègles. Ensuite, une structure de cette nature s'implanterait facilement dans le tissu

¹ Bordeaux Sciences Agro (ou École Nationale Supérieure des sciences agronomiques de Bordeaux) forme des futurs ingénieurs agronomes. L'école est située sur le campus de Pessac

associatif du quartier, dans un endroit stratégique de la ville. Enfin, plusieurs structures type ressourcerie existent dans les alentours – notamment à Bordeaux Lac, Cenon et sur le campus universitaire de Pessac - ce qui démontre un certain intérêt métropolitain pour ce type d'activité.

Contrairement au pôle d'agriculture urbaine la recyclerie nécessite des travaux assez lourds afin d'accueillir les différentes fonctions de la structure. Afin que toutes les parties prenantes de ce projet puissent en bénéficier, il faudra proposer un modèle économique acceptable par tous. Bien que cette parcelle de 20 000 m² ne soit aujourd'hui pas optimisée par la SNCF, nous partons du principe que l'entreprise souhaite rester propriétaire de son terrain. Pourtant le terrain ne permet dans son état actuel pas de créer un bâtiment capable d'accueillir une recyclerie. La solution qui semble la plus arrangeante pour la SNCF pourrait être de signer un bail à construction avec la ville de Bègles¹. Avec ce type de contrat, le propriétaire – ici la SNCF - cède l'usage du terrain à un preneur – la ville de Bègles - qui s'engage en contrepartie à édifier des constructions sur le terrain du bailleur et à les conserver en bon état d'entretien pendant toute la période du bail. La durée du bail est relativement flexible puisqu'elle peut être comprise entre 18 et 99 ans. A l'expiration du bail, la propriété des constructions revient en principe gratuitement au bailleur, sauf stipulations contraires. Par ailleurs, si le bail à construction conclu avec la ville de Bègles a une durée supérieure ou égale à 30 ans, la SNCF pourra bénéficier d'une remise gratuite des constructions édifiées par le preneur, et ne sera pas imposable dessus².

Pour sa part, la ville de Bègles bénéficie de plusieurs avantages dans cette opération. D'abord, le projet lui permet d'obtenir un foncier important dans un endroit stratégique de la ville, afin de mener à bien cette opération à moindre coût. Ensuite, ce type de contrat prévoit que le preneur puisse percevoir des amortissements pour les constructions réalisées sur le terrain du bailleur. Enfin, la nature de cette construction – un établissement qui s'inscrit dans une démarche d'insertion – permet de bénéficier de subventions de la part de l'Etat. Par ailleurs, la Conseil Régional est en mesure d'attribuer un soutien à ce projet par le biais du FEDER, dans la mesure où ce fonds soutient la transition vers une économie à faible émission de carbone, ce qui fait partie des valeurs portées par notre projet de recyclerie.

Pour sa part, la municipalité sera en charge de la construction du site, ce qui lui permettra d'être maître d'ouvrage du projet et donc de proposer un projet en adéquation avec sa vision du futur de Bègles. Une fois la construction du site terminée, la ville sera rémunérée par un loyer qu'elle percevra de la part de l'association qui sera en charge de la recyclerie. Ce loyer lui permettra de rembourser la construction du site, voire de dégager des bénéfices à long terme sur l'opération. Pour sa part, la structure en charge de la recyclerie sera en capacité de verser un loyer à la ville de Bègles grâce à son activité et aux subventions qu'elle percevra pour son volet insertion. Ce modèle permet ainsi à la fois à la SNCF de valoriser un patrimoine aujourd'hui inutilisé, et à la Mairie de proposer une nouvelle activité sur son territoire, en menant à bien un projet qu'elle souhaite mettre en place depuis longtemps.

Une fois la construction achevée, le bâtiment sera loué vide et pourra être investi par une structure chargée de son fonctionnement. Ce sont généralement des organisations au statut associatif qui sont en charge des recycleries, ce qui laisse à penser que la ville de Bègles pourrait faire appel à une structure de ce type. Cette proposition de partenariat est renforcée par le fait que Bègles est caractérisée par un tissu associatif riche, dans lequel une nouvelle structure pourrait facilement s'implanter.

1 Délégation à l'action foncière et immobilière, "Modalités de cession du foncier ferroviaire", [En ligne], consulté le 06/12/2019, Disponible à l'adresse : http://outil2amenagement.cerema.fr/IMG/pdf/Fiche_foncier_5-octobre2013_cle2facca.pdf

2 Site internet de Légifiscal, "La fiscalité du bail à construction", [En ligne], consulté le 06/12/2019, Disponible à l'adresse : <https://www.legifiscal.fr/infos-conseils/la-fiscalite-du-bail-construction.html>

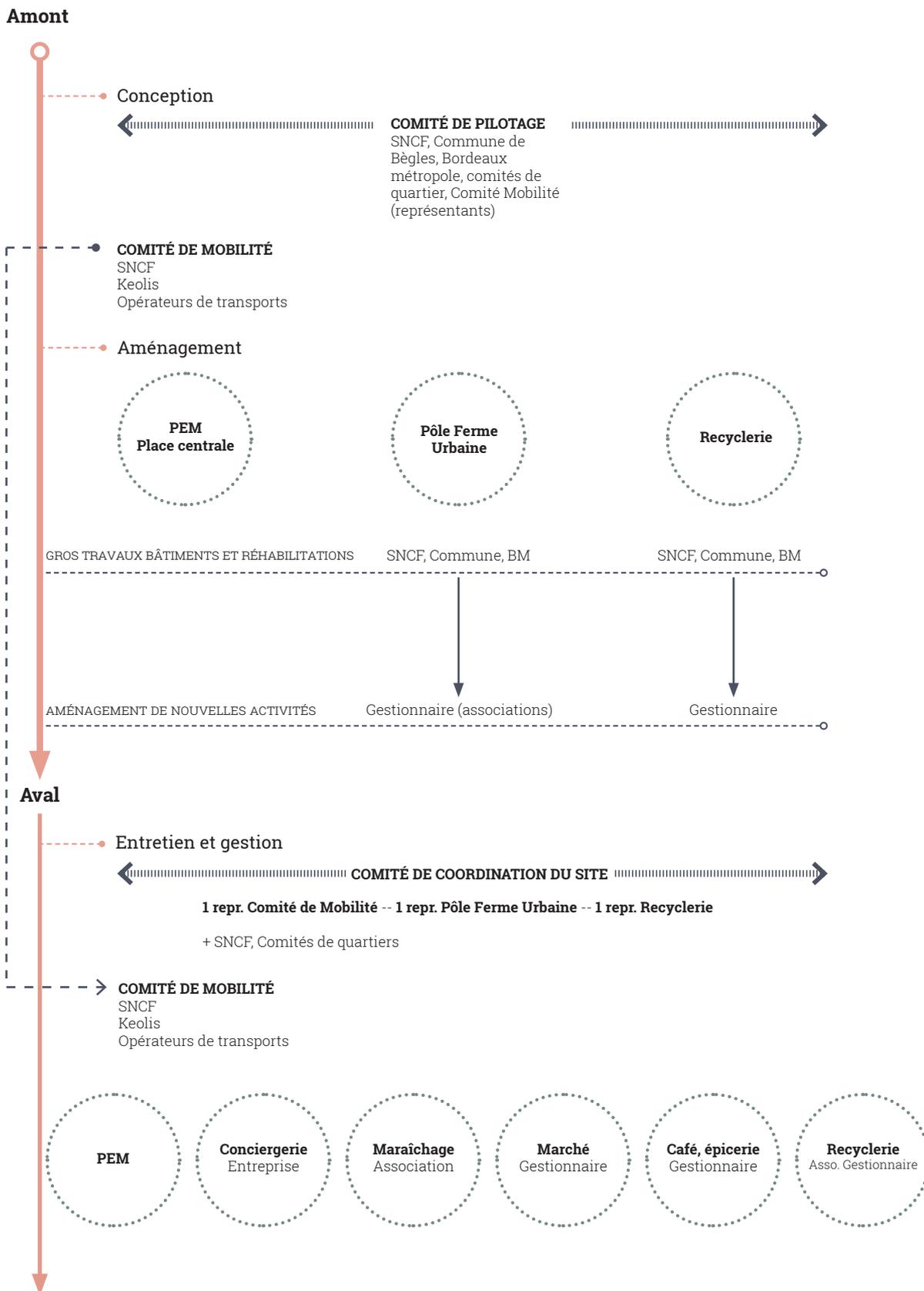


Schéma de gouvernance du projet de réhabilitation

Entretien et gestion

Une fois les premiers aménagements réalisés, il s'agit de prévoir un modèle de gestion quotidienne du site qui soit viable. Si la SNCF joue un rôle de levier en aidant à l'aménagement des pôles, le site est prévu pour être rapidement géré de manière autonome, que ce soit dans son fonctionnement ou son financement. Nous détaillerons ci-dessous le mode d'entretien, de gestion et le modèle économique envisagés pour chacun des pôles. Toutefois, bien que les pôles soient pris en charge par des gestionnaires différents, nous souhaitons que le dialogue soit maintenu entre chacun d'eux. C'est pourquoi le fonctionnement autour des différents comités lancé en l'amont, avec l'étape de conception, est maintenu. Il permettra d'assurer la cohérence pérenne du site. Aux côtés du Comité Mobilité, le Comité Pilotage laissera la place à un "Comité Coordination de site", qui garantira le dialogue entre les trois pôles. La particularité de ce Comité est qu'il inclut les gestionnaires de sites. Il réunit alors un représentant du Comité Mobilité, un représentant de la Recyclerie et un représentant du Pôle Ferme urbaine, qui s'ajoutent au représentant de la commune, de la SNCF et aux représentants des Comités de quartier. Ce Comité pourrait échanger à l'occasion de rencontres régulières (tous les mois par exemple) dans l'actuel bâtiment voyageur de la gare, devenu une Conciergerie. Le choix de la conciergerie comme lieu de rencontre n'est pas anodin. Nous souhaitons que ce bâtiment, auquel les habitants sont attachés et qui incarne la symbolique de la gare, devienne un lieu central du site et ait vocation à faire le lien entre les différents pôles.

- Pôle d'échange multimodal

En ce qui concerne le fonctionnement au quotidien du PEM, le Comité Mobilité sera maintenu. Il garantit les échanges entre les différents opérateurs de transport intégrés au PEM (Bordeaux Métropole et Keolis pour le tramway et éventuellement les vélos VCub et SNCF Mobilité et Réseaux pour les trains), SNCF Gares & Connexions (pour les services en gare) et la commune de Bègles. Au sein du Comité, un responsable sera désigné et sera chargé de notifier l'opérateur concerné en cas d'incident sur son mode de transport. Mais pour assurer la pérennité du pôle multimodal, d'autres éléments méritent d'être considérés. En effet, si le rapprochement des différents modes de transports au sein d'un même site permet de faciliter les trajets des usagers, il ne suffit pas à lui seul pour changer durablement les pratiques des habitants. Il s'agit alors d'assurer le passage de la multimodalité (présence entre deux lieux de plusieurs modes de transports) à l'**intermodalité** (utilisation effective de plusieurs modes de transports lors d'un même trajet). Pour Fabrice Limare - Direction de la multimodalité de Bordeaux Métropole -, l'aménagement seul ne suffit pas : il faut réfléchir en termes de services aux usagers. Il insiste notamment sur la nécessaire lisibilité du PEM. Deux leviers sont possibles. Le premier consiste à la mise en place d'une billettique commune qui permettrait aux usagers d'utiliser un même support pour les différents modes de transports, tout en harmonisant le système de tarification. Ce débat récurrent est particulièrement d'actualité aujourd'hui car il fait partie d'un des objectifs du projet de "RER" métropolitain. Dans notre cas toutefois, le Comité de mobilité créé a davantage la main sur le second levier : la **signalétique**. Dans cette optique, il s'agit d'améliorer l'information aux voyageurs pour que ces derniers soient incités à diversifier leurs modes de déplacement. Des études de l'Agence d'Urbanisme de Bordeaux (A'urba) ont par exemple montré que dans certains cas, les bordelais auraient tout intérêt à se déplacer à pied (gain de temps entre deux correspondances par exemple) mais que ce mode était sous-utilisé en raison d'une trop faible information à ce sujet¹. L'agence propose alors l'installation de plans avec des isochrones de temps de marche sur les stations de tramway ou de panneaux indiquant les temps et les itinéraires de parcours à pied. On peut également penser au modèle du « Metrominuto » de Pontevedra (Espagne), une carte qui indique les distances et les temps de trajet entre les principaux lieux de la ville sur le modèle des cartes de métro. Au total, des installations de ce type sont nécessaires pour accompagner l'utilisation du PEM par les usagers et il est souhaitable qu'elles soient installées dans la nouvelle gare.

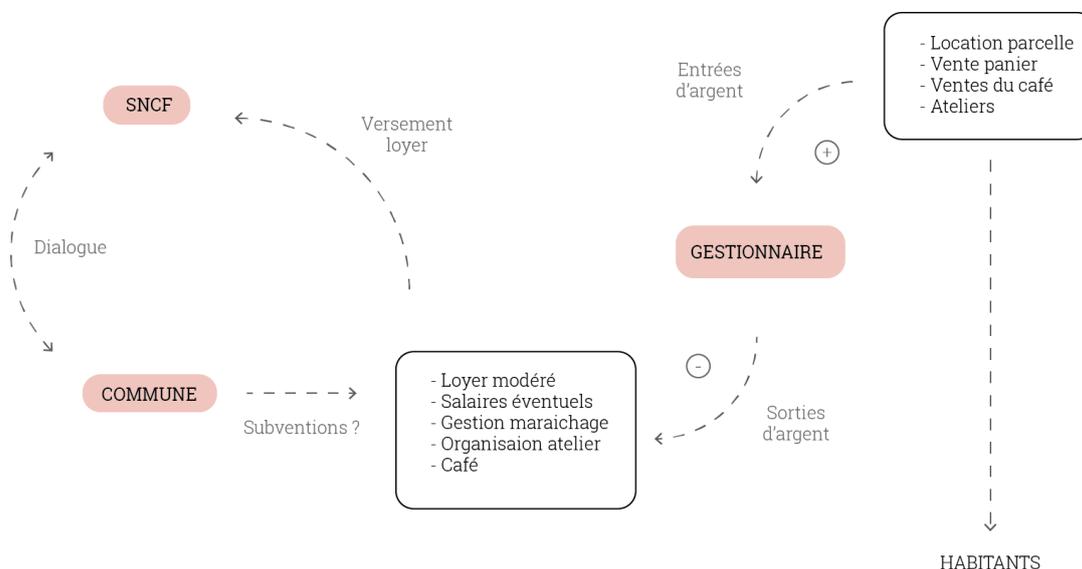
1 A'urba, « Des itinéraires à pied pour compléter le réseau de TC de l'agglomération bordelaise ». Sous la direction de Jean-Marc Offner, 31/01/2017

Le site accueillera également la **Conciergerie**, installée dans l'actuel bâtiment voyageur. Elle est pensée comme une « conciergerie de quartier » qui a vocation à consolider le lien social et la solidarité entre les habitants d'une part, tout en assurant la cohérence du site d'autre part. Sur le modèle de la Conciergerie Solidaire (réseau dont font notamment partie les conciergeries de Darwin et de Ginko à Bordeaux), la gestion de la Conciergerie sera confiée à une entreprise qui paiera un loyer à la SNCF. L'entreprise sera sélectionnée par la SNCF, avec la condition qu'elle soit en cohérence avec les activités développées sur le site. En tant que lieu situé sur le trajet domicile-travail des habitants du quartier utilisant le PEM, elle pourra proposer des services du quotidien (dépôt de relais colis, services de ménage, de repassage ...). Mais surtout, en tant que lieu « repère » au milieu du site, elle sera le lieu où se réservent les ateliers de la ferme urbaine et les parcelles à cultiver pour les particuliers ainsi que l'endroit où se retrouvent tous les mois les membres du Comité Coordination. Une convention pourra être signée : l'entreprise sélectionnée s'engageant à assurer les activités de réservation d'atelier, de parcelles et d'accueil du Comité de coordination, mais peut garder une marge de manoeuvre sur les autres activités qu'elle souhaite développer. Sur le modèle de la Conciergerie de Ginko, une permanence sera également assurée. À Ginko, un « concierge », employé parmi des personnes en parcours d'insertion (partenariat avec ATIS - Association Territoires & Innovation Sociale -) est en effet présent de 8h30 à 9h30 et de 17h à 19h, du lundi au vendredi. Selon les possibilités d'emploi, cette plage horaire pourra être étendue. En face de la conciergerie, l'entretien de la place publique sera a priori à la charge du propriétaire des lieux, la SNCF, bien que des ateliers puissent être dédiés à son entretien et sa végétalisation.

- Ferme urbaine

Comme indiqué précédemment, la gestion du pôle Ferme urbaine sera confiée à une association qui paiera un loyer modéré à la SNCF. L'association sera chargée du maraîchage urbain, de l'organisation des ateliers ainsi que du café-épicerie. Plusieurs associations se dédient à des activités similaires sur Bègles (Salades Tomates Oignons, Les Jardins Girondins ou Jardin l'Éphémère) et pourraient, si elles ne sont pas directement intéressées, faire part de leur réseau à la SNCF. Le collectif PLATAU - Pôle Local d'Animations et de Transitions par l'Agriculture Urbaine - qui regroupe plusieurs associations pour sensibiliser à l'agriculture urbaine dans le quartier Claveau à Bordeaux, pourrait aussi accompagner la mise en marche du pôle. La commune de Bègles semble particulièrement enthousiaste vis-à-vis de ce type d'initiatives, qu'elle encourage et qu'elle peut soutenir via le prêt de terrains ou l'octroi de subventions. D'ailleurs, pour Laura Le Gat, l'aménagement d'un pôle d'agriculture urbaine supplémentaire est un réel atout pour la commune, à condition que l'association désignée comme gestionnaire échange avec les autres associations déjà présentes sur Bègles. Cette association gestionnaire pourra à ce titre se rapprocher des Comités de quartiers.

Comme le montre le schéma ci-dessous, le modèle économique de l'association est pensé pour être quasiment autonome à long terme, ou du moins ne pas dépendre de la SNCF.



Les **sorties d'argent** concernent :

- le *loyer modéré* ou symbolique versé à la SNCF
- l'*investissement initial* (aménagement des bacs, terreau et graines), évoqué précédemment et qui pourra être apporté par des fonds propres ou aidé par des subventions de la commune
- le *renouvellement en terre et graines*
- les *éventuels salaires* (maraîchage, organisation des ateliers et services du café). Ces coûts dépendent du fonctionnement choisi par l'association (activité uniquement bénévole ou emploi de salariés), choix qui dépend d'ailleurs des subventions dont elle disposera. Précisons que le pôle a une vocation pédagogique plus que productive et ne nécessite donc pas la présence d'un agriculteur à temps plein.

D'autre part, les **entrées d'argent** concernent :

- le *paiement des ateliers* : par les particuliers directement ou par la municipalité (soutien au volet pédagogique). Ces ateliers pourront être élaborés en partenariat avec les écoles maternelles et primaires situées à proximité ou à destination des particuliers (enfants, adultes et retraités). Ils pourront en ce sens être créateurs de lien intergénérationnel¹. Ces ateliers seront dédiés aux techniques de jardinage en ville ou à l'apprentissage de méthodes et recettes de cuisine de produits locaux et de saison.
- la *location de bacs ou de parcelles* (si le terrain n'est pas pollué) aux particuliers
- la *vente des produits récoltés* dans le café-épicerie et sur le marché. Essentiellement pédagogique, le pôle n'est pas dédié à une production conséquente. La vente permettra avant tout de sensibiliser à un mode de consommation de qualité et à un circuit ultra-court. Deux modes de commercialisation peuvent être envisagés : les AMAP et la vente directe. D'une part, les AMAP ont l'avantage de garantir un débouché à la récolte (système d'abonnement, dans lequel le client verse en amont un montant au producteur, quelque soit la quantité qui sera produite). Ce mode a l'avantage d'assurer au producteur une source de financement des dépenses engagées pour la production. D'autre part, la vente directe permet un contact immédiat entre le producteur et le client et la promotion d'un circuit ultra-court. Dans les deux cas, les produits seront vendus dans le café-épicerie géré par l'association dans l'ancienne halle de fret et sur le marché. Dans l'épicerie, pourront également être vendus d'autres produits d'artisans locaux. Pour ce qui est du marché qui a actuellement lieu dans un endroit reculé au coeur du Dorat, nous pensons qu'il peut être judicieux de le déplacer et de l'installer aux côtés du café. À l'issue de nos micro-entretiens, nous avons en effet été étonnés par le fait que certains habitants du quartier n'ont pas du tout connaissance de l'organisation de ce marché tous les jeudi matins. Le déplacer sur ce lieu qui a vocation à être central lui donnerait davantage de visibilité.
- la *vente de boissons* dans le café associatif. À l'heure actuelle, le tissu entourant la gare de Bègles manque d'un lieu de rencontre entre habitants du quartier. Par ailleurs, de nombreuses dynamiques sont à l'oeuvre dans les environs mais ces derniers ne semblent pas avoir l'occasion d'échanger à ce sujet (méconnaissance par certains de l'épicerie Docteur Knock, du marché organisé au coeur du Dorat ou du tiers-lieu Sew&Laine). La création d'un café associatif donnerait l'opportunité aux habitants de se rencontrer ; qu'ils s'agisse des parents d'élèves venant de déposer leurs enfants à l'école juste à côté, des travailleurs rentrant de leur lieu de travail par le train ou des retraités venus assister aux ateliers de jardinage. Par ailleurs, l'intérêt du café associatif est aussi de permettre à l'association d'avoir une activité qui puisse être rentable et aider à équilibrer ses dépenses. Stéphane Bousquet - directeur du Département Émergence et Valorisation immobilière de Gares & Connexions - a particulièrement insisté sur ce point : dans un projet de valorisation de gare, il faut penser à la mise en oeuvre d'activités pouvant être rentables, afin que d'autres puissent se permettre de moins l'être et d'être plus innovantes, à l'image de notre pôle de maraîchage urbain. Cette complémentarité est donc indispensable pour que la valorisation soit durable.

Un apport financier supplémentaire risque d'être nécessaire, notamment au démarrage. Mais les

¹ Dans les propositions de La Fabrique à Projet, le développement d'activités créant du lien intergénérationnel est une demande des habitants (proposition de création de cantines scolaires intergénérationnelles par exemple)

activités réalisées par l'association la rendent éligible à de nombreuses aides et subventions, qu'elle n'aura a priori pas de difficultés à obtenir. Rappelons qu'une association peut se financer de plusieurs manières : par l'obtention de subventions, le développement d'activités lucratives - les fonds obtenus doivent obligatoirement être alloués au but non lucratif -, les cotisations et la réception de dons. Nous nous focalisons sur les deux premières sources de financement, qui nous semblent les plus adaptées à la situation. Le développement d'activités lucratives vient d'être explicité et permettra à l'association d'accompagner sa gestion quotidienne. Mais si ces activités ne suffisent pas, l'association pourra demander des subventions à la commune et à la métropole, voire à la région. Nous l'avons vu, la commune de Bègles est particulièrement impliquée dans le soutien aux associations et des subventions pourraient être obtenues au vu du caractère éducatif et pédagogique du projet développé. D'autre part, la métropole peut soutenir des organismes en lien avec l'urbanisme et l'aménagement du territoire, les projets de l'économie sociale et solidaire ou les « projets nature » et agriculture (« sensibilisation à l'environnement », « soutien à la production agricole (...) de proximité et respectueuse de l'environnement » ...)¹. Pour ce qui est de l'échelon régional, la région Nouvelle-Aquitaine peut aider à la formation de bénévoles ou soutenir les investissements structurants (pour des projets visant à « améliorer la qualité de vie et l'attractivité des territoires » par exemple²). Au niveau national, le Programme National pour l'Alimentation lance régulièrement des appels à projets pour financer des initiatives qui favorisent l'accès à des fruits et légumes de qualité, l'éducation aux goûts et à des habitudes alimentaires plus saines, ainsi que la valorisation de modes de consommation durables locaux³. La réalisation des démarches reste à la charge de l'association.

- Recyclerie

Fonctions et fonctionnement

Comme mentionné plus haut, le lieu sera géré par une association dans le cadre d'un contrat avec la ville de Bègles. La recyclerie de Bègles que nous souhaitons implanter aura plusieurs espaces, notamment un café solidaire et un espace de coworking en lien avec l'activité du lieu. En ce qui concerne son activité en tant que ressourcerie, la structure pourra s'inscrire dans le cadre du « Réseau national des Ressourceries », créée en 2000 et qui comprend 155 adhérents, dont 19 en Nouvelle-Aquitaine. Cette fédération a, entre autres, pour ambition « le regroupement des structures, la synergie des compétences et des moyens, la professionnalisation, le développement, la formation, et la sensibilisation à l'environnement du public ». Parmi tous les adhérents, 149 sont des associations loi 1901, comme celle que nous souhaitons voir s'implanter à Bègles.

La recyclerie prévue dans notre programme remplira plusieurs fonctions, parmi lesquelles les quatre missions principales d'une ressourcerie. D'abord, la collecte des déchets - encombrants et ménagers, éléments d'ameublement, électriques, textiles d'habillement, linge de maison, et déchets d'activités économiques. L'objectif est d'en préserver leur état, afin d'envisager une valorisation par leur réutilisation ou réemploi. En 2017, une ressourcerie collectait en moyenne 297 tonnes de déchets, devant ensuite être traités. Puis, vient le temps de la valorisation du matériel récupéré à travers plusieurs actions, afin de rendre leur valeur à ces objets. Trois niveaux de valorisation ont été définis selon le degré d'intervention : tri, nettoyage, petites réparations, grosses réparations. Enfin, l'activité de vente constitue l'aboutissement de la filière réutilisation/réemploi. La vente des objets s'effectue sans distinction du public, à faible prix, et en partenariat avec des organismes sociaux pour équiper des bénéficiaires à moindre coût. Elle assure une part des ressources propres de la structure afin de lui permettre de recruter du personnel salarié. En 2017, le mobilier et les encombrants représentaient les principales sources de vente avec

1 Bordeaux Métropole, Guide des aides publiques 2020. Guide à l'usage des organismes privés et publics (hors communes) demandeurs d'aides publiques auprès de Bordeaux Métropole, mai 2019

2 Le Guide des Aides en Nouvelle-Aquitaine, Aménagement du territoire, Soutien Vie associative [En ligne], consulté le 28/11/2019. Disponible à l'adresse : <https://les-aides.nouvelle-aquitaine.fr/amenagement-du-territoire/soutien-vie-associative>

3 Site du Ministère de l'agriculture et de l'alimentation, "Les appels à projets nationaux du Programme national pour l'alimentation (PNA)" [En ligne], consulté le 04/12/2019. Disponible à l'adresse : <https://agriculture.gouv.fr>

respectivement 30% et 32% du chiffre d'affaires des ressourceries, contre 23% pour le textile, 10% pour l'électronique, et 5% pour les autres déchets divers. Les ventes permettent de dégager en moyenne un chiffre d'affaires de 145.000 euros par an et par ressourcerie. Enfin, la ressourcerie porte une action de sensibilisation au respect de l'environnement auprès des usagers des services de collecte, des clients du lieu de vente, et plus généralement des habitants qui vivent à proximité. La sensibilisation passe par différents moyens : la visite de la structure, les animations proposées par celle-ci et les expositions auxquelles elle participe¹.

Le statut associatif de notre structure implique un modèle particulier, avec élection d'un conseil d'administration en charge de son organisation, mais aussi une forte implication de bénévoles dans l'activité. L'association s'appuiera sur ses différentes missions pour dégager un chiffre d'affaires lui permettant de fonctionner. D'abord, à travers la vente d'objets au public dans le Magasin Eco-solidaire, qui découle de l'activité de valorisation effectuée au sein de l'Atelier. La collecte de matériel et son recyclage par des éco-organismes sera une source de rémunération supplémentaire. Enfin, d'autres possibilités s'offriront à la structure pour se financer, par exemple un système d'adhésion au Café solidaire, qui permettra d'inclure durablement les habitants dans la vie de la recyclerie avec des activités sous forme d'ateliers payants ou gratuits. La recyclerie pourra s'organiser autour de pôles (Espace de médiation, FabLab...), qui seront assurés par des salariés, mais aussi des bénévoles comme appui des employés en insertion. Ce modèle de fonctionnement permettra à l'association à la fois d'inclure la population et de limiter la masse salariale en s'appuyant sur un environnement très porté sur le bénévolat. Au rayon des dépenses, l'association devra s'acquitter de la location du bâtiment, des charges liées à la consommation d'énergie, des salaires, ainsi que des diverses dépenses en lien avec son activité (achat de matériel).

Par ailleurs, la recyclerie agira dans une démarche d'insertion en incluant différents publics. Les recycleries se développent principalement selon deux configurations qui relèvent de Structures d'Insertion par l'Activité Economique (SIAE). La première possibilité est l'organisation en Ateliers Chantier d'Insertion (ACI), qui proposent un accompagnement et une activité professionnelle aux personnes sans emploi. Les salariés des ACI bénéficient d'une rémunération au moins égale au Smic. Ils sont recrutés avec des contrats à durée déterminée, dits d'insertion (CDDI). Les ACI sont conventionnées par l'Etat et bénéficient d'aides pour leur activité, notamment de l'aide au poste d'insertion, qui s'élève à 19.897 euros par an depuis 2018. En outre, ils bénéficient de plusieurs exonérations de charges sociales pour les embauches en CDDI - cotisations d'assurances sociales, taxe sur les salaires, taxe d'apprentissage². Le deuxième type le plus fréquent est la structuration sous forme d'Entreprise d'Insertion (EI), laquelle opère dans le secteur marchand mais avec une finalité avant tout sociale. Son fonctionnement est similaire aux ACI dans la mesure où elle facilite l'accès à l'emploi et propose un accompagnement socioprofessionnel à des personnes éloignées de celui-ci (demandeurs d'emploi de longue durée, jeunes sans qualifications...). Cependant, l'Entreprise d'Insertion signe une convention avec l'Etat d'une durée maximale de trois ans et peut être constituée selon différentes structures (SARL, associations...). En cas d'embauche de personnes agréées par Pôle Emploi elle bénéficie également de l'aide au poste d'insertion, qui s'élève à 10.363 euros par an³. Afin de mener à bien ce projet d'insertion, des partenariats pourront être établis, notamment avec l'Agence pour la Formation Professionnelle des Adultes (AFPA), située à proximité de la gare de Bègles.

1 Réseau national des Ressourceries, Observatoire National des Ressourceries, Edition 2018, [En ligne], consulté le 06/12/2019. Disponible à l'adresse : <https://www.ressourcerie.fr/>

2 Site du Ministère du Travail, "Ateliers et Chantiers d'Insertion", [En ligne], consulté le 06/12/2019, Disponible à l'adresse : <https://travail-emploi.gouv.fr/emploi/insertion-par-l-activite-economique/article/ateliers-et-chantiers-d-insertion-aci-201158>

3 Site du Ministère du Travail, "Ateliers et Chantiers d'Insertion", [En ligne], consulté le 06/12/2019, Disponible à l'adresse : <https://travail-emploi.gouv.fr/emploi/insertion-par-l-activite-economique/article/entreprises-d-insertion-ei>

En 2017, les Entreprises d'Insertion étaient autofinancées à hauteur de 70%, c'est-à-dire avec leurs fonds propres (contre 33% pour les ACI). Les Entreprises d'Insertion sont ainsi à priori plus à même d'avoir un modèle économiquement viable. C'est ce type de structure qui serait souhaitable pour notre recyclerie.

« La Boucle » : proposition pour investir le projet

Dans le cadre de nos recherches, nous avons été amenés à rencontrer deux personnes qui montent actuellement un projet de recyclerie en insertion dénommé « La Boucle ». Elles nous ont fait part de leur souhait de s'implanter dans la métropole bordelaise, de préférence à Bègles. Leur projet est similaire à la recyclerie que nous voulons créer, dans la mesure où il se présente comme un espace multifonctions, avec un café associatif, un espace coworking et un espace de réparation. Les deux associées comptent notamment sur le statut d'Entreprise d'Insertion et des subventions qui en découlent pour mener à bien leur projet. La SNCF a été par ailleurs sollicitée pour ce projet. Il nous semble intéressant de creuser cette piste afin de vérifier si nos propositions sont réalisables.

Conclusion

Au cours de cette année d'étude portant sur l'avenir des gares périphériques de Bordeaux Métropole, nous avons découvert nombre de choses. L'intérêt pour l'histoire de la gare et sa place symbolique dans la ville fut une de nos portes d'entrée dans la commande. Elle nous a permis de mettre en perspective notre travail avec plusieurs éléments, de l'histoire singulière de chaque gare dans sa ville et par rapport à Bordeaux, des défis de mutation face à une métropole en expansion, au regain attendu d'activité grâce au projet de RER métropolitain.

Nous avons également cherché à entrevoir l'amplitude du champ des évolutions possibles pour les gares périphériques de ces réseaux ferrés, afin de nous inspirer de démarches innovantes et de prouver que ces espaces emblématiques représentaient une belle opportunité pour les tissus urbains, les populations et les réseaux de transports dans lesquels ils s'insèrent.

C'est avec envie et curiosité que nous nous sommes emparés de ces sujets, à travers un regard inexpérimenté et neuf.

Si chacune des gares de Talence-Médoquine, Bassens, Caudéran-Mérignac et Bègles fit l'objet d'un travail approfondi et spécifique, nous avons pu déceler des éléments de méthode intéressants, notamment en comparant nos phases de travail d'un semestre à l'autre.

Une couleur de gare

Pour chaque site, nous avons procédé à une analyse urbaine sur deux plans, mêlant arpentage de terrain, rencontres informelles et entretiens, ainsi que recherches et lectures prospectives autour des tissus politiques, associatifs et citoyens. Presque sous la forme d'une enquête, nous avons laissé nos intuitions programmatiques se développer en parallèle de nos visites sur site, avec comme but premier d'acquérir une connaissance complète du territoire et de ses acteurs.

Ce sont toutes ces informations qui ont forgé les programmes présentés dans ce rapport. Nous avons pu voir l'influence sur nos projets de revalorisation de ces quatre gares des valeurs portées par les communes, les acteurs, le ressenti des habitants par rapport à leurs quartiers. On peut distinguer des « couleurs » de gares, des identités pour chacune d'entre elles. En ciblant un public emblématique du quartier de gare, il s'agit de proposer un espace qui s'inscrive dans l'ambiance des lieux, afin qu'il réponde au mieux à sa singularité propre et à celle de ses usagers d'aujourd'hui et de demain.

Talence s'adresse directement au public étudiant, Bassens veut prendre part dans la force industrielle du port, Caudéran-Mérignac veut parler aux familles du quartier, Bègles souhaite participer aux initiatives vertes portées par les habitants.

Un réseau d'usages

D'autre part, nous avons voulu travailler sur la place, symbolique ou non, de la gare dans les communes de la métropole aujourd'hui. Dans les projets proposés, cet aspect en lien avec le transport ferroviaire et l'ancien rôle des gares périphériques s'est traduit de plusieurs façons. Nous avons dans chaque cas voulu retrouver dans la place de la gare un lieu d'usages familiers, notamment avec des micros-services, de la logistique urbaine de proximité, des espaces pour rassembler et fédérer au cœur des quartiers. Cet aspect nous a paru être un point important dans la possibilité de mise en réseau de ces gares périphériques, sortant d'un aspect seulement esthétique.

Ces deux facettes des projets - mêler la définition d'une couleur de gare avec un travail sur la réinterprétation de l'ancienne symbolique de celles-ci - nous semblent être des points clefs pour revaloriser les petites gares de la métropole, et pour qu'elles puissent trouver leur place comme élément porteur des territoires. De plus, elles peuvent faire l'objet d'une méthode applicable sur d'autres gares de la métropole bordelaise, comme une forme de modèle reproductible pour l'analyse des besoins, des potentialités et des ambiances des lieux.

Prendre part à cette étude fut pour nous réellement enrichissant, autant dans l'appréhension du milieu ferroviaire que dans la particularité des projets formulés. Nous espérons que ces travaux pourront intéresser leurs lecteurs, et que nos observations trouveront leur utilité dans la revalorisation des quatre gares concernées, auxquelles nous avons pu nous attacher pendant cette année de collaboration entre SNCF Gares & Connexions et étudiants de SciencesPo Bordeaux et de l'Ensap Bx.

Remerciements

Nous remercions en particulier notre commanditaire **Anne-Laure Téchené** de nous avoir accompagné.e.s dans notre étude prospective et de s'être rendue disponible pour répondre à nos questions et à nos besoins.

De plus, nous remercions notre tuteur **Antonio Gonzalez-Alvarez** de l'Agence d'urbanisme de Bordeaux (A'urba) pour son soutien, sa disponibilité et le cadre flexible dans lequel il nous permet d'inscrire et de développer notre travail. Aussi, nous remercions pour leurs conseils et accompagnement nos professeurs référents **Stéphane Hirschberger** et **Géraldine Valois** de l'EnsapBx, et **Gilles Pinson** de Sciences Po Bordeaux. Merci également au Forum Urbain, et en particulier à **Aurélie Couture**, d'encadrer cette étude prospective et d'avoir permis l'impression de nos rendus intermédiaire et final.

Enfin, nous remercions toutes les personnes qui nous ont accordé de leur temps pour répondre à nos questions. Merci à **Lionel Treussard**, architecte référent de la SNCF pour la Nouvelle-Aquitaine, d'avoir soutenu nos recherches. A **Michel Emboulas** pour avoir éclairé notre vision de l'appel à projets 1001 Gares, dont il est le référent régional. Merci à **Sophia Save**, directrice des gares de la métropole, qui nous a reçu.e.s pour échanger autour des enjeux liés aux gares étudiées. Merci également à **Stéphane Bousquet** qui nous a permis d'alimenter notre réflexion sur la valorisation des gares. A **Édouard Parant**, responsable du projet de Réseau Express Métropolitain chez SNCF Réseaux.

Merci à **Fabrice Limare**, à la direction de l'intermodalité de Bordeaux Métropole qui nous a apporté un éclairage institutionnel nouveau et utile.

Merci à **Germain Suys**, président de l'association Talence Pôle Multimodal, pour son accueil et son apport précieux sur les questions techniques relatives à la gare de Talence-Médoquine. Nous remercions la mairie de Talence, et plus particulièrement au sein de celle-ci : **Guillaume Garrigues**, conseiller municipal en charge des Transports et élu intercommunal, ainsi que le maire **Emmanuel Sallaberry** pour les temps d'entretiens qu'ils nous ont accordés.

A la mairie de Bassens, nous remercions **Jean-Pierre Turon**, maire de la commune, et **Fabien Génovésio**, chargé de mission développement économique, pour leur disponibilité et leur écoute face à nos interrogations au sujet de la gare de Bassens.

Quant à la mairie de Bègles, merci à **Laura Le Gat**, directrice adjointe de cabinet du maire et à **Alice Denis**, responsable du service Espaces Publics de la commune, qui nous ont présenté les ambitions et projets en cours sur le territoire de la commune.

Au sein de la mairie de Mérignac, nous souhaitons remercier **Mathieu Bernard**, membre du cabinet du maire et chargé de missions grands projets et habitat, qui nous a renseigné sur les ambitions de la mairie autour de la gare de Caudéran-Mérignac. Merci à **Pierre Lothaire**, maire adjoint à la mairie de quartier de Caudéran, qui s'est personnellement entretenu avec nous au sujet de la gare et de la place que celle-ci avait dans le programme municipal ; et à **Sabrina Villa** qui a permis notre mise en relation avec l'élu du quartier.

Nous remercions **Marie-Laure Cuvelier**, co-fondatrice et co-gérante de la Coopérative des Tiers-Lieux pour son temps et ses réponses instructives quant à la problématique de l'implantation de tiers-lieux et de leur gouvernance.

Enfin, nous remercions également tous les porteurs de projets que nous avons pu rencontrer tels que **Moussa Zidour**, directeur du Centre de Loisirs des Deux Villes à Mérignac et son regard bienveillant sur la gare de Caudéran-Mérignac ; **Christian Bort**, responsable des travaux pour l'AGJA, le centre de loisirs caudéranais, **Dina Jak** chargée de développement chez Sew & Laine à Bègles et **Alban Montégut** de la société Linkcity, qui a soutenu l'axe de logistique urbaine de nos projets.

Bibliographie

Préface : Histoire des gares

Keller F., *La gare contemporaine*, rapport à M. le Premier Ministre, La Documentation française, 10 mars 2009. Disponible à l'adresse : <https://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapportspublics/094000109.pdf>

Contexte bordelais et RER-isation

Lafon C., « Projet de "RER Métropolitain" à Bordeaux : estimez vos futurs temps de trajet », *Sud Ouest* [En ligne], publié le 28/11/2018, consulté le 04/02/2019.

Lasserre B., « Nouvelle-Aquitaine: la SNCF s'engage à en faire plus pour les TER dans la région », *Sud-Ouest* [En ligne], 17/05/2019. Disponible à l'adresse: <https://www.sudouest.fr/>

Ohler F., « Bordeaux : un RER dès 2028, pour désencombrer la métropole ? », *France Bleu Gironde* [En ligne], publié le 16/12/2018, consulté le 04/02/2019.

Intermodalité

A'urba, *Les pôles d'échanges au sein d'un réseau de transports collectifs métropolitain : méthodes et bonnes pratiques*, Enquête statistique auprès des usagers des pôles d'échanges de l'agglomération bordelaise – Recueil d'entretiens avec les pratiquants de l'intermodalité au seins des pôles d'échanges de l'agglomération bordelaise télécharger – Portraits de 4 pôles d'échanges de l'agglomération bordelaise – Synthèse, en collaboration avec l'association Movable, 2005.

A'urba, *Des itinéraires à pied pour compléter le réseau de TC de l'agglomération bordelaise*, Sous la direction de Jean-Marc Offner, 31/01/2017.

A'urba, *À quoi les cyclistes du quotidien sont-ils sensibles?*, Sous la direction d'Antonio Gonzalez-Alvarez, novembre 2016.

Bordeaux Métropole [En ligne], *Rapport annuel de Transport Bordeaux Métropole (TBM)*, 2017, consulté le 14/10/2019. Disponible à l'adresse : <https://www.bordeaux-metropole.fr/>

Bosredon M., « Bordeaux : il faut réfléchir à un métro avant la saturation du tramway », *20 Minutes* [En ligne], publié le 03/07/2018. Disponible à l'adresse : <https://www.20minutes.fr/bordeaux/>

Logistique urbaine

APUR, « La livraison du dernier kilomètre - Enjeux et tendances pour une logistique renouvelée », note n°125, avril 2018, consultée le 29/11/2019.

APUR, « Le rabattement aux futures gares du Grand Paris Express : organiser la mobilité des 2 derniers kilomètres. Les exemples de Noisy-Champs et de Pleyel ». Etude réalisée par Hanappe F., Bouton J., Cros M. et Mariotte C., avril 2018

Centre d'analyse stratégique, *Pour un renouveau de la logistique urbaine*, Note d'analyse n°274, publié

en avril 2012, consulté le 12/10/2019.

Libeskind J., « L'aménagement de la Petite Ceinture : une opportunité pour la logistique urbaine », *Logicités*, publié le 02/02/2014, consulté le 10/11/2019. Disponible à l'adresse : <https://www.logicites.fr/2014/02/02/lamenagement-de-la-petite-ceinture-une-opportunit-e-pour-la-logistique-urbaine/>

Fiches gares

APUR, « Monographie du quartier de gare Vitry Centre », Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris. Etude réalisée par Stéphanie Jankel et Clément Mariotte, décembre 2013

Bansac F., *De la conception à la construction. Guide pour l'architecture de bâtiment*, Architecte de Bâtiments, 2019

Treussard L., *Fiche d'identité des gares*, Agence Gares Nouvelle-Aquitaine, 2018

Bassens

Artelia, AALGB, APGB, Baggio-Piechaud, *Pôle d'échange multimodal Bassens - Études préliminaires*, 14/12/2017.

CBRE, « La restauration des salariés : enjeux, solutions, perspectives », *FOCUS*, 2015.

CERTU, « Éléments pour mettre en oeuvre une stratégie de "confinement" en cas de pollution atmosphérique accidentelle »

PPRT de Bassens et CEREXAGRI, « Réglementation », approuvé le 21 décembre 2012.
Disponible à l'adresse : http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/piece_2_reglement.pdf

PPRT de Bassens et CEREXAGRI, « Plan de zonage réglementaire », approuvé le 21 décembre 2012.
Disponible à l'adresse : http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/piece_3_plan_de_zonage_reglentaire.pdf

Talence-Médoquine

Association Talence Gare Multimodale [En ligne], consulté le 10/03/2019. Disponible à l'adresse : <http://assogaretalence.blogspot.com>

Créham, « Etude préalable pôle d'échange multimodal / Talence », 2018

SNCF Open Data [En ligne], « Fréquentations en gare ». Disponible à l'adresse : <https://ressources.data.sncf.com>

SNCF Réseaux, « Halte de Talence-Médoquine », Comité de pilotage, 10 mars 2015

Bègles

Comité technique (LS2, Systra, Bordeaux Métropole), *Etude d'aménagement et de programmation de la gare de Bègles, Etape 2 : Proposition de projet d'aménagement du pôle*, 9 février 2018

Coudray S. et Techene A-L., « Avis sur études d'aménagement et de programmation de la gare de Bègles », SNCF Gares & Connexions, 5 juin 2018

Insee [En ligne], Dossier complet commune de Bègles, consulté le 03/10/19. Disponible à l'adresse : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-33039>

Livre blanc, *Concertation citoyenne, Vers Bègles 2030, Village urbain-visage humain*, février 2012-mars 2013.

Site internet de la Mairie de Bègles [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.mairie-begles.fr/>

SNCF Gares & Connexions, *Pôle d'échange multimodal de Bègles. Avis du études d'aménagement et de programmation de la gare de Bègles*, Agence Gares Nouvelle-Aquitaine, 05/06/2018

Vaugrenard A., "Bègles, vieille banlieue industrielle de l'agglomération bordelaise", *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, tome 41, fascicule 3-4, 1970, pp. 303-324

Caudéran-Mérignac

Allo Bernard [En ligne], « La conciergerie de quartier », consulté le 20/11/2019. Disponible à l'adresse : <http://allo-bernard.fr/quartier/>

APUR, « Insérer des espaces logistiques dans le tissu dense », février 2016. Disponible à l'adresse : https://www.apur.org/sites/default/files/documents/Espaces_logistiques.pdf.

Demangéon É., « Bordeaux : Terminal conteneurs du Sud-Ouest opérationnel en novembre », *L'antenne - Les transports au quotidien*, publié le 17/08/2015, consulté le 20/09/2019. Disponible à l'adresse : https://www.lantenne.com/Bordeaux-Terminal-conteneurs-du-Sud-Ouest-operationnel-en-novembre_a26146.html

Eschapas B., « Bordeaux : imbroglio autour du port », *Le Point* [En ligne], publié le 31/01/2017. Disponible à l'adresse : <https://www.lepoint.fr/>

INRIX [En ligne], « 2018 Global Traffic Scorecard », consulté le 22/10/2019. Disponible à l'adresse : <http://inrix.com/scorecard/>

Région Nouvelle-Aquitaine [En ligne], Comité de Ligne, « Compte-rendu du Comité de ligne, Ligne Le Verdon-Bordeaux », 01/06/2017, consulté le 10/10/2019. Disponible à l'adresse : https://concertations.nouvelle-aquitaine.fr/uploads/decidim/attachment/file/369/TER_ligne_33compte-rendu_comitedelignes_Le_Verdon_01_06_2017_.pdf

Région Nouvelle-Aquitaine [En ligne], Comité de Ligne, « Concertation sur la ligne TER Bordeaux-Le Verdon », 01-03/2019, consulté le 10/10/2019. Disponible à l'adresse : <https://concertations.nouvelle-aquitaine.fr/processes/CL2018-17/f/110/proposals/938>

1001 Gares [En ligne], « Gare de Caudéran-Mérignac », consulté le 21/10/2019. Disponible à l'adresse : <https://www.1001gares.fr/>

Gouvernance

Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) [En ligne], « Économie circulaire », consulté le 28/11/2019. Disponible à l'adresse : <https://www.ademe.fr/expertises/economie-circulaire>

Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) [En ligne], « Cofinancement de projet », consulté le 28/11/2019. Disponible à l'adresse : <https://www.ademe.fr/collectivites-secteur-public/collectivites-lademe-finance-projets>

Arnaud M., « Comment créer un tiers-lieux ? », 2014. Disponible à l'adresse : <https://coop.tierslieux.net/>

Association Yes We Camp, Les Grands Voisins [En ligne], site internet du projet, « Présentation », « Gouvernance », « Modèle économique », consulté le 17/05/2019. Disponible à l'adresse : <https://lesgrandsvoisins.org/>

A'urba, *L'agriculture urbaine à Bordeaux, Panorama des projets exemplaires et premiers éléments de stratégie*, sous la direction de Camille Uri, mars 2016

Bordeaux Métropole [En ligne], « Guide à l'usage des organismes privés et publics (hors communes) demandeurs d'aides publiques auprès de Bordeaux Métropole », *Guide des aides publiques 2020*, mai 2019

Buccio E., Eynaud P. et Haeringer J., « La gouvernance des associations en pratiques », Le mouvement associatif, choisir l'intérêt général, *Engagement*, décembre 2014

César N., « Bordeaux : Philippe Barre invente un nouveau modèle économique à Darwin », *Sud Ouest* [En ligne], publié le 4/01/2016, consulté le 10/05/2019. Disponible à l'adresse : <https://www.sudouest.fr/>

Chaudiau E., « Réouverture des Grands Voisins : ce qui va changer dans la "saison 2" », *Télérama* [En ligne], publié le 5/04/2018, consulté le 17/05/2019. Disponible à l'adresse : <https://www.telerama.fr>

Colloque : Les gares au coeur de la ville durable. La gouvernance de la gare : acteurs, rôles et premiers résultats ?, 2011, Maison de la Chimie, Paris.

La Conciergerie solidaire [En ligne], consulté le 24/11/2019. Disponible à l'adresse : <https://conciergerie-solidaire.fr/>

Gironde le département [En ligne], « Vie artistique », Associations, consulté le 30/11/19. Disponible à l'adresse : <https://www.gironde.fr/associations/subventions/culture/vie-artistique>

Région Nouvelle-Aquitaine [En ligne], « Soutien Vie associative », *Guide des aides en Nouvelle-Aquitaine*, Aménagement du territoire, consulté le 28/11/2019. Disponible à l'adresse : <https://les-aides.nouvelle-aquitaine.fr/amenagement-du-territoire/soutien-vie-associative>

Gonzalez-Alvarez A., Orlandi D., « Les comités de pôle d'Ile-de-France : fausse concertation ou apprentissage ? », *Pouvoirs locaux*, n°66 III, 2005.

« Les Grands Voisins : une utopie qui dure en plein Paris », *Le Parisien* [En ligne], publié le 31/05/2018, consulté le 09/05/2019. Disponible à l'adresse : <http://www.leparisien.fr/>

Granozio C., *Mon projet d'agriculture urbaine en Île de France, Guide pratique d'information et d'orientation*, 2013.

Iribarnegaray L., « O21. "Investir 22 000 m2 à Bordeaux pour créer Darwin, c'était notre première folie" », *Le Monde* [En ligne], publié le 28/02/2018, consulté le 15/05/2019. Disponible à l'adresse : <https://www.lemonde.fr/>

Provenzano E., « Bordeaux : Une étude montre que Darwin soutient 900 emplois sur la Métropole », *20 Minutes* [En ligne], publié le 2/06/2017, consulté le 15/05/2019. Disponible à l'adresse : <https://www.20minutes.fr/>

Région Nouvelle-Aquitaine [En ligne], « Création, extension et réhabilitation de salles de spectacle », *Guide des aides en Nouvelle-Aquitaine*, Culture, consulté le 28/11/19. Disponible à l'adresse : <https://www.gironde.fr/associations/subventions/culture/vie-artistique>

Région Nouvelle-Aquitaine [En ligne], « Tiers-lieux 2019-2021 », *Guide des aides en Nouvelle-Aquitaine*, Aménagement du territoire, consulté le 16/11/2019. Disponible à l'adresse : <https://les-aides.nouvelle-aquitaine.fr/amenagement-du-territoire/tiers-lieux-2019-2021>

Rivaux C., Priour F. de l'Agence d'urbanisme et de développement de la Vallée de l'Oise - Oise la Vallée, *De la gare au projet urbain. Analyse de la gouvernance. Etude réalisée dans le cadre du projet urbain autour de la gare de Creil*, Protocole Gare Coeur d'Agglomération, T. Werquin, 2011.

Robert T., « Le financement des associations décrypté pour vous », *Legalstart* [En ligne], consulté le 20/11/2019. Disponible à l'adresse : <https://www.legalstart.fr/>

Sac de billes [En ligne], « La bricothèque Boissec », consulté le 29/11/2019. Disponible à l'adresse : <http://www.sacdebilles.fr/association/bricotheque-boissec/>

Site internet de La Sauge [En ligne], Société d'Agriculture Urbaine Généreuse et Engagée, consulté le 21/11/2019. Disponible à l'adresse : www.lasauge.fr

Site internet de la ville de Bordeaux [En ligne], « La conciergerie solidaire », consulté le 23/11/2019. Disponible à l'adresse : <http://www.bordeaux.fr/p121332/la-conciergerie-solidaire>

Site du Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation [En ligne], « Les appels à projets nationaux du Programme national pour l'alimentation (PNA) », consulté le 04/12/2019. Disponible à l'adresse : <https://agriculture.gouv.fr>

Site internet du Ministère de l'Education Nationale [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.education.gouv.fr>

« SNCF : à quoi sert le premier comité de ligne créé à La Souterraine en Creuse ? », *La Montagne* [En ligne], publié le 15/05/2019, consulté le 23/05/2019. Disponible à l'adresse : <https://www.lamontagne.fr/>

SNCF [En ligne], « La crèche aux abords de la gare de Paris-Nord ouvre ses portes », consulté le 19/05/2019. Disponible à l'adresse : <https://www.gares-sncf.com/>

Benchmark

Annemasse Agglomération, « Actions et projets » [En ligne], consulté le 12/10/2019. Disponible à l'adresse : <https://www.annemasse-agglo.fr/>

AREP [En ligne], « Belfort-Montbéliard TGV », publié en 2011, consulté le 11/05/2019. Disponible à l'adresse : <http://www.arep.fr/>

Cauhapé M. et Perrin E., « Les petites gares françaises, lieux d'innovation en matière de services », Cerema, Entretiens Jacques Cartier, 1/12/2015.

« Clichy-Levallois : des bureaux ouverts à tous chez le chef de gare », *Le Parisien* [En ligne], publié le 26/05/2015, consulté le 24/04/2019. Disponible à l'adresse : <http://www.leparisien.fr/>

Dehlinger M., « Avec la gare TGV Belfort-Montbéliard, la région tente d'accrocher le bon wagon », *France Info* [En ligne], publié le 3/02/2015, consulté le 10/05/2019. Disponible à l'adresse : <https://www.francetvinfo.fr/>

« La gare de Belfort-Montbéliard, âme de l'aire urbaine », *Le Moniteur* [En ligne], publié le 25/11/2011, consulté le 10/05/2019. Disponible à l'adresse : <https://www.lemoniteur.fr/>

« Les gares HOE Rhin-Rhône », SNCF [En ligne], consulté le 12/05/2019. Disponible à l'adresse : <https://www.sncf.com/>

« La gare TER comme pôle de services », Cerema, Séminaire Chaire Gare, 11/04/2016, consulté le 30/04/2019. Support disponible à l'adresse : https://www.cerema.fr/system/files/documents/2019/01/4Chaire%20Gare_2016.pdf

Guernalec-Levy G., « La crèche est dans la gare », *Magazine Parents* [En ligne], mis à jour le 15/04/2013, consulté le 23/04/2019. Disponible à l'adresse : <https://www.parents.fr/>

Pham A-L., « 100.000 paniers de fruits et légumes vendus en gare SNCF », *L'Express* [En ligne], publié le 23/06/2010, consulté le 10/05/2019. Disponible à l'adresse : <https://www.lexpress.fr/>

Pimms.org [En ligne], consulté le 12/05/2019. Disponible à l'adresse : <http://www.pimms.org/popupAgence.jsp?currentPubId=1789>

Pimms Porte de Provence [En ligne], « Coworking », consulté le 11/05/2019. Disponible à l'adresse : <https://pimms07-26.org/portoflio/social-media-management/>

Piquet, C., « La SNCF veut redynamiser les petites gares d'Île-de-France », *Le Figaro* [En ligne], publié le 15/05/2014, consulté le 20/03/2019. Disponible à l'adresse : <http://www.leparisien.fr/>

Ré-alimenter Masséna, Ré-inventer Paris, « L'alimentation durable », consulté le 22/11/2019. Disponible à l'adresse : <http://realimentermassena.com/>

SNCF [En ligne], projet « Gare partagée », consulté le 06/02/2019. Disponible à l'adresse : <http://garepartagee.sncf.com>

SNCF [En ligne], « Les Points infos médiations multiservices », consulté le 12/05/2019. Disponible à l'adresse : <https://www.ter.sncf.com/auvergne-rhone-alpes/gares/services/pimms>

« La SNCF va ouvrir des bureaux partagés dans des gares d'Île-de-France », *Zevillage.net* [En ligne], 4/07/2016. Disponible à l'adresse : <https://zevillage.net/>

Tomczak G. pour AREP, « Gare de Belfort-Montbéliard TGV », *Vimeo*, publié le 19/04/2013, consulté le 12/05/2019. Disponible à l'adresse : <https://vimeo.com/64383688>

Annexes

Compte-rendu des entretiens réalisés

Un aperçu du jeu d'acteurs bassenais

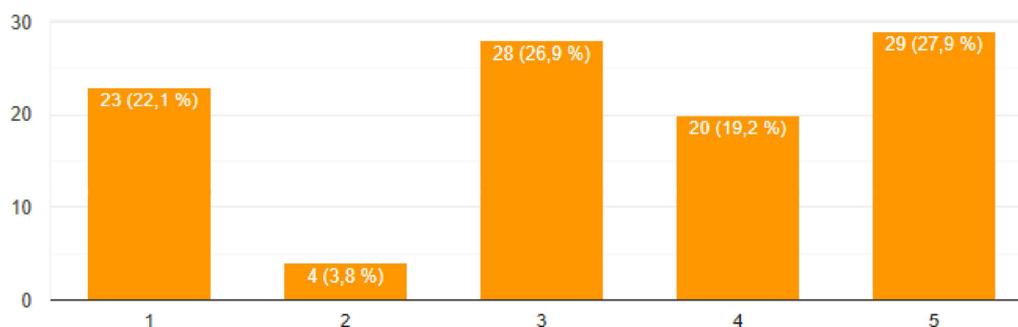
1. Questionnaire en ligne :

Afin de sonder la population de Bassens et les riverains concernant la requalification de la gare, nous avons établi un questionnaire en ligne que nous avons diffusé sur les réseaux sociaux. Celui-ci, relayé notamment par la mairie de Bassens, a recueilli 104 réponses, dont la majorité (88,5%) étaient d'habitant.e.s de Bassens.

37,5% des interrogé.e.s ont répondu ne jamais fréquenter la gare de Bassens, 23,1% ont répondu la fréquenter rarement. 8,7% la fréquente quotidiennement, 11,5% la fréquente souvent et 19,2% ont répondu la fréquenter parfois.

Vous rendriez-vous à la gare de Bassens hors usage du train, pour de nouvelles activités ?

104 réponses



A la question "Vous rendriez-vous à la gare de Bassens, hors usage du train, pour de nouvelles activités ?", environ 28% des interrogé.e.s répondent oui. 19% répondent plutôt favorables, 27% ne savent pas, 4% répondent plutôt défavorables et 22% répondent non.

Les possibles services usagers à ajouter à la gare de Bassens qui ont recueilli le plus de votes sont, dans l'ordre : la boulangerie ou le café, le relais-colis, les maraîchers locaux, des espaces d'attente couverts/chauffés, des véhicules en libre service, des commerces de proximité.

Ces réponses ne constituent pas un échantillon représentatif de la population. Cependant, elles ont confirmé le fait que la gare de Bassens restait peu utilisée par les habitant.e.s ou employé.e.s de Bassens, mais que la population relevait l'intérêt d'investir la gare comme un point de services de proximité et de confort pour les voyageurs.

Réhabiliter la gare de Bassens ?

Les étudiants de l'école d'architecture et de sciences Po Bordeaux travaillent à la réhabilitation de votre gare

*Obligatoire

1. Quel âge avez-vous ? *

Une seule réponse possible.

- jusqu'à 25 ans
- 25 - 40 ans
- 40 - 60 ans
- 60 - 70 ans
- Plus de 70 ans

2. Habitez-vous à Bassens ? *

Une seule réponse possible.

- Oui
- Non

3. Travaillez-vous à Bassens

Une seule réponse possible.

- Oui
- Non

4. A quelle fréquence fréquentez-vous la gare de Bassens ? *

Une seule réponse possible.

- Quotidiennement
- Souvent
- Parfois
- Rarement
- Jamais

5. Vous rendriez-vous à la gare de Bassens hors usage du train, pour de nouvelles activités ? *

Une seule réponse possible.

- | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | |
|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----|
| Non | <input type="radio"/> | Oui |

6. Quels usages pensez-vous intéressants d'ajouter à votre gare ? (Usager ou non) *

Plusieurs réponses possibles.

- Boulangerie, Café
- Relais colis
- Véhicules en libre service
- Maraîchers locaux
- Commerces de proximité
- Espaces de stockage, consigne
- Espaces d'attente couverts/chauffés
- Micro crèche
- Autre : _____

7. N'hésitez pas à nous faire d'autres suggestions, et merci pour vos réponses !

Questionnaire mis en ligne

2. Entretiens « micro-trottoirs » avec des riverains et une employée de gare

De plus, nous sommes allés à la rencontre des riverains à la gare de Bassens et avons interrogé de façon informelle une vingtaine de personnes âgées de 15 à 70 ans. La majorité des demandes que nous avons recueillies concernaient les services liés à l'usage du train telles que l'augmentation du nombre de places de parking, la sécurisation de l'abri pour les vélos ou l'amélioration des espaces d'attente pour les voyageurs, trop petits et non chauffés. De plus, certains ont montré un intérêt pour la mise en place de services-minutes comme le relais-colis ou un point de vente de boissons et nourriture à emporter dans le train.

Nous avons conclu de ces diverses rencontres sur différents jours de la semaine et différentes heures de la journée que repenser l'attente brève des usagers quotidiens permettrait d'améliorer leur confort. L'optimisation du stationnement-minute pour les personnes attendant dans les voitures nous a également semblé un point important.

Une employée de gare est présente trois après-midis par semaine pour tenir le guichet de la gare. Celle-ci nous a renseignés sur la fréquentation spécifique à la gare de Bassens qui concentre des usagers très divers, du fait de sa position stratégique entre le quartier industriel lié au port de Bassens et aux industries de construction, et un quartier résidentiel développé vers le centre de la commune. Elle voit donc passer, d'une part, des personnes venant de Coutras ou Libourne pour travailler dans les usines alentours, mais également un grand nombre de lycéens et étudiants, venant à la gare pour se diriger vers Bordeaux où se situe leur lieu d'études.

3. Architecte référent de la Nouvelle-Aquitaine

Nous avons rencontré Lionel Treussard, l'architecte référent de la Nouvelle-Aquitaine, qui nous a aidé dans notre démarche réflexive. Selon lui, la gare a une importance dans son insertion urbaine. Elle véhicule un symbole particulier, mais pour autant, elle est restée dans l'Histoire un bâtiment modulable que les compagnies ont souvent adapté en fonction du nombre de voyageurs accueillis.

C'est pourquoi, dans le cadre de la réhabilitation de la gare de Bassens, il encourage une requalification davantage sur les parties historiques du bâti que sur les plus récentes, moins intéressantes d'un point de vue architectural (telles que la partie technique de 50m²). De plus, l'espace vert accolé à la gare représente pour lui un atout, à paysager et à valoriser avec le bâtiment de gare.

4. Mairie de Bassens

Par ailleurs, nous avons rencontré le maire de Bassens, monsieur Jean-Pierre Turon et Fabien Génovésio, chargé de mission développement économique à la mairie de Bassens. Ces derniers nous ont présentés les principaux problèmes rencontrés par la gare de Bassens.

Le manque de fréquence de trains n'encourage pas l'attractivité de la gare. En effet, la gare de Bassens compte seulement 11 à 12 arrêts dans chaque sens. Le maire souhaiterait augmenter la fréquence de trains de 50%, c'est-à-dire passer de 23 arrêts par jour dans les deux sens à environ 35 arrêts. Cette volonté d'augmentation du nombre d'arrêts à Bassens dès 2020 sera négociée avec la région et la métropole dans le cadre de la diamétralisation des lignes de Bordeaux Métropole.

De plus, la perte d'attractivité du train est également due au manque de visibilité du bâtiment de la gare à Bassens, situé dans la partie basse de la ville. Afin de rendre la gare plus visible, la mairie a signé une convention avec la SNCF pour que le jardin de 670m² accolé au bâtiment de gare soit mis à disposition et que la mairie puisse détruire le mur en béton de 2,5 mètres de haut qui enclot l'espace vert et cache le bâtiment de gare, annulant toute continuité visuelle avec le reste de l'espace public.

Plusieurs actions sont menées en attendant l'étude pré-opérationnelle du développement du pôle d'échange multimodal de Bassens. Le maire nous a rappelés les travaux de la SNCF visant à remettre en état l'intérieur de la gare (couverture, menuiseries et portes en particulier). La mairie souhaitait

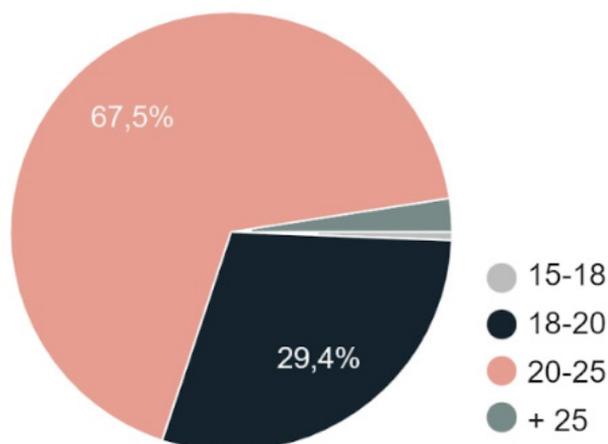
également saisir la SNCF en ce qui concerne l'utilisation des ateliers occupant beaucoup d'espace dans la gare et la détermination des terrains laissés pour l'agrandissement du parking prévu pour 2020 et éventuellement la giration d'un nouveau bus. Enfin, le PLU de Bassens classe certaines maisons à proximité de la gare en zone à démolir pour un développement futur, dont notamment deux bâtiments à démolir par Bordeaux Métropole sur les terrains de l'ancienne "cité" ouvrière de la gare.

Un aperçu du jeu d'acteurs talençais

1. Questionnaire en ligne

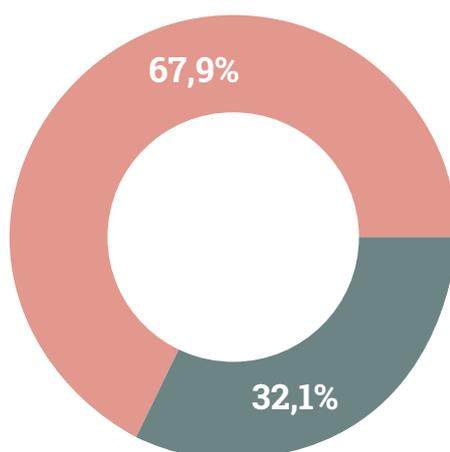
Conscients de la relative jeunesse du public que nous cherchions à attirer en gare de Talence-Médoquine, il nous semblait que si nous voulions recueillir efficacement un grand nombre d'opinions sur l'avenir idéal de celle-ci, la voie numérique était toute indiquée.

Sans surprise c'est donc un échantillon plutôt jeune qui a répondu au questionnaire en ligne que nous avons conçu, comme nous le montre de manière frappante la surreprésentation des 18-20 ans (29,4% des enquêtés) et des 20-25 ans (à hauteur de 67,5%).



Tranches d'âge des personnes ayant répondu au questionnaire sur la gare de Talence

Avant même de nous pencher sur la façon dont cet échantillon, plutôt jeune, concevait et imaginait l'avenir de la gare de Talence-Médoquine il était très intéressant de constater qu'un grand nombre de ces enquêtés ignoraient l'existence d'un édifice ferroviaire sur la commune de Talence.



Proportion de personnes enquêtées qui ignoraient/connaisaient la gare de Talence

En effet, plus de la moitié des réponses (67,9 % de celles-ci) suggérait que les personnes enquêtées n'avaient jamais ni vu ni prêté attention à ladite gare. Ce constat s'est avéré, pour nous, très révélateur : la gare de Talence-Médoquine ne représente aujourd'hui pas du tout un signal au sein de la commune de Talence, pourtant dynamique et traversée régulièrement par les TER de la SNCF. Pire, elle est invisible

Un repère étudiant à Talence ?

Projet de master d'architecture en partenariat avec la SNCF pour la reconversion de la gare de Talence

*Obligatoire

1. Quel est ton âge ? *

Une seule réponse possible.

- 15-18
- 18-20
- 20-25
- + 25

2. Quel est ton campus ? *

Une seule réponse possible.

- Talence-Pessac-Gradignan
- Victoire-Centre ville
- Carreire
- La Bastide
- Autre : _____

3. Dans quel domaine étudies-tu ? *

4. Pour ton travail personnel, où travailles-tu principalement en semaine ? *

Une seule réponse possible.

- Bibliothèque universitaire
- Bibliothèque/médiathèque
- Café
- Chez toi
- Autre : _____

5. Pour les trajets au quotidien, quels sont les moyens de transport que tu utilises ? *

Plusieurs réponses possibles.

- Voiture
- Train
- Tram
- Bus
- Vélo
- A pied
- Autre : _____

6. Pour les trajets ponctuels (week end, vacances), quels sont les moyens de transport que tu utilises ? *

Plusieurs réponses possibles.

- Voiture
- Train
- Tram
- Bus
- Autre : _____

7. A quelle fréquence empruntes-tu le train ? *

Une seule réponse possible.

	1	2	3	4	5	
Jamais	<input type="radio"/>	Très souvent				

8. Selon toi, quels sont les freins à l'usage d'une correspondance lors des trajets pour un étudiant ? *

Plusieurs réponses possibles.

- Mauvaise signalétique
- Temps de marche entre deux moyens de transports
- Disponibilité insuffisante des véhicules en libre-service
- Temps d'attente
- Manque d'activités sur place
- Autre : _____

9. Sais-tu qu'il existe une gare à Talence ?

Une seule réponse possible.

- Oui
- Non

10. Serais-tu favorable à l'instauration d'une halte à Talence sur le trajet Bordeaux-Arcachon ? *

Une seule réponse possible.

- Oui
- Non
- Indifférent

11. Serais-tu favorable à l'instauration d'une halte à Talence sur le trajet Pessac-Libourne ? *

Une seule réponse possible.

- Oui
- Non
- Indifférent

12. Quels usages penses-tu qu'il est pertinent d'intégrer dans une gare ou à proximité ? *

Plusieurs réponses possibles.

- Espaces de café/travail
- Boulangerie/snack
- Photomaton
- Relais-colis
- Espaces de stockage/consigne
- Commerces de proximité
- Véhicules en libre service
- Marché
- Autre : _____

13. Serais-tu favorable à l'installation d'un pôle pour les étudiants à Talence-Médoquine ? *

Une seule réponse possible.

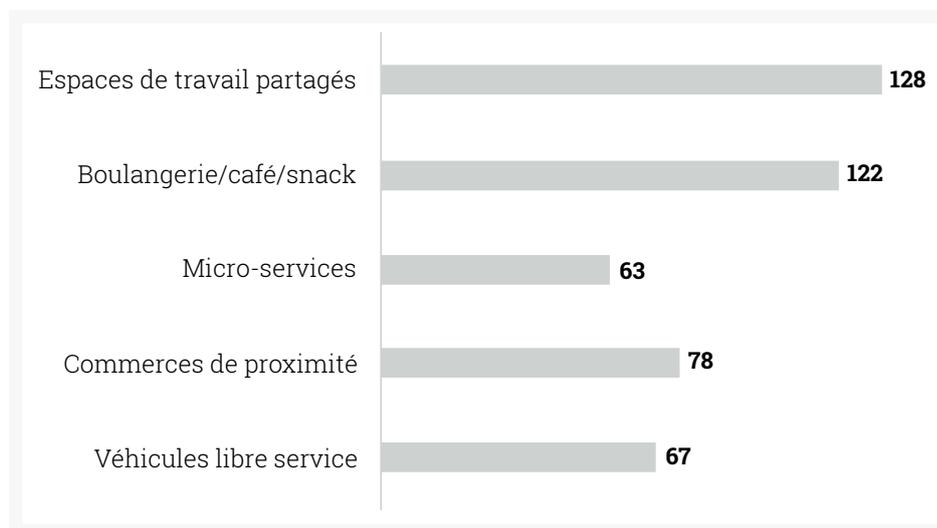
	1	2	3	4	5	
Très favorable	<input type="radio"/>	Pas du tout favorable				

14. Si tu y es favorable et que tu as des suggestions à nous faire part, n'hésites pas :

Questionnaire mis en ligne à destination des étudiants

pour la plupart des étudiants qui, pourtant, fréquentent des campus alentours (74,2% des enquêtés qui étudient le font au sein des campus de Talence, Pessac ou Gradignan).

Malgré cette faible visibilité de l'édifice ferroviaire de Talence-Médoquine, l'échantillon ayant répondu au questionnaire en ligne s'est révélé très enthousiaste quant à la mise en place d'une halte sur le trajet de TER reliant Bordeaux à Arcachon et quant au développement de nouveaux usages et fonctionnalités au sein de celui-ci. Une bonne partie de ces enthousiastes paraissaient opter pour des espaces de travail partagé (ces fameux espaces de coworking qui fleurissent dans les zones urbaines et espaces de transit), ainsi que pour l'ouverture de petits commerces de proximité, qui permettent d'accroître le confort d'une attente modéré au sein du futur pôle d'échange multimodal (PEM) talençais.



Différents usages auxquels les enquêtés sont favorables pour la gare de Talence

Même lorsque les réponses sont mitigées quant au développement de nouveaux usages non-liés au transport en gare de Talence-Médoquine, les enquêtés ont été imaginatifs et particulièrement volontaires dans l'espace de commentaire libre, suggérant des idées assez spécifiques pour cette future halte ferroviaire talençaise. A titre d'exemple, un des commentaires soulevait la question de la mise à disposition de salles et d'espace pour les réunions, rencontres et autres événements d'associations étudiantes, qui sont justement légion dans les alentours de la gare. Ce sont des points de vue qui ont été très utiles pour orienter notre recherche programmatique, nous donnant à la fois une base concernant l'opinion du public que nous visons en priorité et des pistes pour les futurs usages que nous souhaitons prioriser.

2. Président de l'association Talence Gare Multimodale

Nous avons rencontré Germain Suys à son domicile au sein de la commune de Talence. Ancien cadre de la SNCF, il a piloté de grands projets ferroviaires dans les régions d'Aquitaine et du Poitou-Charentes durant une dizaine d'années et représentait un acteur central pour nous car, depuis un certain temps déjà, il est à la tête de Talence Gare Multimodale. Cette structure associative, créée en 2012, milite pour la réouverture de la gare de Talence-Médoquine abandonnée et support de dégradations régulières depuis lors.

Il prend son rôle très à coeur, rédigeant courriers, pétitions et projets de mise en place d'une halte ferroviaire talençaise afin de démontrer aux responsables politiques communaux, intercommunaux et régionaux, combien Talence est un pôle ferroviaire (et un PEM) d'avenir.

Cet entretien nous a réellement permis de nous plonger dans la complexité du projet de RER-isation de la métropole de Bordeaux. Le fait d'aborder les questions techniques liées à la diamétralisation des lignes TER, était un moyen pour nous de rester les pieds sur terre et de considérer les multiples difficultés qui allaient se présenter à nous dans l'élaboration d'un projet autour de cette gare, restée pendant longtemps inactive et coupée de tout public.

C'est également la dimension paradoxale de la gare de Talence-Médoquine qui a été mise en valeur au travers de la rencontre de cet acteur engagé dans la lutte pour sa réouverture. Germain Suys nous montrait le fort potentiel sur lequel semblait assise la gare talençaise et tous les avantages qui pourraient découler de sa réouverture au public et à l'arrêt des trains ; et en même temps son enthousiasme quant au projet était contrebalancé par le peu de crédibilité que lui inspiraient les acteurs politiques impliqués dans celui-ci ainsi que par les difficultés techniques qui, selon, lui, compliquaient la RER-isation des voies ferrées bordelaises.

Son point de vue était intéressant pour notre étude, il nous présentait la gare non plus comme un lieu signal emblématique et symbolique au coeur d'un tissu urbain, mais plutôt comme une excroissance superflue attachée aux rails, qui étaient au centre de son projet de réouverture. Ce discours faisant de la gare un rail avant tout ou un PEM, à la rigueur, était particulièrement frustrant dans le cadre de notre étude, portée sur la réhabilitation du bâti ferroviaire de SNCF Gares & Connexions. Mais il nous permettait de mettre nos projections à l'épreuve.

Exposer au président de Talence Gare Multimodale nos pistes quant aux nouveaux usages potentiels de la gare talençaise relevait du défi. Ces pistes suscitaient de sa part l'évocation de tous les éléments qui pourraient nous compliquer la tâche dans l'attraction d'un public neuf, dynamique et diversifié ; à même de donner vie à notre projet autour de la gare de Talence Médoquine. Ainsi, il nous a permis de cibler précisément les désavantages et les points faibles de cette future halte ferroviaire, étape essentielle à l'élaboration d'un programme architectural et spatial solide pour la gare de Talence.

3. Élu Bordeaux Métropole et élu de la commune de Talence

Nous avons rencontré Monsieur Guillaume Garrigues, élu municipal et de Bordeaux Métropole en charge des mobilités, dans les locaux de l'hôtel de ville de Talence. Il nous a fait prendre conscience de l'importance de la réouverture de la gare de Talence-Médoquine dans le cadre d'une meilleure desserte métropolitaine et régionale. D'un consensus local autour de la question, Bordeaux Métropole, la région Nouvelle-Aquitaine, la municipalité de Talence, les riverains et l'association Talence Gare Multimodale ont créé une pétition pour appuyer un projet de réouverture. Suite à quoi Bordeaux Métropole a demandé une étude technique à la SNCF pour réfléchir à la faisabilité de ce projet.

L'ouverture des deux lignes qui traversent actuellement la gare, Bordeaux-Le Verdon et Bordeaux-Arcachon, permettrait de générer 2500 voyageurs selon une étude commanditée par Bordeaux Métropole, ce qui placerait ce nouveau pôle multimodal comme le plus important dans le territoire métropolitain.

Concernant le pôle multimodal, une liaison est en cours de concertation entre le CHU de Pellegrin et Thouars, soit en tramway soit en bus à haut niveau de service. Ces transports collectifs rendraient plus accessible la bâtiment de la gare et les quais de Talence-Médoquine aujourd'hui enclavés, et permettrait une meilleure desserte des grandes zones d'emploi, notamment le CHU, le campus de Talence mais

aussi Mériadeck et la Cité Administrative.

Cet entretien nous a montré tous les enjeux de cette gare et de ce futur pôle multimodal, dont la réouverture est prévue pour 2023, date à laquelle la SNCF doit livrer son rapport de faisabilité.

Les enjeux sont donc de faire circuler les trains, aménager une plateforme pour les voyageurs, mettre en place des systèmes d'ascension depuis les quais aux normes PMR et ajouter du stationnement (faible pour inciter les usagers à emprunter les transports collectifs ou les modes de déplacement doux).

L'objectif, au terme de la première phase de réouverture de la gare de Talence-Médoquine, est d'intégrer la gare dans le projet de RER métropolitain qui nécessite toutefois plus d'études techniques.

Cet entretien a été très utile pour notre analyse, il nous a notamment permis de comprendre quels acteurs étaient réellement impliqués dans la négociation de la réouverture de la gare et quelles étaient les échéances officielles des différentes phases de ce projet. Ainsi nous avons pu accéder à une vision sur le long terme de l'avenir de la gare de Talence Médoquine.

4. Maire de Talence

Nous avons rencontré Emmanuel Sallaberry, édile de Talence depuis octobre 2017, à l'hôtel de ville de Talence. Durant cet entretien il a voulu démontrer avec quelle énergie et quelle détermination il soutenait depuis son arrivée en poste la réouverture de la gare de Talence.

Son implication dans la réalisation de ce projet est caractérisée par la mise en place d'une réelle action de lobbying : nouvelle pétition rédigée après celle qui avait été lancée par l'association Talence Gare Multimodale, échanges avec Bordeaux Métropole, la Région Nouvelle-Aquitaine et commande de nombreuses études à la SNCF. La dernière en date, l'étude d'exploitation menée en 2018, en arrive à la conclusion que la gare de Talence a du potentiel, conformément au pressentiment du maire de la municipalité, qui peinait à faire entendre ce discours au-delà des frontières de la commune. Malgré ses actions et l'implication apparente de l'équipe municipale sur cette question de halte ferroviaire, Emmanuel Sallaberry insiste sur le fait que la question de réouverture de Talence-Médoquine et de création d'un PEM autour de celle-ci est hors de son champ de compétence politique. Selon les principes et lois de décentralisation, la question du transport au sein de la Métropole concerne l'intercommunalité de Bordeaux métropole tandis que le transport ferroviaire relève de la compétence de la Région, autorité organisatrice des transports au sein du territoire de la Nouvelle-Aquitaine.

La maire de Talence insiste aussi sur le fait que la gare présente des difficultés d'accès, qu'elle aurait grandement besoin d'être désenclavée et ouverte sur le reste des espaces environnants, il regrette le vieillissement du bâtiment principal, qui représente pour lui un bel élément architectural.

Il nous présente également la gare de Talence-Médoquine comme un pari qui est réussi par avance, persuadé que la gare sera intensément fréquentée par tous les gens qui veulent se rendre à Bordeaux centre ou au CHU (employeur majeur au sein de la métropole) sans avoir à cumuler trop de moyens de transport ou sans avoir à prendre leur automobile personnelle pour rester bloqués dans les embouteillages. Il nous signale d'ailleurs que le CHU soutient le projet de réouverture de la gare, qui est vu comme un moyen alternatif de convoier personnel, internes et étudiants vers lui. Selon Emmanuel Sallaberry, la gare est également intéressante car elle a le potentiel pour devenir "la gare des campus". Sa situation géographique lui confère, en effet, la chance d'être proche des étudiants des campus de Carreire et Pessac.

Toutefois il est conscient des obstacles qui se dressent entre la réalisation des aménagements et le projet hypothétique d'une réouverture. En particulier en ce qui concerne le coût des investissements indispensables à la remise à niveau de la gare de Talence-Médoquine dans laquelle les trains ne s'arrêtent plus depuis 1949. Il considère que c'est un objectif ambitieux, coûteux (surtout en ces temps où la métropole de Bordeaux doit investir dans le tramway dont les lignes et le matériel roulant fêtera bientôt ses vingt ans) pour la Métropole et la Région, mais essentiel pour fournir des solutions et alternatives en termes de transport à une population métropolitaine qui croît fortement.

Un aperçu du jeu d'acteurs caudéro-mérignacais

1. Entretien avec Christian Bort - AGJA - responsable des travaux de l'association - 09/10/2019

Durant cet entretien nous avons appris que la SNCF a donné son accord au développement du projet de l'AGJA (Avant Garde Jeanne d'Arc) à la gare de Caudéran-Mérignac dans le cadre de l'appel à projet 1001 Gares. Leur ambition consiste à réaménager la gare pour y développer leurs activités ainsi que la création d'un nouveau bâtiment (un dojo). Le projet est finalisé à 90% selon lui.

Ils veulent s'installer dans la gare de Caudéran Mérignac car ils manquent de place dans leurs locaux actuels et la gare n'est qu'à 1,5 km du siège de l'association. L'AGJA souhaite obtenir un bail emphytéotique de 40 ans renouvelable avec possible cession du foncier à l'issue de la période en raison de l'investissement massif sur le site.

Il n'est pas hostile à la création d'un café ou d'un espace discussion dans leur projet mais cela ne semble pas être une dimension fondamentale pour eux.

2. Entretien avec Amélie - habitante de Mérignac - 09/10/2019

Amélie habite cours d'Ornano (quartier de La Glacière - Mérignac) depuis 10 ans. Sa fille est inscrite à l'école primaire de la glacière. Elle fréquente régulièrement plusieurs quartiers de Mérignac. Ses deux points de repère dans les environs de la gare sont le parc du Bourran (notamment l'UFM en son centre) et la place mondésir. Pour se rendre dans un café elle est obligée d'aller dans un autre quartier. Elle va rarement à Caudéran et elle a l'impression que cette partie est moins animée et plus résidentielle.

Elle passe rarement devant la gare et ne prend jamais le train car les horaires ne sont pas très adaptés à ses besoins et la fréquence pas assez grande. La gare est également mal desservie selon elle, il a seulement un parking et les interconnexions sont assez difficiles.

3. Entretien avec Sandra Portets - EPAJG Malartic - Directrice de l'EPAJG Malartic - 15/10/2019

Elle a commencé par nous présenter l'EPAJG (Établissement Public pour l'Animation des Jeunes à Gradignan) qui est issu d'une fusion entre deux MJC pour devenir un établissement géré par la ville dont les employés sont fonctionnaires. La structure possède 5 sites sur gradignan en fonction des âges. Sur le site que nous avons visité, ils possèdent de grandes salles pour l'accueil et les activités qui sont liées entre eux par des espaces servants et non des couloirs. Ils louent également un hangar pour des associations afin d'effectuer des activités.

4. Entretien avec Moussa Zidour - MJC CL2V - Directeur de la MJC CL2V - 16/10/2019

Pour lui le nom de sa structure "centre de loisirs des deux villes" (CL2V) est essentiel. Les habitants n'ont pas un sentiment d'appartenance très fort à Bourran ou à Caudéran. La population est plutôt homogène malgré le cliché que Caudéran serait plus riche. Le travail de la MJC CL2V est aussi de faire coïncider les aspirations entre Bordeaux et Mérignac. Il a réussi à faire signer une convention tripartite.

L'association a principalement une vocation sociale. Au contraire de l'AGJA association sportive et artistique de Caudéran qui est plus concentrée sur le développement d'activités. Le centre commercial et les maisons de quartiers sont également des lieux de socialisation importants pour M. Zidour.

La MJC ne s'adresse pas qu'aux jeunes. Seulement 45% ont moins de 18 ans. Il y a beaucoup de turnover, la moitié des membres de la MJC changent tous les 5 ans.

Ils ont répondu à l'appel à projet 1001 gares mais n'ont pas été retenus. Leur volonté était d'en faire un lieu de vie propre au quartier et pas forcément développer des activités. Excepté ce projet, la MJC envisage de faire une extension de leur bâtiment pour réaliser une salle de spectacle.

5. Entretien avec Mathieu Bernard - Mairie de Mérignac - chargé de missions Grands projets et Habitat - 12/11/2019

Nous avons en premier lieu parlé de la problématique de l'occupation temporaire. Il y a selon lui une réelle demande de locaux pour ce type d'activité sur Mérignac. Il ne travaille pas beaucoup sur le quartier

de Bourranville. Ce quartier a été développé au départ autour du modèle de quartier ouvrier. Bourranville ne va pas connaître de modifications d'ampleur dans les prochaines années car il y a assez peu de foncier disponible et peu de demandes de la part des habitants.

Ensuite, il nous a parlé d'un hôtel logistique pour répondre à l'enjeu du "dernier kilomètre" que voudrait porter la commune de Mérignac. La gare de Caudéran-Mérignac a des atouts importants pour y voir développer ce projet.

La co-construction du projet avec Caudéran est tout à fait possible selon lui dans la mesure où les relations sont pacifiées et productives.

6. Entretien avec Pierre Lothaire - Maire de quartier de Caudéran - 19/11/2019

Selon lui, actuellement, il n'y a pas de liens importants entre la population de Caudéran et sa gare. Particulièrement depuis la fermeture du bâtiment. Mais à son avis elle appartient avant tout à Caudéran sans exclure la coopération avec le maire de Mérignac. Il est à l'initiative de la demande de l'AGJA et les aidera pour l'investissement. De son point de vue, c'est celui qui paye qui doit avoir une importance plus importante dans la construction du projet.

L'idée d'une passerelle serait également à son initiative lors du plan guide Bordeaux 2030. Il est optimiste quand à l'avenir de Caudéran car le quartier est doté de nombreux équipements, une population qui se rajeunit et beaucoup d'espaces verts. Toutefois, la mobilité en transport en commun est un aspect à améliorer à Caudéran.

7. Sortie de l'école maternelle et primaire du Bourran - 01/10/19 - 16h

Rencontre de sept personnes venues récupérer leurs enfants/petits enfants. Profils très différents mais globalement peu d'attachement témoigné envers la gare, déplacements majoritairement en voiture ou à pieds (dans le quartier).

Profil 1 :

A utilisé deux ou trois fois la gare pour se rendre à Soulac. Se déplace plutôt à pied dans le quartier. Trajet en train depuis la gare de Caudéran perçu comme étant particulièrement long. Intéressé par la mise en place d'une passerelle

Profil 2 :

N'a jamais utilisé la gare, ne savait même pas si elle était toujours en état de fonctionnement. Se déplace plutôt à pied dans le quartier.

Profil 3 :

Habitante du Bourran. Utilise majoritairement les transports en commun (bus, tram depuis Mérignac centre), la voiture et la marche à pied pour les petits trajets. Semble très réticente à utiliser la gare de Caudéran. Plutôt préoccupée par l'absence de personnel. Lorsqu'elle emprunte le train, elle va dans le Cher, mais elle le prend depuis Bordeaux. Mère d'une fille handicapée, souligne le manque d'assistantes sociales (service public) dans la zone, elle pense que cela pourrait être l'une des choses à améliorer.

Profil 4 :

Père circulant plutôt à vélo dans le quartier. Souligne le dynamisme et le succès suscité par la construction de skateparks comme étant intéressant dans le cadre de la réutilisation du foncier de la gare de Caudéran. Il semble vouloir développer des espaces avec la jeunesse pour cible. Ses enfants sont inscrits à l'AGJA de Caudéran pour leur activités.

Profil 5 :

Mère ne se rendant jamais à la gare, préférant la voiture ou la marche à pied pour à peu près tous ses déplacements. Trouve Mérignac assez vivant même si elle n'y habite que depuis 2 ans. En termes d'activités extra-scolaires ses enfants fréquentent les équipements sportifs proches de l'école (gymnase), sauf sa fille qui fait de la danse à Pessac.

8. Micro-entretiens à la gare de Caudéran-Mérignac - 02/10/19 - 8h30

Le parking est déjà très rempli. Deux vélos sont garés dans le parking à vélo. Une trentaine de personnes attendent sur le quai. Train de 8h33, en direction de la Gare Saint-Jean : une seule personne sort, un jeune homme, qui est récupéré par une voiture. Train de 8h41, direction Pauillac : deux personnes prennent le train, une en descend. Train de 9h06, direction Pessac : deux personnes entrent. Train de 9h08, direction Macau : personne ne rentre ni ne descend. Train de 9h33, direction Bordeaux-Saint-Jean : une seule personne entre.

Profil 1 :

Une jeune dame d'une trentaine d'années accompagnée par son ami. Depuis 1 mois elle prend le train dans cette gare quotidiennement (lundi à vendredi), car elle est en formation à Bruges. Elle vient à pied à la gare. Elle n'avait pas l'air de savoir que la gare était fermée. A l'idée d'y installer des services, elle est un peu réticente. Elle évoque les personnes âgées qui ont besoin de contact humain, car elle est elle-même très attachée aux services liés à l'usage de la gare comme lieu de transport (guichets, notamment).

Profil 2 :

Un monsieur, environ 35 ans, vient récupérer un colis à la borne. C'est la première fois qu'il utilise cette borne et qu'il voit cette gare. Il trouve ce type de service pratique. Il est assez séduit par l'idée de voir d'autres types de services de proximité se développer ici. Il trouve la gare d'Arlac fonctionnelle, mais moins accueillante (près du tram mais en hauteur, par rapport à la route...). Il se déplace plus en vélo et en tram qu'en train. Sa femme prend le train parfois à Arlac pour aller rapidement à la gare Saint-Jean. Il est venu en voiture.

Profil 3 :

Un monsieur, d'une cinquantaine d'années. Il prend le train quotidiennement depuis 1 an et demi pour aller travailler près de la gare Saint-Jean car "c'est rapide". Il habite le quartier Capeyron (Mérignac). Il vient en voiture. Trouve intéressant de vouloir rouvrir le bâtiment de la gare mais il ne pense pas qu'il utiliserait des services de proximité ici. Je lui demande de définir cette gare : Il souligne les qualités du bâti et la qualifie de "champêtre", semble y être relativement attaché. Pour lui une gare est "un lieu de passage"

9. Arpentage et micro-entretiens côté Caudéran - 02/10/19 - 15h30

Profil 4 :

Une dame, 65-70 ans, qui attend le bus (avenue Pasteur). Elle habite côté Caudéran. Elle connaît la gare. Elle l'a beaucoup utilisée quand elle travaillait au Bouscat. Elle accédait à pied par l'avenue Pasteur à la gare. A sa retraite elle a continué à utiliser la gare mais seulement pour acheter des billets. Elle regrette, la fermeture. Elle semble penser qu'ils vont la détruire.

Profil 5 :

Un homme, d'une soixantaine d'années. Il ne prend presque jamais le train, à part pour des grands trajets mais alors il va directement à la gare Saint-Jean. Il utilise principalement sa voiture. Il connaît néanmoins cette gare et l'utilisait pour acheter des billets grandes lignes. Il ne savait pas que le bâtiment avait fermé. Il décrit le bâtiment de la gare comme très classique. Algérien d'origine, il dit qu'il avait la même en Algérie. Ne voit pas spécialement d'intérêt à aller à la gare pour d'autres services si il ne prend pas le train. La gare lui paraît néanmoins accessible, en passant par l'avenue de Mérignac.

Profil 6 :

Une dame d'une cinquantaine d'années. Elle connaît la gare mais ne l'utilise pas. Elle prend assez peu le train, sinon pour des grandes lignes. Elle travaille à l'aéroport. Cet été elle a utilisé la gare de Pessac pour aller à Arcachon car c'est plus rapide.

10. Micro-rencontres sur le parvis de la gare - 02/10/19 - 17h

Profil 7 :

Un homme récupère son colis. Il vient souvent car c'est l'endroit le plus proche de chez lui pour les récupérer. Il ne prend pas le train dans cette gare. Il trouve difficile de connaître les horaires de passage.

Profil 8 :

Une dame, 45 ans, qui venait se renseigner sur les tarifications et les offres d'abonnements. Se rend compte que le guichet est fermé et qu'en plus l'automate est en panne. Elle habite Caudéran (près de l'église, en plein centre). Elle regrette la fermeture des guichets et le fait que la gare soit fermée par des grilles. Elle évoque spontanément, par elle-même, le cadre associatif pour la revitalisation de la gare. Elle fait notamment parti de l'AGJA dans laquelle elle animait avant des ateliers d'écriture et où elle fait maintenant de la salsa.

Profil 9 :

Une dame avec son petit-fils. Le petit-fils est fasciné par les trains, elle l'emmène donc à la gare regarder les trains passer. La dame habite juste à côté à la limite entre Mérignac et Caudéran. Elle travaillait à la SNCF. Avant sa retraite, elle prenait le train tous les jours pour se rendre à son travail. En déménageant à Caudéran elle avait pu éviter de prendre sa voiture pour aller travailler. Elle connaissait bien les "commerciales" qui étaient au guichet. Une pétition avait été signée au moment de la fermeture. Elle souligne les qualités du bâtiment. Elle ne trouve pas qu'il y ait de rupture entre les deux quartiers, les habitants d'un côté et de l'autre utilisent autant le train selon elle. A l'idée de proposer d'autres types de service en gare, elle se sent moins concernée.

11. Rencontres sur les quais de la gare et dans les squares de Mérignac - 09/10/19 - 9h

Profils 10 et 11 :

Deux jeunes étudiantes qui prennent le train de manière régulière pour se rendre le matin à l'Université Montaigne-Montesquieu où elles recommencent leur première année d'études supérieures. Elles habitent toutes les deux Mérignac dans "les lotissements autour de la gare". Le train est un moyen très commode d'aller en cours pour elles, hormis les jours où elles commencent les cours à 8h puisque les horaires des trains ne leur conviennent pas. Elles descendent donc à l'arrêt Pessac Centre et prennent ensuite la ligne de tram B. Elles ne voient pas particulièrement d'intérêt à l'installation d'activités en gare, dans la mesure où elles arrivent juste cinq minutes avant le passage de leur train.

Profil 12 :

Deux personnes se rendant à Blanquefort pour aller au lycée hôtelier. Solution la plus rapide. Ils ne voient pas trop quels services pourraient être ajoutés à la gare. Il voudraient seulement plus d'abris afin de pouvoir être protégés en cas de pluie ou de vent.

Profil 13 :

Femme active de 40-50 ans. Elle habite à Mont de Marsan et descend du train venant de Blanquefort pour assister à une formation pour professeurs et enseignants qui a lieu à l'Enspe (proche de la gare, côté Mérignac). Elle trouve le train très pratique et nous indique avoir eu du mal à trouver cet itinéraire (ouisncf ne lui proposait pas).

Profil 14 et 15 :

Couple de soixantenaires-septuagénaires se rendant depuis la gare de Caudéran-Mérignac à Bordeaux centre (Gare Saint Jean). Le monsieur souligne la complexité de maintenir un arrêt ferroviaire aussi utile que celui de Caudéran-Mérignac sans laisser de possibilité de retirer/acheter des billets (la borne est HS ce jour-là, comme elle l'était la semaine précédente) ni d'imprimer les cartes d'abonnement qu'il a souscrit en ligne. Il plaisante ensuite en disant que l'horloge est elle aussi en panne, semblant souligner que tous les services basiques et matériels de la gare ne sont pas en état de faciliter le déplacement des usagers du transport ferroviaire. Il déplore également les grandes périodes creuses dans la circulation des trains. Il utilise assez fréquemment le train et nous dit qu'il le trouve bien efficace et rapide. La dame arrivant, ils vantent toutefois les qualités architecturales du bâtiment. Ils parlent aussi de l'attrait que pourrait avoir un service de restauration (une boulangerie en l'occurrence) ou un café. Ils nous signalent que le bâtiment qui fait face à la gare dont la façade est marquée "Au merle blanc" est un ancien restaurant.

Profil 16 :

Homme de 50 ans environ allant à Bordeaux Saint-Jean depuis que les locaux de son entreprise ont été déplacés dans cette zone. Malgré la qualité et la praticité du transport ferroviaire pour ses déplacements jusqu'à son travail, il mentionne tout de même le fait que de "fréquents problèmes de signalisation" l'obligent à opter pour un plan B (voiture) parfois, pour éviter d'avoir trente minutes de retard à son travail.

Il y a des choses à améliorer à la gare selon lui, il met en avant la question du manque criant d'abris pour attendre les trains par temps de pluie. Il est très enthousiaste quant à l'installation de nouveaux usages en gare, sans avoir le temps de préciser sa pensée car son train arrive.

Profil 17 :

Femme retraitée qui descend du train arrivant de Bordeaux Saint-Jean. Elle l'utilisait surtout la gare lorsqu'elle travaillait à Mondésir, zone "commerciale" de Caudéran. Elle souligne un manque de présence humaine dans cette enceinte ferroviaire, notamment en comparaison avec le personnel de la gare qui, autrefois, lui tenait compagnie lorsqu'elle attendait son train du soir. Elle exprime sa déception quant à la fermeture de la gare. Elle semble préoccupée par les questions de sécurité et de vandalisme.

Suite des entretiens réalisée dans les rues du quartier autour de la gare, entre les résidences du "Clos Montesquieu" et "Brantôme IV" car absence de trains qui s'arrêteront en gare avant 11h.

Profil 18 :

Un homme de 60-70 ans qui promène un chien dans un square à 6 min à pied de la gare. Il ne connaît la gare que de vue. Lorsqu'il prend le train c'est pour aller "vers la Méditerranée" depuis la gare de Bordeaux. Il habite Le Bouscat donc il connaît assez mal les besoins en matière de services et d'activités des gens de la ville/du quartier. Il reconnaît quand même qu'un lieu "pour se réunir" serait bienvenu.

Profil 19 :

Femme de 50 ans environ qui promène elle aussi son chien dans ce square entre deux résidences. Elle habite Mérignac et n'a pas d'enfants, ne pratique pas d'activités sportives et ne connaît donc pas vraiment les associations dédiées à ces thèmes dans sa ville ou à Caudéran. Elle nous dit connaître la gare mais ne savait pas que celle-ci était fermée depuis un certain temps. Lorsque nous évoquons un café ou un lieu de restauration qui pourrait s'installer en gare, elle semble plutôt enthousiaste. Mais au niveau des besoins en termes d'autres commerces, elle nous avoue que le centre de Mérignac situé à 15min à pied/5 en voiture leur suffit déjà.

Un aperçu du jeu d'acteurs béglais

1. Entretien avec Laura Le Gat - Directrice adjointe de cabinet de la Ville de Bègles - 26/11/2019

Notre rencontre à la mairie de Bègles avec Laura Le Gat - Directrice adjointe de cabinet de la Ville de Bègles - et Alice Denis - Responsable du service Espaces Publics de la commune - nous a permis de vérifier la cohérence et la faisabilité de nos propositions. Leur accueil enthousiaste nous a encouragé sur ce point. Nos intentions s'insèrent dans les dynamiques actuellement menées par la commune. Par exemple, la municipalité a déjà pour projet d'implanter des ressourceries et des pôles d'agriculture urbaine, sans que cela ne remettent en cause nos intentions.

Au contraire, pour Laura Le Gat, la multiplication de projets de ce type ne peut être que favorable à l'attractivité et au dynamisme de la commune, tout comme au bien être de ses habitants, à condition que les gestionnaires (associations, collectifs d'habitants voire entreprises) dialoguent entre eux. À ce titre, nous accordons une importance particulière aux échanges entre les associations et autres acteurs déjà présents sur Bègles, comme condition essentielle pour que la redynamisation de la gare de Bègles soit pérenne.

2. Entretien avec Chloé Murard et Clémence Belloir - Responsables du projet « La Boucle » - 26/11/2019

Rencontre avec deux associées qui sont membres d'un incubateur d'entreprises et qui montent actuellement un projet de ressourcerie qu'elles aimeraient implanter dans la métropole. L'entretien nous apporte une vision complète sur les besoins d'une structure en charge d'une recyclerie/ressourcerie. C'est l'occasion de poser nos questions sur le mode de fonctionnement d'une telle structure, ainsi que les attentes et les moyens nécessaires pour faire marcher cette activité. Les deux responsables présentent les fonctions de leur future structure et le volet d'insertion qu'elles espèrent développer avec cette activité.

Suite à cette rencontre, nous avons pensé que le projet de recyclerie de la gare de Bègles pourrait être une opportunité pour le projet et pour elle. Nous avons gardé contact afin de présenter leur projet à la SNCF si intéressé.

3. Entretien sur site - 03.10.2019

Jean-Jacques BELIN, Président de l'ASPOM de Bordeaux.

L'association compte 1600 licenciés en tout, dont un tiers sont cheminots, le reste vient de l'extérieur. Beaucoup de sports différents sont proposés, mais l'association est particulièrement reconnue en badminton, au handball où ils atteignent les championnats nationaux et aux échecs.

L'ASPOM est parfois en difficulté car il n'y a pas d'entretien des infrastructures malgré la fréquentation forte. Ils n'ont pas beaucoup de moyens par rapport à la taille de leur équipement. De plus, le terrain est souvent squatté par les gens du voyage, qui étaient sur place au moment de notre entretien. Ils forcent la grille (pourtant sécurisée et haute) de l'ASPOM, et installent leurs caravanes sur les pelouses des équipements, ce qui détruit les terrains de sport et abîme le site.

Vendeur de gâteaux

Dans un tout petit local à côté de la salle de sport, au fond du parking (on passe la grille sécurisée délimitant le terrain appartenant à SNCF Immobilier et on marche 100m) on trouve un tout petit local dans lequel sont entassés 4 maraîchers, un vendeur de viande qui vient des Pyrénées, et à l'extérieur un vendeur de fromage et un de gâteaux.

Ce marché est organisé par l'association d'anciens cheminots en lien avec une association paysanne, il a lieu chaque jeudi matin depuis 6 ans.

Le vendeur de gâteaux nous a dit qu'il y a trois marchés à Bègles, mais qu'ils sont très petits et qui ne fonctionnent pas bien car sont très sectorisés centre-ville et n'ont pas du tout de stationnement ni pour les vendeurs ni pour les gens qui veulent venir faire leurs courses. Lui est de Bègles, il allait vendre sur ces marchés avant mais en est parti car pas il n'y avait assez de monde, selon lui à cause du manque de parking. Beaucoup de producteurs en sont partis à cause du manque de fréquentation. "Je marche mieux ici le jeudi que samedi matin dans le centre", il nous a dit voir passer environ 350 personnes chaque jeudi matin.

Un représentant de l'association qui organise le marché nous a dit qu'il avait beaucoup de succès dans le quartier, malgré qu'il soit caché proche des équipements sportifs de l'ASPOM. Il pensent proposer des marchés nocturnes, et éventuellement une autre matinée dans la semaine. Ils étaient à ce moment-là sollicités par de jeunes maraîchers souhaitant vendre leurs produits et rejoindre le marché. Ils n'ont cependant pas beaucoup de place, et réfléchissaient à un changement de locaux en lien avec les sollicitations de nouveaux maraîchers.

http://nbso.fr/2016/09/agriculturevente-directe-une-question-de-sante-et-de-survie/?fbclid=IwAR1FzUmVIC2JeX6F_xSpg8vi6JgMfTd7HOTr2iJFMC0zLDLH9DEDwnJMrMg

4. Entretien avec Natalia Berton-Jacques, la directrice de l'école primaire Ferdinand Buisson

L'école primaire Ferdinand Buisson est une des treize écoles de Bègles (6 maternelles, 7 primaires), où étudient 350 élèves.

Natalia Berton-Jacques conseille aux parents qui viennent déposer leurs enfants en voiture de stationner sur le parking de la gare, l'école ne possédant pas de dépose-minute à cause des plans vigipirates. Le parking de la gare est donc utilisé sur une petite plage horaire le matin pour ces parents qui peuvent ensuite emprunter la rue des Tiocs, impasse calme, jusqu'à l'école. Le parking de la gare est aussi le point de rassemblement de l'école en cas d'intrusion.

Pour Natalia Berton-Jacques, la gare est le seul lieu public on l'on peut se retrouver dans ce quartier, qui est situé entre les deux grandes cités Maurice Thorez et Vaclav Havel. Elle souligne que l'accès à la gare pour l'école est très important, qu'il serait tout de même bien de sécuriser le passage de la rue des Tiocs qui est aujourd'hui emprunté par tous mais informel et peu praticable pour des poussettes par exemple.

D'autre part, aucune piste cyclable n'est vraiment dessinée pour tourner vers la gare ou la rue Ferdinand Buisson depuis l'avenue Lénine, ce qui est dangereux quand on fait du vélo avec des enfants. Un très grand nombre de parents et d'enfants viennent à vélo à l'école, ils ne cessent d'agrandir leurs garages à vélo mais ils sont toujours pleins à craquer.

La directrice est elle-même une utilisatrice du train venant de Langon. Elle croise chaque jour beaucoup de personnes descendant du train avec leurs vélos, ce qui accentue le besoin de sécuriser des pistes cyclables.

Beaucoup de parents d'élèves travaillent à la SNCF, elle croise des parents d'élèves qui la contrôlent dans le train, ou qui viennent en tenue de cheminots.

L'école est implantée dans un quartier assez défavorisé, nous dit-elle, où il y a une grande mixité sociale entre les nombreux logements sociaux, le Centre d'Accueil pour Demandeurs d'Asile (CADA) à la résidence Maurice Thorez, le centre social de l'Estey ... Il y a quelque chose à faire autour du lien social entre toutes ces personnes, autour de la solidarité ! Un endroit où échanger, partager, un endroit ouvert au public où attendre au calme et partager par exemple pour les parents qui viennent chercher leur enfant. Il n'y a par exemple pas d'espace de jeu, de skatepark, d'espace de sport extérieur dans le quartier, un lieu accessible proche des toutes les familles qui fréquentent l'école tous les jours.

L'école primaire fait beaucoup d'activités à l'extérieur, en lien avec les espaces associatifs alentour, par exemple les jardins partagés du parc de Mussonville. Natalia Berton-Jacques s'est montrée très enthousiaste à l'idée de pouvoir profiter d'un lieu attractif pour la pédagogie au niveau de la gare, qui est accessible très facilement depuis l'école. Elle serait tout à fait prête à emmener les élèves vers ces lieux pour leur proposer de nouvelles activités.

5. Rencontre avec usagers de la gare - 7h30 le 10.10.2019

Nous nous rendons à la gare à l'heure de pointe du matin afin d'échanger avec les usagers de la ligne Langon-Bordeaux. Premiers échanges lors du passage en gare du TER à 7h42. Une seule personne monte à Bègles, elle prend le train pour aller travailler à Bordeaux (plusieurs fois par semaine). Elle habite à la même distance de l'arrêt de tram et de la gare et préfère prendre le train qui est plus rapide "2,3 minutes contre 10,15 minutes en tram"). Elle se rend à la gare à pied. Au niveau des tarifs, prendre le train lui revient dans les 10€ la semaine. Mais surtout, beaucoup de personnes descendent à Bègles - environ 25. De nombreux usagers se déplacent en vélos et trottinettes afin de rallier leur lieu de travail. Nous discutons avec trois d'entre eux. Ces usagers viennent du sud de la Métropole, un vient de Portets (à environ 20 minutes de train), l'autre de Langon (environ 40 minutes de train). Ils travaillent dans l'industrie, notamment un dans la carrosserie).

Nous les questionnons sur leur vision de la gare et les aménagements pouvant être envisagés en priorité selon eux. Ils évoquent la nécessité d'un guichet automatique pour prendre les billets (l'attente est parfois longue en guichet), tout en conservant le guichet physique. Ils soulignent le fait que les abris ne protègent ni de la pluie, ni du soleil ; et souhaitent la mise en place d'abris et de bancs plus adaptés.

Suite à cela, nous interrogeons un jeune usager, environ la vingtaine, qui est en attente du train direction Langon pour aller travailler à Saint-Médard. Son train est annulé et le suivant passe deux heures plus tard. Il confie ne pas prêter attention aux usages de la gare, tant que le train passe. Nous attendons le train suivant qui passe à 8h22 à Bègles. Personne ne monte à Bègles direction Bordeaux. Une vingtaine de personnes descendent du train, dont 4/5 avec des vélos.

Dans un deuxième temps, nous menons un entretien avec un couple et une femme qui discutent sur le parking de la gare. Ils viennent de déposer leurs enfants à l'école et se retrouvent sur le parking de la gare : le couple est venu à pied, la femme s'est garée sur le parking. Le couple, qui est originaire de la région parisienne, est venu s'installer à Bègles il y a trois ans (projetent éventuellement de repartir). La femme travaille aux ressources humaines à la SNCF et prend le train pour se rendre à son travail, hormis ce jour, d'où sa présence. Elle confirme que peu de personnes prennent le train à Bègles pour aller à Bordeaux (en général de 1 à 3 personnes le matin). En tant qu'employée de la SNCF elle privilégie le train, mais reconnaît que la fréquence est faible, ce qui la contraint parfois à prendre le tram. La femme seule à la trentaine et vit à Bègles depuis 6 mois. Elle habite à 15 minutes à pied de l'école et à 10 minutes en bus mais préfère prendre la voiture. Elle utilise la gare uniquement comme lieu de stationnement.

Ces trois personnes soulignent plusieurs points. D'abord la nécessité d'aménager le chemin de terre qui relie le parking à la rue des Tiocs. Ils envisagent même de l'aménager par leur propre moyen (avec des planches), pour que le passage reste accessible même l'hiver et avec les intempéries. Le couple va systématiquement faire les courses au centre commercial Rives d'Arcins (5 minutes en pratique, "tout le nécessaire et beaucoup plus pratique"). Pour eux, il n'y a aucun commerce dans le quartier et le centre de Bègles est difficile d'accès en voiture. Ils n'y vont quasiment jamais. Ils ne connaissent pas le marché du jeudi matin situé de l'autre côté de la voie de chemin de fer. Ils reconnaissent se déplacer systématiquement pour leurs courses. Ils insistent sur l'insécurité aux abords de la gare, qui ne permet pas de développer certaines activités, comme par exemple des aires de jeux pour enfants. Ils insistent sur la nécessité de conserver le parking, car il est essentiel pour déposer les enfants à l'école. Ils dénoncent également l'insalubrité et le manque de présence humaine aux abords de la gare. Le couple insiste sur l'ambiance écolo et associative à Bègles. Tous les mercredis matins, le parking est rempli par des "petits vieux" qui font partie d'une association de randonnée.

Rencontre avec le gérant du magasin bio "Docteur Knock"

Echange avec le propriétaire d'un énorme magasin bio situé au nord de la gare. Le gérant insiste sur l'insalubrité des environs de la gare et des problèmes qu'elle engendre. Il est très remonté contre l'EPA Euratlantique, qui menace de l'exproprier et souhaite que le réaménagement de la gare soit fait en concertation avec tous les acteurs concernés.

Rencontre avec la directrice de Sew & Laine - 9h30

Sew et Laine est un tiers-lieu autour du textile, installé dans les locaux de la marque DDP. Le bâtiment en forme de hangars, se compose d'une partie « vitrine » avec des grands espaces aménagés avec des tables, chaises, coin canapé, qui sont rattachés à DDP. Il faut passer plusieurs petites pièces, se faufiler dans des couloirs ; c'est un vrai labyrinthe pour atteindre l'espace dédié à l'association. Cette dernière se situe dans un demi-hangar et s'étale sur trois niveaux.

Sew et Laine est composé de trois espaces distincts : un fablab orienté autour du travail du textile, un co-working et des bureaux. La directrice de l'association qui nous reçoit, nous fait visiter les locaux et nous explique que le Fablab est associatif. Situé au premier étage, il reçoit des formations organisées afin de rendre autonomes les travailleurs par rapport aux machines et ainsi qu'ils puissent utiliser le Fablab de manière autonome. Les formations sont bon marché et l'association met en place des tarifs pour les demandeurs d'emplois et les étudiants. Ils font aussi des sortes de séminaires de découverte de leur environnement pour la réinsertion des jeunes avec l'AFPA. Le coworking, quant à lui, est au deuxième étage et est aussi investi par des particuliers, auto-entrepreneurs et indépendants qui travaillent le textile comme l'association « ptits potes » qui fabrique des habits pour enfants avec du tissu recyclé. Sew et laine possède aussi un Fablab mobile, utilisé pour des représentations à l'extérieur.

En ce qui concerne la gare, la directrice trouverait intéressant d'y placer un lieu de médiation où l'association pourrait venir. Elle est enthousiaste à l'idée de revaloriser la gare et le quartier.

Rencontres transversales

1. Entretien avec Sophia Save - SNCF Gares & Connexions - directrice des 13 gares bordelaises - 16/10/2019

Elle définit sa fonction comme focalisée sur la sécurité, la sûreté des gares et la "qualité client". Mais il est difficile de gérer des gares de typologies différentes. La plupart des moyens sont concentrés sur la gare Saint-Jean. Les gares secondaires sont visitées uniquement 1 fois par mois.

Elle nous confirme que le projet de l'AGJA est intéressant. Nous avons ensuite parlé de la problématique de la dégradation des gares. L'appel à projet 1001 gares (2019) donne un cadre plus strict qu'Open gare (2016) car il y avait souvent un manque de soutien politique et de modèle économique solide.

Selon elle pour revitaliser une gare il faut prendre en compte plusieurs critères : la sécurité/sûreté/ confort, l'accès à la gare, la fréquence des trains et le ciblage du public. Elle nous a ensuite parlé des comités intermodalité mise en place entre 2008 et 2010 pour coordonner tous les acteurs et travailler sur des questions transversales. Le cas de Bègles montre que ce type de comité manque cruellement. La question de la billetterie et du ticket unique est également essentielle pour elle.

2. Entretien avec Stéphane Bousquet - Directeur du Département "Emergence et Valorisation immobilière" de Gares & Connexions - 21/10/2019

Entretien autour de la notion de valorisation comprend plusieurs leviers : amortir les charges d'entretien, développer les usages complémentaires des gares, et prendre en compte les impératifs écologiques. La question qui se pose est de savoir comment concilier l'activité classique d'une gare avec des usages qui ne cessent de se renouveler. Justification du rôle de la gare comme élément essentiel de la ville, qui doit être mis en avant et servir de lieu de rencontre.

Il nous questionne sur les différents enjeux de la valorisation de la gare et ses alentours, qui doit avant tout rester un espace pour tous, bien que les choix qui sont fait dans le cadre de son aménagement amènent certains publics à l'exploiter plus que d'autres. La gare ne doit pas être privatisée mais au contraire s'inscrire dans son environnement direct.

3. Entretien avec Alban Montegut, chef de projet à Linkcity - 22/10/2019

Afin de recueillir un avis davantage axé sur la valorisation foncière de notre périmètre d'étude, nous avons échangé avec Alban Montegut, chef de projet à Linkcity, et avec un architecte de cette même entité. Cette filiale de Bouygues Immobilier, est intéressée par aménager le foncier autour de la gare, dont la SNCF est propriétaire. Linkcity souhaite se positionner plus particulièrement sur la problématique de la logistique urbaine, en installant une plateforme logistique à proximité de la gare de Bègles.

En effet, l'entreprise considère que la situation géographique de la gare ainsi que son potentiel d'activité dans le cadre de son futur réaménagement en font un lieu privilégié pour répondre à la problématique des livraisons en milieu urbain. Par ailleurs, M. Montégut a évoqué des possibilités d'aménagement dans le cadre d'un éventuel programme, comprenant résidences étudiantes ou encore activités tertiaires.

4. Entretien avec Michel Emboulas - SNCF Gares & Connexions - Référents 1001 gares - 22/10/2019

Pour eux, la valorisation des gares concerne autant le bâti que le non bâti. Les dimensions économiques et celle de service public sont mêlées. Les baux doivent être assez flexibles et les loyers sont déterminés en fonction de l'emplacement et de l'attractivité.

Dans Open gare (2016), il y avait une minimisation des coûts de remise aux normes et la plupart des candidats s'attendaient à avoir tout "clés en main". Il était impossible pour SNCF Gares & Connexions d'avoir des rénovations non rentables. En conséquence, seule 3 projets ont émergé (Biarritz, Libourne et Hendaye).

Pour que le modèle économique soit stable et fiable, il ne doit pas reposer uniquement sur les subventions (même si les subventions sont un bon moyen de démarrer). La note finale des candidats de 1001 gares (2019) se compose de 40% modèle économique, 20% clarté du dossier et 40% contribution à la vie du quartier.

Le projet retenu à la gare de caudéran est solide financièrement. Mais la question du parking pose

toujours problème. Pour Bègles, le foncier est son atout car la petite gare a peu de chances de voir un projet aboutir. Pour Talence, pas de projets convaincants.

Les enquêtés ont terminé l'entretien en disant que la valorisation des gares est assez difficile du fait d'un manque de communication entre les acteurs.

5. Entretien avec Fabrice Limare - Direction de la multimodalité de Bordeaux Métropole - Directeur de la multimodalité - 12/11/2019

La discussion porte sur les évolutions de l'organisation de la mobilité dans la métropole et particulièrement les enjeux des PEM. La diversité d'opérateurs conduit BM à échanger avec de nombreux interlocuteurs afin de proposer une offre de transport complémentaire, et qui soit exploitée le mieux possible. Il insiste sur la nécessité d'avoir un dialogue entre les opérateurs, sans quoi l'intermodalité ne peut être efficace, ce qui nous a incité à prendre en compte le maximum d'enjeux pour penser le PEM de Bègles.

M. Limare questionne le rapport que l'on entretient avec les espaces d'échanges dans la ville et des fonctions prioritaires qu'ils doivent d'abord avoir. Il revendique le rôle de la Métropole de ne pas se précipiter sur les aménagements des PEM afin de pouvoir s'adapter aux futurs changements dans le transport, susceptibles de modifier les aménagements existants, ce qui s'applique aux cas de Bègles et Caudéran.

6. Entretien avec Édouard Parant - SNCF Réseaux - responsable du pilotage du RER Métropolitain - 20/11/2019

Il a commencé par nous présenter le constat selon lequel les routes et particulièrement les rocades sont saturées. Ajouter des voies ne résoudra pas le problème. Les élus ont eu l'idée d'utiliser de manière plus intensive le réseau ferroviaire afin de réduire le trafic. Notamment pendant la journée et le week-end.

Le projet de RER se déroulera en plusieurs temps. Dans un premier temps uniquement un projet de service visant à renforcer le nombre de trains sur les 5 branches du réseau et ajouter deux nouvelles haltes : Talence et le Bouscat. La question de la tarification unique est également en discussion. Des interventions mineures pourront être faites sur les infrastructures comme les demi-tours en bout de ligne. Dans un deuxième temps se posera la limite des infrastructures si trop de trains circulent. La gare Saint-Jean peut arriver à saturation et il y a possiblement des travaux à prévoir pour créer de nouvelles voies sur certaines portions.

Toutefois, il nous prévient que le RER métropolitain n'est pas une solution magique. Il faut travailler également les accès aux gares et coordonner le développement autour de ces dernières. Il est difficile de passer en un instant d'un système en rond comme la rocade à un système en étoile comme le réseau ferroviaire. SNCF Réseaux a besoin de l'aide de tous les partenaires pour que le projet réussisse.

7. Entretien téléphonique avec Marie-Laure Cuvelier - co-fondatrice de la Coopérative des Tiers Lieux

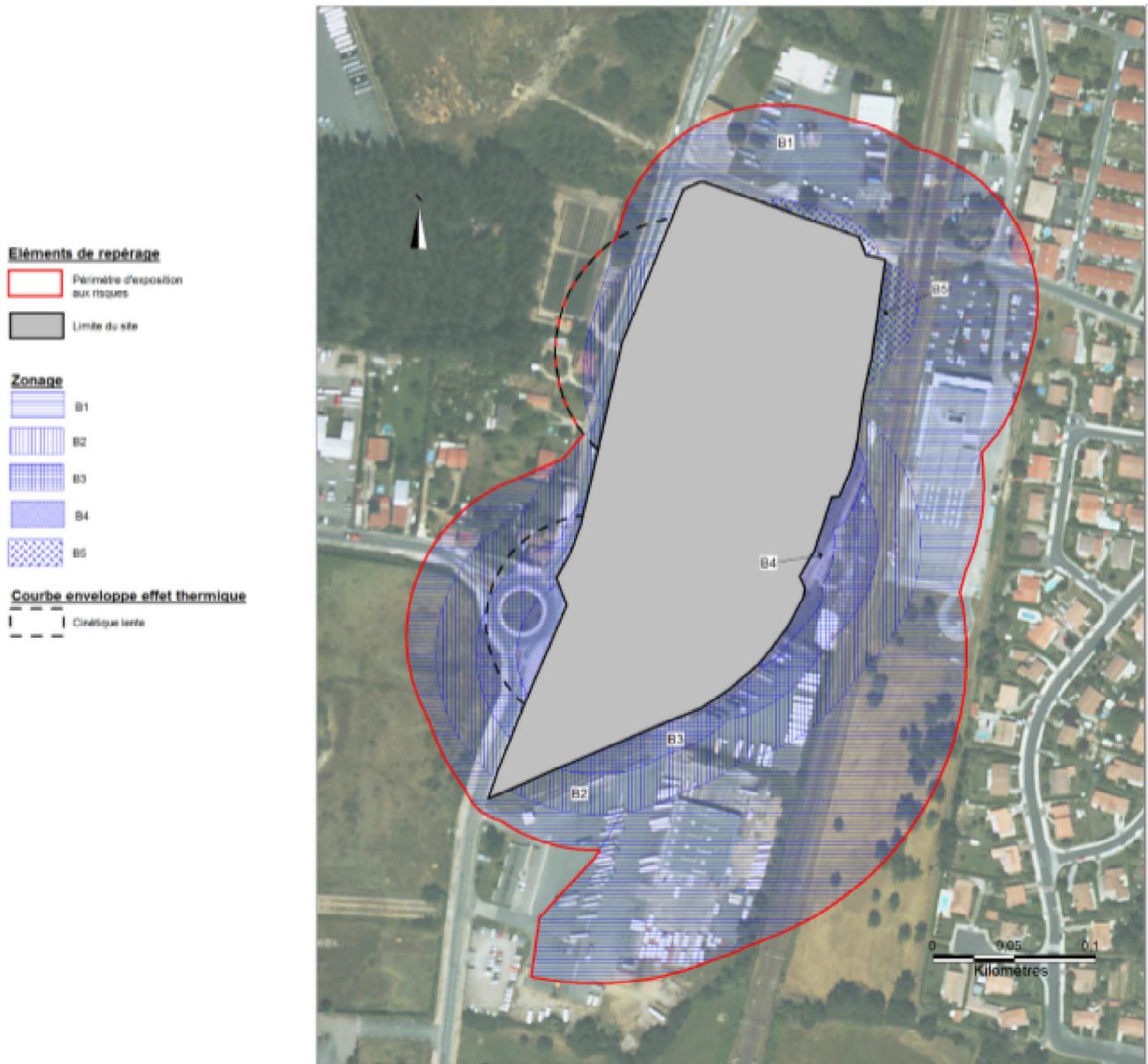
Nous nous sommes entretenus par téléphone avec Marie-Laure Cuvelier, co-fondatrice et co-gérante de la Coopérative des Tiers-Lieux, qui nous a apportés un éclairage sur le concept de tiers-lieux et la gouvernance de tels projets. Selon elle, la logique d'implantation d'un tiers-lieu se résume ainsi : "Les publics créent les tiers-lieux". Il n'y a pas de public visé lors de la conception d'un tiers-lieu, mais bien l'activation d'un écosystème "déjà-là", prêt à s'engager pour participer à la création d'un espace partagé, un espace de rencontres. Pour activer cet écosystème, il faut d'abord pratiquer ce qu'elle appelle une "acupuncture de territoire", c'est-à-dire un travail de diagnostic territorial poussé pour déterminer les manques à combler à l'échelle du quartier ou du village. Interroger la population, les voisins directs du lieu, apparaît comme la première étape à la création d'un tiers-lieu. Un tiers-lieu ne se décrète pas mais part de l'engagement citoyen, de la structuration d'un collectif existant -qui n'a pas toujours vocation à se croiser ou à collaborer. La Coopérative des Tiers-Lieux a donc pour but de faire se croiser les différents partis sur un territoire pour faire naître les idées répondant aux besoins du territoire et de ses habitants. Elle pratique le conseil aux collectivités par exemple ou l'assistance à maîtrise d'usage pour identifier les leviers de création (porteurs de projet, initiatives individuelles ou collectives) favorables à l'implantation de tiers-lieux.

Marie-Laure Cuvelier est par ailleurs revenue sur l'expérience de la SNCF Gares & Connexions dans la création de tiers-lieux avec l'appel à projet Open Gare mené en Nouvelle-Aquitaine en partenariat avec la Coopérative. Elle nous a fait part de la difficulté à aller au bout des initiatives proposées par les porteurs de projet de tiers-lieux, le modèle économique présentant l'obstacle central à la mise en oeuvre des projets. En effet, certains projets présentent un investissement très important pour la SNCF, en particulier lorsque les gares anciennes (comme celle de Talence) nécessitent de gros travaux de réhabilitation. Ceux-ci peinent à proposer un modèle rentable ou non-déficitaire pour les parties prenantes du projet puisque les tiers-lieux n'ont pas vocation à être lucratifs.

D'ailleurs, selon Marie-Laure Cuvelier, le modèle d'autogestion est le mode de gestion d'un tiers-lieu qui fonctionne le mieux sur le long terme. Elle a pu remarquer lors de ses multiples expériences en création de tiers-lieux que l'autogestion apporte une dynamique contributive à la gestion courante du lieu sur le temps long, tandis que dès-lors qu'une personne est salariée pour gérer le lieu, l'ensemble des parties prenantes se sent moins concerné ou engagé dans la durée. Cependant, dans le cas où l'activité d'un tiers-lieu augmente fortement, il devient intéressant de salarier une personne.

Document réglementaire pour la gare de Bassens

Source : Plan de Prévention des Risques Technologiques de Bassens et CEREXAGRI, Plan de zonage réglementaire. Approuvé le 21 décembre 2012. Disponible à l'adresse : http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/piece_3_plan_de_zonage_reglentaire.pdf



Echelle: 1/2.500

Sources : DDTM 33
Référentiels : ©BD Cartho 2011 ©IGN - Paris - reproduction interdite protocole IGN / MEDDTL - MAAPRAT 2011

Direction Départementale des Territoires et de la Mer de la Gironde - Cité administrative - rue Jules Ferry - BP 90 - 33090 BORDEAUX Cedex

Décembre 2012

Portrait socio-démographique de Bègles

Analyse socio-démographique

Source : données Insee 2016 (Dossier complet - Commune de Bègles)

La comparaison des données Insee 2016 disponibles pour la Commune de Bègles avec celles d'autres territoires nous donne un premier aperçu des caractéristiques socio-démographiques « propres » à Bègles. Nous avons en effet comparé les tendances observées à Bègles à celles :

des communes de la métropole de population équivalente : Lormont et Saint-Médard en Jalles, mais surtout Gradignan (qui se rapproche davantage de Bègles sur d'autres aspects - la superficie et la variation de la population entre 2011 et 2016 -)

de Bordeaux métropole

de la Gironde

de la Nouvelle-Aquitaine

de la France métropolitaine

Cette analyse quantitative, nous a permis d'identifier les tendances suivantes.

> Une commune relativement petite, assez dense -

Les communes sélectionnées pour avoir des populations équivalentes (27 713 habitants à Bègles, 23 247 habitants à Lormont, 25 563 à Gradignan et 30 956 habitants à Saint-Médard en Jalles) diffèrent quant à leur superficie et leur densité de population.

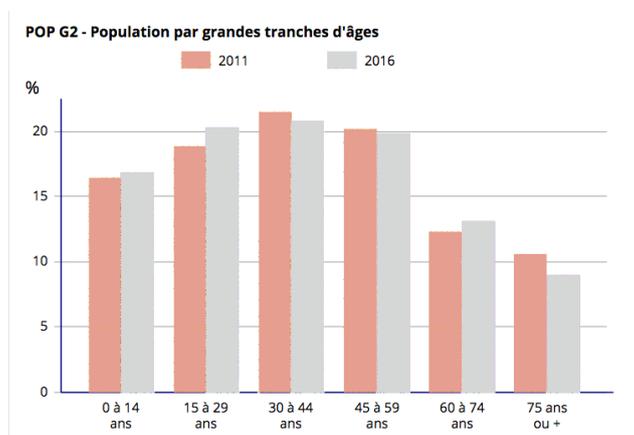
Parmi ces communes, Bègles a une densité relativement élevée (environ 7,6 fois plus importante que celle de Saint Médard en Jalles par exemple), la superficie de la commune étant relativement faible (10km² contre 85,3m² pour Saint Médard en Jalles).

Entre 2011 et 2016, la variation de la population s'est majoritairement expliquée par des entrées sur la commune (la variation de population de 2% s'explique à 1,5% par le solde migratoire et seulement à 0,5% par le solde naturel). À l'échelle de la Nouvelle-Aquitaine, cette variation est beaucoup moins importante (variation de population de 0,6%, totalement due au solde migratoire).

> Des logements vacants, mais un taux non significatif -

À Bègles, 5,7% de l'ensemble des logements sont des logements vacants. C'est plus qu'à Lormont (4,4%) ou à Saint Médard en Jalles (4,2%), mais reste peu si l'on compare ce chiffre à l'échelle départementale, régionale ou même nationale. En effet, la part de logements vacants sur l'ensemble des logements passe à 6,4% à l'échelle de la Gironde, 8,5% à l'échelle de la Nouvelle Aquitaine et 8,1% à l'échelle nationale.

> Une population assez jeune et active -



Source : Insee

À Bègles, 58% des habitants ont moins de 45 ans. Cette part est de 54,8% à l'échelle nationale. Seulement 22,1% des habitants de Bègles ont plus de 60 ans, quand cette part passe à 25,4% à l'échelle nationale.

D'autre part, si la médiane des revenus disponible par unité de consommation de Bègles (20 688€, pour les ménages fiscaux - hors communautés et sans abris -) ne diffère pas significativement des autres territoires comparés (20 370€ pour le même ensemble à l'échelle de la région), le taux d'activité des 15-64 ans (75,6%) est relativement important par rapport à Lormont (68,1%) ou Gradignan (67,2%). Ce taux est de 73,8% à l'échelle nationale.

Néanmoins, son taux de chômage reste important (14,7% des 15-64 ans).

> Catégories sociaux-professionnelles : pas de caractéristique significative -

Parmi les plus de 15 ans, la commune de Bègles compte peu de cadres et de professions intellectuelles comparé à l'échelle de la métropole (9,5% pour Bègles, contre 13% pour la métropole), mais c'est beaucoup comparé à l'échelle de la région (6,8%). Au total, cette part semble représentative de l'échelle nationale (9,4%).

Parmi les plus de 15 ans, la population se compose ainsi :

0% d'agriculteurs exploitants

3,7% d'artisans, commerçants et chefs d'entreprises

9,5% de cadres et professions intellectuelles supérieures

17,7% d'employés

11,5% d'ouvriers

17,3% de professions intermédiaires

23,5% de retraités

16,7% d'autres personnes sans activité professionnelle

> Ménages -

Bègles compte une part assez importante de familles monoparentales (13,1%, contre 9,3% à l'échelle métropolitaine).

> Des habitants travaillant majoritairement en dehors de Bègles -

Comme l'on pouvait s'y attendre, 74,9% des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi et résidant à Bègles travaillent en dehors de la commune. Ce taux est plus faible à l'échelle de la France métropolitaine, mais c'est une tendance générale des communes périphériques comme Bègles.

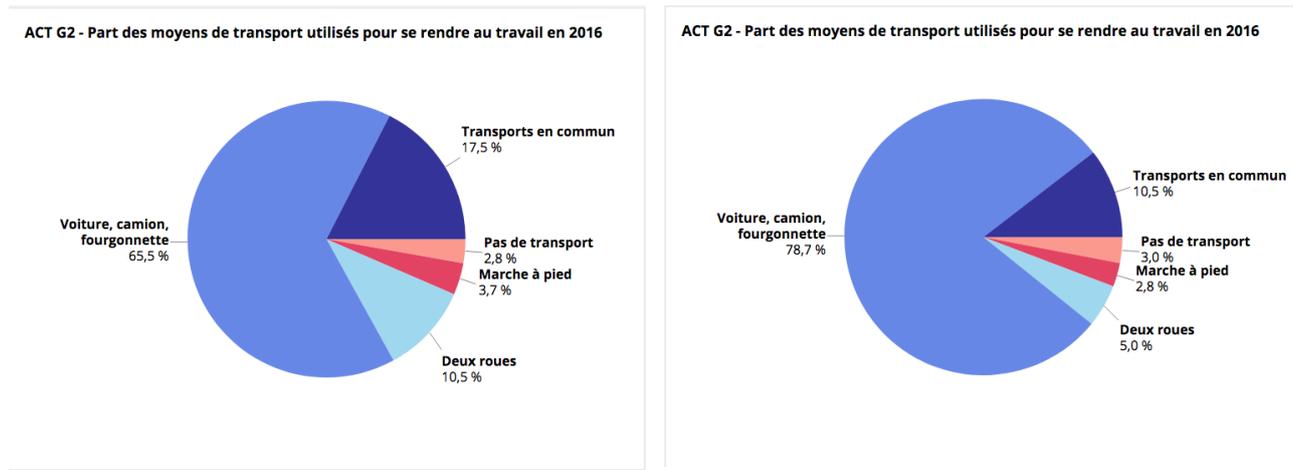
> Un recours particulièrement important aux mobilités douces -

Par contre, si pour les mêmes raisons liées au statut de commune périphérique de Bordeaux dont la population travaille majoritairement en dehors de la commune, nous pouvions nous attendre à un fort usage de la voiture, ce taux est relativement peu élevé.

En effet, seulement 65,5% des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi utilisent la voiture, un camion ou une fourgonnette pour se rendre à leur travail. Cette part est largement plus importante pour Gradignan par exemple (78,7%) ou à l'échelle de la Nouvelle Aquitaine (80,9%). D'ailleurs, seulement 58,3% des ménages de Bègles ont au moins un emplacement réservé au stationnement. C'est beaucoup moins qu'à Gradignan par exemple (74%).

Surtout, et cette tendance est particulièrement marquée, la part de ces individus utilisant les modes de mobilité doux est élevée. En effet, 17,5% d'entre eux se rendent à leur travail en transport en commun et 10,5% d'entre eux s'y rendent à vélo. Si l'on compare ces taux à une commune de population et taille similaires, c'est particulièrement élevé (à Gradignan, 10,5% utilisent les transports en commun, et

seulement 5% - soit plus de deux fois moins qu'à Bègles - le vélo). L'utilisation du vélo des actifs de Bègles pour se rendre à leur travail est même plus importante qu'à l'échelle de la métropole (où cette part est de 9%).



A gauche : Bègles, à droite : Gradignan
Source : Insee

Pour être totalement pertinente, cette première analyse quantitative doit être complétée par une analyse qualitative, que nous avons, dans une certaine mesure, amorcée à travers notre arpentage urbain. Quoiqu'il en soit, cette analyse nous permet de mettre en évidence certaines caractéristiques qui semblent particulièrement marquées à Bègles. Deux tendances méritent d'être soulignées :

- une population assez jeune et active
- un recours particulièrement important aux mobilités douces (transports en commun et vélo)

Livret de benchmarking des inspirations d'ailleurs

Afin d'élargir nos perspectives, il était important de regarder ailleurs comment la gare s'inscrit dans le tissu urbain, quelle place elle occupe et quelle est la symbolique sur laquelle elle s'adosse. Bien que notre étude se concentre en réalité sur les gares périphériques de la métropole bordelaise, nous avons regardé dans d'autres contextes si la façon dont est conçue et perçue la gare avait évolué, et le cas échéant, comment se caractérise cette évolution.

- Gare Valence TGV, Valence (France)



Source : Google Maps [En ligne]



Source : L'hebdo de l'Ardèche [En ligne]

Nous avons décidé de nous intéresser à la façon dont la métropole lyonnaise a implanté ses gares périphériques¹. Puisqu'en effet, lorsque le TGV a atteint cette grande métropole française, il a été décidé que celui-ci ne desservirait pas directement la gare centrale historique lyonnaise (la gare Part-Dieu) mais bien celle de la modeste Valence, située à une heure du centre ville de la métropole. Questionnant ainsi les effets du développement d'une infrastructure de transport sur le dynamisme économique et urbain d'une zone périphérique.

Ce choix peut interloquer, surprendre et il nous a paru particulièrement intéressant pour notre étude ; puisqu'il est en plein dans la thématique de la place que prennent aujourd'hui les "petites gares périphériques" autour des tissus urbains denses. Et parce que ce cas particulier nous permet de voir le potentiel que ces "petites gares" périphériques peuvent représenter pour leurs proches métropoles.

Faire passer le TGV à Valence plutôt qu'à Lyon, développer un réseau ferroviaire cadencé entre les gares périphériques de la métropole bordelaise : dans les deux cas on perçoit les gares périphériques comme une opportunité pour désengorger la ville centre et pour substituer au flot d'automobiles qui les étouffe d'autres modes de transport, projets qui seraient donc compatibles avec la nécessaire transition de nos sociétés par des modes de vie plus respectueux de l'environnement, plus durables.

¹ Voir Roelof Verhage et Aurélie Delage, Gares périphériques et développement urbain dans l'agglomération lyonnaise, Rapport final, POPSU.

- Gare de Bruay-La-Buissière, Abbeville, région Hauts-de-France (France)



Source : Google Maps [En ligne]



Source : Bplusarchitectures.com [En ligne]

A Bruay-La-Buissière, dans la région des Hauts-de-France, la reconversion de la gare a également retenu notre attention. Loin de sa fonction première et historique de transport ferroviaire, la gare a pourtant été sujette à une grande valorisation de son patrimoine et accueille aujourd'hui un centre de création culturelle et une halle de marché.

La restructuration des locaux et la rénovation de son architecture ont été le résultat de nombreuses réflexions quant au devenir de cette petite gare. Même si les problématiques sont différentes des gares de la métropole de Bordeaux (la gare de Bruay-La-Buissière est totalement dépourvue de sa fonction ferroviaire ainsi que de ses rails), cet exemple montre qu'une réhabilitation intelligente, tant au niveau de l'architecture que des usages, permet de conserver l'identité d'un bâtiment symbolique et historique, tout en s'éloignant de sa fonction première et en réinterrogeant les usages qu'il abrite.

- Gare de Roanne, région Auvergne-Rhône-Alpes (France)



Source : Google Maps [En ligne]



Source : Magazine Parents [En ligne]

Sans aller beaucoup plus loin que la région Auvergne-Rhône-Alpes, une gare périphérique a retenu notre attention, en ce qu'elle incarne un mélange entre fonction de transport et innovation au sein du

même édifice ferroviaire.

En effet, c'est dans la petite gare qui connecte Roanne aux villes de Clermont-Ferrand, Lyon et Saint Etienne, que naît un projet un peu atypique visant à revaloriser le patrimoine ferroviaire de la SNCF. Cet exemple, nous permet une nouvelle fois de questionner les usages actuels des gares, et de constater que de nombreuses initiatives surprenantes contribuent à l'évolution fondamentale de ces usages au cours du temps.

En gare de Roanne, dans des bâtiments insonorisés et mis aux normes, s'est installée en 2010 une micro-crèche pouvant accueillir un peu moins d'une dizaine d'enfants et ciblant en priorité les parents et ménages qui feraient un usage régulier du train et auraient besoin d'une garderie pour leurs enfants en bas-âge.

Cette prestation a, de plus, un coût modéré (équivalent à celui de l'emploi d'une assistante maternelle) et permet de faire de cette petite gare un pôle de services de proximité animé, gai et utile aux usagers fréquents de la gare.

La présence de cette crèche en gare roannaise, la première à lancer un tel projet, est aussi un argument qui nous empêche de réduire la présence des voyageurs à des temps d'attente courts et à des mouvements pendulaires extrêmement cadencés : la gare peut aussi constituer une centralité, réunir différents services et être utile aux riverains et autres usagers, en dehors de sa fonction ferroviaire.

Ainsi, cet exemple nous a paru être essentiel à notre étude, puisque tout comme l'appel à projet qui a donné naissance à la crèche de gare roannaise ; nous cherchons à donner un sens nouveau à quatre bâtiments ferroviaires, en considérant toutes les expérimentations qui ont déjà émergé en France ou ailleurs.

- Gare de Clichy-Levallois, région Île-de-France (France)



Source : Google Maps [En ligne]



Source : A world of stations - Blogspot [En ligne]

Dans plusieurs gares périphériques de la région parisienne, les surfaces inoccupées des bâtiments ferroviaires appartenant à la SNCF ont été converties en espaces de travail partagé. C'est notamment le cas en gare de Clichy-Levallois, où le projet est porté par IntenCité une société privée spécialisée dans le coworking et l'accompagnement de jeunes entreprises; et en collaboration avec la SNCF et le réseau des gares Transiliennes.

IntenCité combine ces deux inclinaisons dans le projet de réhabilitation de la gare de Clichy-Levallois en rénovant l'étage de l'édifice qui accueillait autrefois le logement personnel du chef de gare. La location de bureaux n'est toutefois pas réservée aux entreprises qui voudraient louer un bureau à l'année ou au mois, mais également aux voyageurs occasionnels ou réguliers, qui peuvent accéder à ces salles en les

bloquant pour une ou deux heures : le temps que leur correspondance arrive ou pour pouvoir prendre de l'avance dans leur journée de travail avant de monter dans leur train.

Le coworking constitue ainsi une autre piste à explorer dans le cadre de notre étude. Il semble avoir aujourd'hui le vent en poupe et a le mérite de combiner l'usage de transport, fonction historique des gares, à un impératif de maximisation du temps d'attente pour les voyageurs, tout en s'ouvrant aux acteurs économiques locaux afin que le bâtiment signal que représente la gare pour une commune puisse rayonner au-delà de l'emprise foncière de celle-ci dans le tissu local.

- Gare Montbéliard-TGV, Belfort, région Bourgogne-Franche-Comté (France)



Source : Google Maps [En ligne]



Source : SNCF.com [En ligne]

Remarquable parce qu'elle est la première gare à avoir été réhabilitée par la SNCF dans le but d'obtenir la certification HQE (Haute Qualité Énergétique), la nouvelle gare Montbéliard-TGV de Belfort, livrée en 2011, ouvre le bâtiment ferroviaire à d'autres usages que celui du transport. Elle est en effet conçue pour être en adéquation avec son environnement au travers de préoccupations pour le local, le paysage et l'écologie. Et bien qu'elle soit une gare de grande envergure : dont la surface approche les 3000 mètres carrés, arpentés par plus d'un million de voyageurs par an, les préoccupations précédemment évoquées se révèlent inspirantes pour l'élaboration de pistes dans le cadre de notre étude des gares périphériques de Bordeaux Métropole.

En premier lieu, la construction de la gare de Belfort-Montbéliard met en valeur le bois et le métal, tous deux fruits du savoir-faire local. Par l'usage de ces matériaux, ce projet de rénovation démontre son intérêt pour la réalité du territoire qui l'entoure, en utilisant la force de sa tradition industrielle et artisanale dans le développement et la construction d'un nouveau pôle ferroviaire.

De plus, la grande façade vitrée de cette gare, qui évoque une verrière ou un pare-brise selon le maître d'ouvrage permet aux voyageurs d'accéder dans leurs déplacements à un panorama sur les Vosges et donc d'inscrire l'édifice dans l'espace naturel qui l'entoure. De cette manière le paysage finit par faire partie intégrante de la gare. Et la gare n'est donc plus un facteur de coupure dans le tissu urbain, elle se fond dans celui-ci. Cette façon qu'à la gare de Belfort de se glisser dans son environnement nous est apparue comme étant intéressante pour les gares que nous analysons dans cette étude, puisqu'elles ont, au contraire, tendance à fracturer, à couper le tissu urbain dans lequel elles s'insèrent.

Enfin, l'intérêt porté aux enjeux énergétiques et écologiques par AREP, bureau d'études qui a accompagné la SNCF dans cette rénovation, est très symbolique pour nous. Il nous montre que la gare peut être le support de convictions, de valeurs qui dépassent le concept de rentabilité économique ou de service rendu, comme c'est le cas ici avec la synergie développée entre nature et technologie.

Au niveau de son mode de conception, de gestion et d'entretien, la gare de Belfort-Montbéliard nous montre également que le secteur privé peut jouer un rôle déterminant dans la mise en oeuvre d'un projet

architectural et spatial ambitieux, puisque cette rénovation reposait sur un partenariat entre acteurs publics (collectivités publiques notamment) et, surtout, entreprises de droit privé (comme la Sempat, la société d'économie mixte du territoire du Belfort).

- Paniers fraîcheur : gare de Périgueux, région Nouvelle-Aquitaine (France)



Source : Google Maps [En ligne]



Source : Structurae.info [En ligne]

Lorsque la SNCF lance les paniers fraîcheurs dans certaines gares françaises, notamment dans les gares franciliennes, elle ne le fait pas seule. Elle s'accompagne des chambres d'agriculture du département concerné et attend que des producteurs agricoles locaux se montrent intéressés par le projet. Une fois entourée de ces acteurs locaux, elle fait de certaines de ces gares le lieu de rencontre entre cette offre locale (souvent biologique) de fruits et légumes de qualité et les clients potentiels que représentent les usagers et voyageurs qui traversent et occupent l'espace de ces gares.

Ainsi, la gare n'est plus réduite à sa fonction de lieu de passage et de temps d'attente stérile puisque toute correspondance ou traversée de celle-ci permet aux usagers d'accéder facilement à des commerces de proximité qualitatifs (en termes de produits et de retombées écologiques positives) sans perdre de temps. Cette initiative nous montre combien la gare peut représenter une centralité, un lieu d'offre de services, redynamisant son activité et facilitant le quotidien des habitués de ces lieux de passage.

Si les paniers fraîcheur se sont ensuite multipliés sur le territoire français, colonisant de plus en plus de départements et de gares, à l'image du développement de cette initiative en Ile-de-France qui finit par conquérir la Nouvelle-Aquitaine ; c'est parce que l'engouement de la population pour l'agriculture et la consommation locale a aidé. Elle a permis aux Associations pour le maintien d'une agriculture paysanne (Amap) de fleurir en France, lesquelles donnent aux consommateurs la possibilité d'acheter des produits de qualité au travers de circuits courts, en soutenant les agriculteurs proches de leur lieu de vie. C'est le cas en gare de Périgueux, où l'Amap La Ruche qui dit oui, acteur local de la promotion des circuits courts de consommation, propose aux usagers de cette gare des paniers fraîcheur une fois par semaine.

Cette démarche nous prouve donc que la gare du futur est celle qui évolue avec les tendances de la société et qui adapte ses usages et les services qu'elle propose aux grands enjeux contemporains et aux besoins d'usagers pressés, qui n'ont pas toujours le temps de concilier leur vie professionnelle (ou personnelle) avec leurs aspirations en termes d'alimentation et de style de vie.

Sans devenir invasive, la gare semble être un lieu idéal pour faciliter ce quotidien surchargé, en mettant à disposition de leur public des services utiles, qualitatifs et abordables.

Bien sûr, l'implantation d'un stand de Panier fraîcheur dans une gare, comme dans celle de Périgueux tous les mardis en fin d'après-midi, dépend de la population et du tissu local dans lequel la gare vient s'insérer. Avant de faire évoluer les fonctions et usages d'une gare nous devons nécessairement poser la question de la demande locale et des aspirations des riverains/usagers d'un pôle ferroviaire : afin de les faire évoluer dans le bon sens ; pour que la gare de demain accompagne les besoins d'un public réel

et spécifique.

- Réseau PIMMS : gare de Donzère, région Auvergne-Rhône-Alpes (France)



Source : Google Maps [En ligne]



Source : Massifcentralferroviaire.com [En ligne]

Pour présenter le réseau PIMMS (Pôle information médiation multiservices) nous aimerions nous baser sur l'exemple d'un pôle de services qui fut implanté en 2009 en gare de Donzère, puis officiellement appelé "PIMMS Portes de Provence", certainement en référence au fait que la gare apparaissait comme un bâtiment qui servait de "porte d'entrée de la ville". Au sein de cette gare, au moment où émergeait une volonté claire de la part de la SNCF de réhabiliter leurs surfaces inoccupées, un bureau de renseignement, d'aide, et d'obtention d'informations diverses et variées a été ouvert.

Selon la municipalité et la SNCF, ce principe de pôle d'information et d'accompagnement souple et adapté pouvait légitimement se développer au sein du bâtiment de la gare de Donzère, car la présence de rails, l'arrêt de trains, permettait un mélange de publics et de populations particulièrement intéressant. Ce dispositif PIMMS qui s'adresse notamment aux populations précaires, en besoin d'accompagnement, de soutien, ou d'aide ; est également présent en gare pour faciliter l'achat de billet ou pour répondre aux interrogations liées au transport des usagers de la gare. De cette manière, ce bureau devient une ressource à portée de main, identifiable pour les riverains ou autre habitants de la commune et pour ceux qui sont plutôt concernés par la fonction de transport de la gare de Donzère ; à tel point qu'il s'enrichit petit-à-petit de nouvelles fonctions et usages (avec des ateliers de formation au numérique ou l'aménagement d'un open space dédié au coworking, par exemple).

Ce que nous avons pu retenir de cet exemple provençal est la capacité de la gare à s'inscrire dans un territoire bien défini, en développant des usages en cohérence avec ses populations tout en étant une fenêtre vers un autre publics et d'autres fonctions, qui viennent dynamiser les surfaces qu'englobent son emprise spatiale et diversifier le susmentionné tissu local en y implantant de nouveaux services de proximité diversifiés.

- Gare de Facture Biganos, région Nouvelle-Aquitaine (France)



Source : Google Maps [En ligne]



Source : Flickr

La démarche EMA (Espace multimodal Augmenté) part sur le constat que 45 % des accès à la gare se font par la voiture contre 4% à vélo alors que pour 50 % des usagers la gare est à moins de 5 km du domicile. La démarche EMA permet donc de repenser la gare comme une interface des mobilités. Aujourd'hui trois expériences ont été conduites : à la gare d'Anse (Rhône), à la gare de Colomiers (Haute-Garonne) et à la gare de Biganos (Gironde). A terme, le dispositif EMA devrait s'étendre à 150 gares.

Les EMA développent des moyens de transports alternatifs.

A Biganos, l'accent a été mis sur le vélo avec la création d'un abri à vélo sécurisé et éclairé de 72 places ; un distributeur de fournitures provenant d'entreprises bordelaises ; une station d'entretien et de réparation et une borne de recharge accélérée pour vélos électriques. Le dispositif ne s'arrête pas aux équipements en prenant en compte l'aménagement et la sécurisation des abords et la signalisation de liaisons douces vers le centre ville.

Source : <http://www.tvba.fr/vie-locale/73764/>

A la gare d'Anse, la multimodalité se focalise sur les transports partagés. La gare est ainsi desservie par des cars départementaux (Les cars du Rhône - Sytral), les transports scolaires et un bus intercommunal (Saonibus). A ces transports s'ajoutent, un transport pour personnes isolées (TPI) mis en place par la communauté de commune. Le SNCF a également mis en place un dispositif d'auto-partage appelé "Stop Connecté", adapté à ce type de territoire.

Source : <http://www.mairie-anse.fr/148-se-deplacer.htm>

TPI : <https://www.cc-pierresdorees.com/au-quotidien-en-pratique/transports/un-service-mis-la-disposition-des-habitants-de-la-ccbpd>

"Stop Connecté" :

<https://www.stop-connecte.fr/reseau.html>

- Gare d'Annemasse, région Auvergne-Rhône-Alpes (France) - Gare de Genève-Cornavin (Suisse)



Source : Google Maps [En ligne]



Source : Annemasse Agglo [En ligne]

Sortons quelques instants de la question du symbole de la gare à proprement parler pour nous pencher sur un projet de plus grande envergure.

Le Léman Express, sorte de liaison RER entre Genève, capitale de la Suisse, et Annemasse, ville française de Haute-Savoie, a récemment abouti sous l'impulsion de SNCF Réseaux et de l'agglomération d'Annemasse.

L'idée était, comme c'est le cas pour le projet bordelais de RERisation du réseau ferré métropolitain, de fortement cadencer la fréquence de circulation des trains ; jusqu'à ne laisser qu'une dizaine de minutes d'attente entre chaque passage de ceux-ci.

Ce projet était tout particulièrement important car la mise en place d'un transport en commun efficace, fiable et régulier sur cette portion de voie ferrée représentait un atout majeur pour les travailleurs transfrontaliers présents dans cette région. C'est d'ailleurs pourquoi le nombre de voyageurs attendus sur cette nouvelle portion ferroviaire est si élevé : on l'estime à 50 000 usagers par jour.

En parallèle de cette dimension purement attachée à la fonction de transport des voies ferrées concernées et des gares qu'elles relient ; on note dans ce projet franco-suisse une forte coloration environnementale. Est effectivement prévu, sur la portion enterrée de ces rails transfrontaliers, l'aménagement d'une vaste voie verte. Celle-ci permettrait de faire la promotion des mobilités douces et écologiques, en présentant un cadre charmant et verdoyant menant tout droit au coeur de la métropole du Grand Genève ; et en direction de Bonne, côté français de la frontière. Cette voie verte sécurise les usagers des modes de transport respectueux de l'environnement en leur réservant des voies peu fréquentées ou en site propre, dans un environnement propice à la rencontre, à la balade, à la contemplation du paysage.

Au travers de ce parti pris à la fois en faveur du train et des mobilités douces, le projet de cadencement du trafic ferroviaire et d'aménagement du tronçon ferroviaire qui relie Annemasse à la capitale suisse réaffirme la capacité d'adaptation du réseau ferré et son potentiel rôle de levier dans les années à venir : vers une société où transport ne rime pas avec automobile individuelle sans pour autant lésiner sur le confort et la facilité de déplacement des usagers.

Gare de Chaville Rive-Droite et Gare de l'Avenue du Président Kennedy (Île de France, France)



Source : Google Maps [En ligne]



Source : Gare Partagée SNCF

Le challenge "Gare Partagée", organisé en Ile de France par SNCF Gares&Connexions tous les ans depuis 2016, permet à des porteurs de projets de bénéficier d'un programme d'accélération de leur projet pendant trois jours. Les projets sont sélectionnés à l'issu d'un appel à projet visant à développer de nouveaux usages et concepts en gare.

À l'occasion de l'édition 2018, les gares Chaville Rive-Droite (Hauts-de-Seine) et de l'Avenue du Président Kennedy (16ème arrondissement) ont été ciblées pour accueillir un projet d'agriculture urbaine. Dans la gare de Chaville Rive-Droite par exemple, le collectif Cultiv-toit souhaite utiliser le toit de la gare pour installer des bacs de bois recyclés ainsi qu'un récupérateur d'eau de pluie. L'exemple de ces gares nous permet de nous interroger sur la place de l'agriculture urbaine dans les gares.

En Ile de France, l'agriculture urbaine - production de fruits, légumes et autres aliments en ville - est souvent limitée par le manque d'espaces et de disponibilité de fonciers appropriés. Préconisée par l'ONU et la FAO, l'agriculture urbaine peut se mettre en oeuvre dans des espaces variés (toits, cours, potagers partagés ou espaces publics) mais nécessite tout de même un espace relativement important, ce qui peut manquer au coeur du territoire francilien. D'un autre côté, de nombreux espaces demeurent vacants dans les gares de la région et constituent alors une opportunité potentielle pour les projets d'agriculture urbaine durable. A travers l'Appel à Projet "Gare Partagée", la SNCF Gares&Connexions proposent la mise à disposition de ces espaces.

Par ailleurs, la gare est typiquement un lieu où se croisent les individus (riverains et usagers du réseaux). Or, les démarches d'agriculture urbaine peuvent contribuer à créer du lien social entre ces personnes ou créer un écosystème local via la vente de produits en circuit ultra-courts (aux habitants ou utilisateurs du réseau).

Source : <http://garepartagee.sncf.com/>

- Gare Masséna (Île de France, France)



Source : Google Maps [En ligne]



Source : Ré-alimenter Masséna [En ligne]

Dans le cadre de l'Appel à Projets urbains innovants "Réinventer Paris" (2016), un projet de réhabilitation du site et du bâtiment de l'ancienne gare Masséna, fermée depuis 2000, a vu le jour. Au coeur du XIIIème arrondissement, ce projet "Ré-alimenter Masséna" entend redonner de la centralité à la gare, en en faisant un lieu de vie et de proximité pour les habitants du quartier. Le projet vise notamment à développer de l'agriculture urbaine dans la nouvelle gare, ce qui permettrait de diffuser une nouvelle culture de l'alimentation (de meilleure qualité et respectueuse de l'environnement) tout en impliquant la population dans les activités. Plusieurs partenaires ont d'hors et déjà été identifié pour animer le pôle "Alimentation", tels que La Ruche qui dit Oui (entreprise de mise en relation de producteurs et de consommateurs via une plateforme numérique) ou Sous Les Fraises (chargé de la mise en oeuvre du pôle dédié à l'agriculture urbaine et de la conserverie partagée dans la gare). En particulier, aux 750m² mis à disposition pour de l'agriculture urbaine, s'ajoutent la volonté de valoriser une gestion intelligente des ressources (en eau, surfaces disponibles ou déchets) et l'organisation d'ateliers pédagogiques. Le projet prévoit également un partenariat avec des étudiants de l'école d'ingénieur AgroParisTech, chargés d'étudier les potentialités du site et de transmettre les expériences les plus innovantes aux acteurs et habitants.

Le projet de réhabilitation de la gare Masséna nous montre ainsi un nouvel exemple de réhabilitation de gare au travers de projets d'agriculture urbaine. Par contre, la gare de Masséna n'a pas vocation à être ré-ouverte comme halte ferroviaire.

Source : <http://realimentermassena.com/>

- Gare d'Ornano, Paris (Île de France, France)



Source : Google Maps [En ligne]



Source : Menil Info

Située au nord du 18^{ème} arrondissement de Paris, la gare d'Ornano est une gare de la ligne de Petite Ceinture à Paris. Elle ouvre ses portes aux voyageurs en 1869. Elle abritera une boutique, une brasserie puis une banque. La gare est fermée aux voyageurs depuis le 23 juillet 1934.

Depuis 2014, la gare d'Ornano abrite la REcyclerie. Il s'agit d'un tiers lieu d'expérimentation dédié à l'éco-responsabilité. Elle a pour ambition de sensibiliser le public jeune, et moins jeune, aux valeurs éco-responsables. Elle développe son identité sous "les 4 R" que sont repenser, réduire, réparer et recycler. Les créateurs de ce lieu singulier souhaitent soutenir les initiatives collaboratives dans leur démarche pour repenser la consommation de chacun et favoriser une meilleure consommation.

Elle se compose de plusieurs pôles. La ferme urbaine tend à participer à la restauration des sols de la Petite Ceinture, détériorés par leur passé ferroviaire, tout en respectant sa biodiversité. Elle accueille entre autre un potager, un poulailler, des ruches, un lombricomposteur, etc. Son volet médiation est très important, notamment pour un site dans Paris intramuros. La ferme s'étend sur environ 1000 m².

Les "ateliers de René" ont pour but d'apprendre aux usagers à réparer, pour lutter contre l'obsolescence programmée. C'est un lieu de partage de connaissances et d'outils, où les personnes peuvent se retrouver pour créer du neuf à partir de l'ancien. Il souhaite redonner goût aux citadins au travail manuel, et remettre le partage des savoirs au centre des pratiques en société.

La REcyclerie est également un lieu attractif et festif, accueillant des évènements, particulièrement dans son café-cantine.

Cet exemple nous semble intéressant car il relève du même modèle que celui présenté pour Bègles, tout en s'implantant en coeur de ville et sur un ancien site ferroviaire. Il nous a inspiré sur le rôle que pouvait prendre ce type d'équipement dans la ville pour s'inscrire dans les nouveaux modes de consommer.

Source : <http://www.larecyclerie.com/>

