

## OPERATION D'INTERET NATIONAL

### BORDEAUX-EURATLANTIQUE

#### PROJET DE PROTOCOLE DE PARTENARIAT 2010-2024

#### ENTRE :

1. **L'Etat**, représenté par Monsieur Dominique Schmitt, Préfet de la Région Aquitaine, Préfet de la Gironde, habilité par courrier du Ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat en date du .....2010,
2. **La Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB)**, représentée par son Président, Monsieur Vincent Feltesse, habilité par délibération du conseil de communauté en date du ..... 2010,
3. **La ville de Bordeaux**, représentée par son Maire, Monsieur Alain Juppé, habilité par délibération du conseil municipal en date du .....2010,
4. **La ville de Bègles**, représentée par son Maire, Monsieur Noël Mamère, habilité par délibération du conseil municipal en date du .....2010,
5. **La ville de Floirac** représentée par son Maire, Madame Conchita Lacuey, habilitée par délibération du conseil municipal en date du .....2010,
6. **La Région Aquitaine** représentée par le président du conseil régional, Monsieur Alain Rousset, habilité par délibération du conseil régional en date du .....2010.
7. **L'Etablissement Public d'Aménagement de Bordeaux-Euratlantique**, représenté par son directeur général Monsieur Philippe Courtois, nommé par arrêté du Ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer et du Secrétaire d'Etat chargé du logement et de l'urbanisme en date du 25 mars 2010 et décision du conseil d'administration en date du .....2010,

## SOMMAIRE

<b>Article 1 : Objet du protocole .....</b>	<b>8</b>
<b>Article 2 : Enjeux et objectifs de l'opération Bordeaux-Euratlantique.....</b>	<b>8</b>
2.1. Un territoire stratégique pour le positionnement européen de la métropole bordelaise .....	9
2.2. Une nouvelle centralité pour l'agglomération, au caractère humain.....	10
2.3. Un projet d'aménagement innovant .....	11
<b>Article 3 : Programmation urbaine générale et définition des projets urbains .....</b>	<b>12</b>
3.1. Programmation générale sur l'ensemble de l'OIN .....	12
3.2. Les projets urbains relevant de l'EPA de Bordeaux-Euratlantique	13
3.3. Le projet urbain sur le quartier Sainte Croix mené par la ville de Bordeaux, en partenariat avec la CUB, dans le cadre du PNRQAD .....	18
3.4. Le projet de renouvellement urbain mené par le Grand Projet des Villes des Hauts de Garonne et la ville de Bordeaux sur la cité de la Benauges, la cité du Midi et la cité Fraternité .....	19
<b>Article 4 : Articulation des projets urbains avec le projet EcoCités.....</b>	<b>20</b>
<b>Article 5 : Engagements réciproques.....</b>	<b>21</b>
5.1. Aménagement.....	21
5.2. Stratégie foncière .....	25
5.3. Infrastructures de transports et déplacements.....	28
5.4. Equipements de proximité .....	29
5.5. Equipements structurants .....	30
5.6. Logements locatifs sociaux et PLHI .....	31
5.7. Engagements financiers.....	31
<b>Article 6 : Clauses sociales dans les marchés publics .....</b>	<b>34</b>
<b>Article 7 : Gouvernance .....</b>	<b>34</b>
7.1. Conseil d'administration.....	34
7.2. Réunion des directeurs.....	35
7.3. Comités de pilotage.....	35
<b>Article 8 : Concertation .....</b>	<b>36</b>
<b>Article 9 : Comité de prospective .....</b>	<b>36</b>
<b>Article 10 : Modification du présent protocole.....</b>	<b>36</b>

## **PREAMBULE**

### **I – Historique**

**1)** Dans la perspective de la mise en place à moyen terme d'une ligne à grande vitesse ferroviaire qui mettra Bordeaux à deux heures de Paris en 2016, une heure de Toulouse et une heure cinquante de Bilbao à l'horizon 2020, l'agglomération bordelaise va bénéficier d'atouts nouveaux au profit d'une attractivité renforcée.

Autour de ce projet, l'objectif est de doter l'agglomération d'une nouvelle centralité s'appuyant notamment sur un pôle tertiaire d'envergure nationale et internationale, contribuant à son rayonnement européen, et de développer une offre de logements diversifiée importante contribuant à densifier le centre de l'agglomération.

En mars 2008, une mission d'expertise a été confiée par le Ministre d'Etat, Ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, à Francis Rol-Tanguy, ingénieur général des Ponts et Chaussées, afin de déterminer la meilleure façon de tirer profit du potentiel urbain du quartier de la Gare Saint-Jean à Bordeaux.

Ce dernier a préconisé dans son rapport d'obtenir la qualification d'OIN (opération d'intérêt national) pour ce projet et de créer, entre les villes de Bordeaux, Floirac et Bègles, la CUB (Communauté urbaine de Bordeaux), le Conseil régional d'Aquitaine, le Conseil général de la Gironde et l'Etat, un EPA (Etablissement public d'aménagement) dont l'objet serait de conduire les projets d'aménagement envisagés.

La décision de principe de création d'une opération d'intérêt national pour la mise en œuvre d'un projet urbain ambitieux autour de la gare Saint-Jean, sur les communes de Bordeaux, Bègles et Floirac a ainsi été prise le 15 septembre 2008, lors de la rencontre entre Monsieur Jean-Louis BORLOO, Ministre d'Etat, Ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et les élus locaux.

Un séminaire rassemblant tous les acteurs concernés par l'avenir du projet Euratlantique et du territoire métropolitain a également été organisé par la communauté urbaine les 25, 26 et 27 septembre 2008.

**2)** Une mission de préfiguration de l'OIN Bordeaux-Euratlantique a été confiée à Monsieur Philippe Courtois, placé auprès du Préfet de la Région Aquitaine, par courrier du 16 février 2009 par le Ministre d'Etat, Ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Cette mission a permis :

- d'arrêter le périmètre de l'opération d'intérêt national Bordeaux-Euratlantique ;
- de définir les orientations stratégiques et une programmation urbaine générale ;
- de déterminer les périmètres des projets urbains prioritaires ;
- d'établir un bilan financier de l'aménagement pour la période 2010-2024 ;
- de définir les termes de la prise en charge du déficit prévisionnel de ce bilan par l'Etat, la CUB et les communes ;
- de rédiger le projet de statut de l'EPA de Bordeaux-Euratlantique et d'en proposer la composition du conseil d'administration.

**3)** Lors de la réunion interministérielle du 22 septembre 2009, le cabinet du Premier ministre a validé le principe d'une contribution financière de l'Etat de 35% du déficit de l'opération sur la période 2010-2024 dans la limite de 35 M€ et indiqué que ces engagements seront traduits dans le cadre de protocoles financiers négociés par le Préfet de région. Le cabinet du Premier ministre a également validé le principe d'un apport des terrains du complexe de la viande de Bordeaux, dont les abattoirs, à l'EPA de Bordeaux-Euratlantique dans les conditions prévues par les dispositions de l'article L. 3211-24 du code général de la propriété des personnes publiques. Cet apport fera l'objet d'un décret spécifique.

**4)** Le 4 novembre 2009, le MEEDDAT a retenu le projet EcoCités élaboré par la CUB et les villes de Bordeaux, Bègles, Floirac et Cenon<sup>1</sup> dans le cadre d'un appel à projets lancé par le Ministère début 2009. Ce projet, qui porte sur une superficie de 3 243 ha, englobe la totalité du périmètre de l'OIN.

**5)** Par décret n° 2009-1359 du 5 novembre 2009, publié au Journal officiel du 7 novembre 2009, l'opération d'aménagement de Bordeaux-Euratlantique a été inscrite parmi les opérations d'intérêt national mentionnées à l'article R. 121-4-1 du code de l'urbanisme. Ce décret délimite le périmètre<sup>2</sup> de l'OIN.

---

<sup>1</sup> Avec la participation de la mission de préfiguration

<sup>2</sup> Cf. plan en annexe n°1

6) L'établissement public d'aménagement (EPA) de Bordeaux-Euratlantique a également été créé par décret n° 2010-306 du 22 mars 2010, publié au Journal Officiel du 24 mars 2010. Il est chargé de procéder à toutes opérations de nature à favoriser l'aménagement, le renouvellement urbain, le développement économique et le développement durable des espaces compris à l'intérieur du périmètre de l'OIN.

## **II – Présentation du territoire**

Le territoire de l'OIN Bordeaux-Euratlantique recouvre une superficie de 738 hectares<sup>3</sup> répartie sur les communes de Bordeaux (391 ha), Bègles (216 ha) et Floirac (131 ha), de part et d'autre de la Garonne (491 ha en rive gauche et 257 ha en rive droite).

Il constitue l'entrée sud-est du cœur de l'agglomération, caractérisée par la présence de la gare Saint-Jean et de son offre multimodale (trains grandes lignes, TER, interconnexion avec le tramway et quatre lignes de cars interurbains) et de deux accès routiers à la rocade.

Composée en grande partie d'anciens quartiers populaires, cette partie de l'agglomération est aujourd'hui caractérisée par la juxtaposition de quartiers d'habitat, d'emprises industrielles, d'activités économiques diversifiées, de vastes terrains ferroviaires et d'infrastructures marquant fortement le territoire (faisceau ferroviaire, pénétrantes autoroutières, pont Saint-Jean, quais sur les deux rives, boulevards, futur franchissement Jean-Jacques Bosc...). De grands espaces mutables côtoient ainsi des îlots urbains très structurés, à forte densité dans la frange nord-ouest du secteur, et des tissus plus hétérogènes sur le reste du territoire au sein duquel l'impression de morcellement prédomine.

Bien que ponctué d'équipements d'agglomération structurants (gare, Marché d'Intérêt National, Théâtre National de Bordeaux en Aquitaine, Conservatoire de Région, IUT carrières sociales, école des Beaux-Arts et IUT de journalisme, stade de rugby André Moga de Bordeaux-Bègles) et plus largement d'équipements culturels, universitaires, d'enseignement et de commerces de proximité, le site apparaît comme en marge de l'hyper centre de l'agglomération.

Ce morceau de ville s'inscrit par ailleurs dans un environnement patrimonial et paysager qui mériterait d'être mis en valeur (bords de Garonne, pieds de coteaux en frange est du territoire rive droite, Estey de Franc et parc de Mussonville en limite sud).

Depuis plus de dix ans, les collectivités ont identifié ce territoire comme un site stratégique de l'agglomération bordelaise. C'est aujourd'hui un

---

<sup>3</sup> Hors Garonne

territoire en mouvement, faisant l'objet d'importants investissements publics et privés.

### **III – Présentation des projets urbains**

Les rencontres avec les élus et les services des différentes collectivités ont conduit à distinguer, au sein de ce territoire, les opérations d' « échelle communale », où il n'est pas attendu que l'EPA de Bordeaux-Euratlantique joue un rôle d'opérateur, des secteurs ou des attentes se focalisent : zone d'influence immédiate de la gare Saint-Jean, emprises ferroviaires libérables, zones de tissus industriels en mutation sur les deux rives de la Garonne, abords immédiats des ouvrages de franchissement de la Garonne...

Les signataires s'attacheront à ce que l'ensemble des opérations qu'ils conduisent ou envisagent sur l'aire métropolitaine contribuent à la réalisation des objectifs d'Euratlantique (notamment les projets de grande ampleur engagés ou en cours d'engagement).

Sept projets urbains de grande ampleur, structurants à l'échelle de l'opération d'intérêt national sont à ce jour identifiés (cf. plan joint en annexe n°2) :

➤ **Les cinq projets urbains où l'EPA de Bordeaux-Euratlantique exerce de droit sa compétence d'aménagement :**

1. **le quartier de la Gare Saint-Jean**, des emprises ferroviaires à la Garonne, entre le pont Saint-Jean et le futur franchissement Jean-Jacques Bosc,

2. **le secteur Rive Droite de l'OIN**, le long de la voie ferrée, au Nord de la gare : le débouché du pont Saint-Jean rive droite et le projet urbain d'entrée Est du cœur d'agglomération,

3. **le quartier Gare de Bègles / Stade Moga**

4. **le secteur Grand-Port / Sècheries**,

5. **le secteur Floirac Sud**

D'autres projets, conduits par l'EPA de Bordeaux-Euratlantique, pourront ultérieurement être identifiés et feront alors l'objet d'avenants au présent protocole.

➤ **Le projet mené par la ville de Bordeaux, en association étroite avec la CUB et l'EPA de Bordeaux-Euratlantique, sur le quartier Sainte Croix dans le cadre du PNRQAD** retenu le 9 décembre 2009 par le Ministère du logement.

- **Le projet de renouvellement urbain intercommunal envisagé par le groupement d'intérêt public du Grand Projet des Villes des Hauts de Garonne et la ville de Bordeaux sur la cité de la Benauge, la cité du Midi, la cité Fraternité, la résidence Sellier et la résidence de l'Espérance à Bordeaux, Floirac et Cenon**



C'est ainsi que l'Etablissement Public d'Aménagement de Bordeaux-Euratlantique, l'Etat, la Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB), la ville de Bordeaux, la ville de Bègles, la ville de Floirac et la Région Aquitaine se sont rapprochés pour définir leurs objectifs et leurs engagements, notamment financiers, dans la mise en œuvre, sur la période 2010-2024, des projets urbains de l'OIN.

## **Article 1 : Objet du protocole**

Le présent protocole constitue la première base contractuelle des partenariats entre l'Etat, la Région Aquitaine, les communes de Bordeaux, Bègles et Floirac, la Communauté Urbaine de Bordeaux et l'EPA de Bordeaux-Euratlantique.

Il a pour objet de définir les cadres nécessaires au démarrage et à la mise en œuvre de l'opération d'intérêt national (OIN) Bordeaux-Euratlantique et à l'intervention de l'EPA de Bordeaux-Euratlantique, en liaison avec les autres personnes publiques intervenant dans le domaine de l'aménagement.

Il fixe les objectifs et les enjeux de l'OIN que les signataires s'engagent à atteindre chacun dans leur domaine de compétences. Il définit les grandes orientations des projets urbains envisagés à l'intérieur du périmètre de l'OIN et les engagements pris par chaque signataire, notamment sur le plan financier.

## **Article 2 : Enjeux et objectifs de l'opération Bordeaux-Euratlantique**

L'OIN Bordeaux-Euratlantique a pour objet la définition et la mise en œuvre sur son territoire d'un projet cohérent, lisible et partagé qui contribue fortement au renouvellement de l'ambition de la métropole et à la réalisation de ses objectifs. Ce projet doit ainsi faciliter le positionnement européen de la métropole bordelaise par l'émergence d'une nouvelle centralité économique et tertiaire et contribuer à l'amélioration de l'attractivité de la métropole.

Bordeaux-Euratlantique est également une grande opération de production de logements diversifiée visant à proposer une offre en ville, proche de l'ensemble des services et des transports.

Bordeaux-Euratlantique est par ailleurs centré sur la construction d'un pôle multimodal de transports dans et autour de la gare Saint-Jean, de niveau métropolitain et européen.

Les choix d'aménagement et la mobilisation de l'innovation viseront à placer ces quartiers nouveaux ou renouvelés au meilleur niveau européen en termes d'impact sur l'environnement et le climat. La programmation contribuera au développement humain plus équilibré de l'ensemble du territoire.

## **2.1. Un territoire stratégique pour le positionnement européen de la métropole bordelaise**

Bordeaux, métropole européenne, telle est l'ambition que se fixent collectivement les signataires du présent protocole.

L'ouverture de la LGV Sud-Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux en 2016 puis entre Bordeaux, Toulouse et Hendaye en 2020 constitue une opportunité pour la définition d'une stratégie ambitieuse de positionnement à l'échelle européenne de la métropole bordelaise, permettant à cette dernière de tirer pleinement parti de ses nombreux atouts et de jouer un rôle clef au sein de l'euro-région qui se dessine autour de Bordeaux, Toulouse et Bilbao.

Le territoire d'influence immédiate de la gare, épicerie de ces transformations, et les projets qui y verront le jour seront primordiaux dans la réussite de ce positionnement nouveau.

**Le projet de développement du territoire de Bordeaux-Euratlantique doit :**

- **être le support de la mise en œuvre d'une stratégie de positionnement économique de la métropole en adéquation avec ces ambitions européennes et, à cet effet :**
  - créer un centre d'affaires international novateur en cœur de ville, démarrant en pied de la gare TGV et profitant de son attrait et de ses fonctions ;
  - participer aux actions patrimoniales et culturelles aujourd'hui en développement dans l'agglomération : mettre en scène le patrimoine remarquable, conforter la dimension culturelle et créative du territoire en prenant appui sur les atouts existants (Bordeaux Sainte Croix, Bègles Terres Neuves,...) et les projets (Arena de Floirac, Pôle régional de la culture et de l'économie créative rassemblant le FRAC, les agences culturelles ECLA et OARA ainsi qu'un Centre du design porté par la Région, sur une partie du site du complexe de la viande...) ;
  - rechercher des secteurs innovants, articulés avec les autres grands projets de développement économique et d'enseignement-recherche de l'agglomération (opération « campus », Aéroparc, Ecoparc...) ;
  - participer à l'émergence de liens plus forts au sein d'une euro-région autour de Bordeaux, Toulouse et Bilbao ;
- **accompagner le projet d'une gare renouvelée, moderne et efficace, prête à accueillir 20 millions de passagers par an et à offrir à ces derniers des services dignes du statut européen recherché, et pour cela :**

- mettre en scène la gare dans la ville, par les projets d'aménagement la jouxtant : liens directs et lisibles à la ville centre, ouverture sur la Garonne, articulation attentive au quartier Belcier, mise à disposition d'équipements et de services (parkings, commerces, hôtels, transports adaptés...) ;
- faire de la gare, premier générateur de trafic de l'agglomération, de surcroît en forte croissance, une centralité dans le réseau de transports urbains, et plus largement dans le système de déplacement de l'agglomération (facilités d'accès aux principaux pôles de l'agglomération et de la région, conception d'un nouveau système d'accès routier à la gare, côté Sud...) ;
- **participer au rayonnement et à l'attractivité de la métropole, notamment par l'image que véhiculera le territoire :**

Lieu de réalisation d'un projet urbain fédérateur pour la métropole, le territoire de l'opération Bordeaux-Euratlantique est également une porte d'entrée physique du cœur d'agglomération. Il est ainsi, par ces deux aspects, un vecteur essentiel de l'image de la métropole bordelaise et une de ses vitrines.

## **2.2. Une nouvelle centralité pour l'agglomération, au caractère humain**

L'importance du potentiel foncier mutable à court et moyen terme au sein de l'OIN, situé au cœur de l'agglomération, permettra de créer un développement urbain non plus basé sur l'étalement mais sur l'intensité urbaine et d'y associer une forte qualité de vie.

**Le projet de développement du territoire Bordeaux-Euratlantique doit à cet effet :**

- **s'attacher à produire, au sein de ce morceau de ville, une offre de logements diversifiés et conférer à ces nouveaux quartiers les aménités nécessaires à la promotion d'un retour des habitants en ville**, amorcée par l'embellie de Bordeaux, après une longue période d'étalement urbain en Gironde. Il est ici rappelé que la programmation cible des logements est de 25% de logements locatifs sociaux, 10% de logements locatifs intermédiaires, 20% de logements en accession sociale et 45% de logements en accession privée. Ces ratios s'entendent comme des moyennes prévisionnelles à l'échelle de l'opération d'intérêt national ;
- **contribuer à remédier aux nombreuses coupures urbaines de ce territoire et intégrer aux projets urbains le développement des transports** en commun, pour structurer le territoire, l'organiser et le rendre plus lisible ;

- **conduire la reconquête de friches industrielles et terrains sous occupés tout en veillant à maintenir sur le territoire des équipements faisant partie de la diversité de la ville** (dont le MIN et le « pôle nuit ») ;
- **inventer un rapport nouveau de la ville au fleuve** : maîtrise des risques, aménités multipliées, rétablissement du rapport direct perdu du fait de la présence d'infrastructures infranchissables... ;
- **être attentif à la mixité sociale et fonctionnelle des opérations** au sein de chacun des quartiers, mettre en valeur les atouts locaux (patrimoine, identité paysagère, équipements...)
- **porter une attention particulière à la concertation des projets avec la population locale et avec toutes personnes concernées, à la prise en compte de l'identité et de l'histoire du site.**

### **2.3. Un projet d'aménagement innovant**

L'ampleur spatiale mais également temporelle du projet ainsi que les défis qui se posent à la ville pour répondre aux enjeux nouveaux de changement climatique et de raréfaction des ressources imposeront de réfléchir les interventions sur les futurs quartiers de façon innovante.

Inscrit dans la démarche EcoCités (article 4 du présent protocole), Bordeaux-Euratlantique définira des objectifs ambitieux à l'échelle de son territoire en matière de consommation de ressources et de limitation des impacts sur l'environnement. Bordeaux-Euratlantique se doit d'être un laboratoire de réflexion, d'expérimentation, d'innovation dans le domaine de la ville durable.

Dans cette logique, des objectifs quantifiés seront intégrés dans les études des projets urbains. Des cahiers de prescriptions environnementales seront annexés aux cahiers des charges de cessions de terrains (CCCT) prévus par la réglementation pour tous les projets publics ou privés. Un processus d'évaluation sera également mis en place dans la durée.

Il convient d'ajouter la place essentielle qu'est amené à occuper le numérique dans la société de demain. L'évolution vers une ville numérique, qui correspond à une priorité majeure des politiques de la CUB et des communes partenaires de l'EPA de Bordeaux-Euratlantique, sera l'un des éléments du projet. L'EPA développera une réflexion spécifique sur les services et les pratiques, en accompagnement d'une desserte par les réseaux numériques à très haut débit.

Les parties affirment leur volonté notamment de :

- concrétiser la mise en œuvre opérationnelle des orientations du Grenelle de l'environnement dans le respect des spécificités du

contexte bordelais, en particulier, son climat, ses traditions, ses usages ;

- revisiter les processus de production urbaine par la mise en place de partenariats d'études ou de réalisation avec des acteurs industriels, des groupes d'ingénierie et de promotion, des entreprises du BTP ainsi qu'avec le monde universitaire, pour rechercher le meilleur rapport entre la qualité du cadre de vie produit et ses coûts directs ou indirects ;
- promouvoir une stratégie de concertation ambitieuse et innovante donnant aux habitants et aux usagers du territoire, ainsi qu'à toute tierce partie intéressée (monde universitaire, milieu économique, etc.), les moyens de contribuer à la vie du projet dans une logique de dialogue et de participation ;
- le cas échéant, recourir à des dispositifs expérimentaux, notamment dans le domaine de l'habitat, de la gestion des équipements publics et des activités de proximité, ainsi que de l'économie sociale et solidaire.

### **Article 3 : Programmation urbaine générale et définition des projets urbains**

#### **3.1. Programmation générale sur l'ensemble de l'OIN**

Une première programmation urbaine est envisagée sur la base d'une enveloppe de 250 hectares aujourd'hui repérés comme mutables et prenant en compte un principe de densification différenciée de la ville selon les atouts et rôles de chacun des secteurs, dont leur potentiel de desserte par des transports en commun.

Sont ainsi envisagés, sur 15 ans, la réalisation de 2 500 000 m<sup>2</sup> HON se répartissant comme suit :

- 1 200 000 m<sup>2</sup> HON de logements et 80 000 m<sup>2</sup> de résidences (personnes âgées, étudiants, artistes...) ;
- 400 000 m<sup>2</sup> HON de bureaux,
- 150 000 m<sup>2</sup> HON de locaux d'activités ;
- 40 000 m<sup>2</sup> HON de commerces ;
- 170 000 m<sup>2</sup> HON d'équipements ;
- 50 000 m<sup>2</sup> HON d'hôtels et de para-hôtellerie ;

- 410 000 m<sup>2</sup> HON correspondant à de la programmation non encore affectée qui pourra faire l'objet d'opérations selon des procédures restant à déterminer (programmes d'aménagement d'ensemble, projets urbains partenariaux, ZAC...)

Cette programmation se décline de façon différente au sein des sept grands projets urbains actuellement identifiés (cf. plan joint en annexe n° 2).

Parmi ces sept projets urbains, cinq seront conduits par l'EPA de Bordeaux-Euratlantique qui exercera de droit sa compétence en matière d'initiative de la création et de réalisation de ZAC. Les projets d'aménagement sur les quartiers Sainte Croix et Benauges seront réalisés par la ville de Bordeaux et la CUB pour le premier, par le GIP du Grand Projet des Villes des Hauts de Garonne et la ville de Bordeaux pour le second.

Des comités de pilotage spécifiques à chaque projet urbain conduit par l'EPA de Bordeaux-Euratlantique seront mis en place pour suivre de façon régulière l'avancée des réflexions et des travaux.

### **3.2. Les projets urbains relevant de l'EPA de Bordeaux-Euratlantique**

Parmi les cinq projets appelés à être initiés et réalisés par l'EPA de Bordeaux-Euratlantique, les trois premiers projets présentés ci-après<sup>4</sup> sont susceptibles d'entrer en phase opérationnelle à court terme, dès 2010-2011. Cette concrétisation sera notamment caractérisée par le lancement d'études territoriales stratégiques (concours d'urbanisme ou procédures analogues) et, dans le même temps, de procédures de concertation et d'études d'impact.

#### **3.2.1. Le quartier de la gare, des emprises ferroviaires à la Garonne, entre le pont Saint-Jean et le futur franchissement Jean-Jacques Bosc :**

Le projet urbain autour de la gare est prioritaire. Il s'étend sur environ 170 hectares (dont 60 sont déjà recensés comme mutables) des franges du quartier Sainte Croix au boulevard Jean-Jacques Bosc.

Ce projet s'appuiera sur les quartiers existants et se déclinera dans les termes suivants :

- un projet d'accueil d'un pôle tertiaire (constitué en priorité de grands comptes, de centres de décision d'envergure interrégionale, nationale et internationale, de sociétés de services à forte valeur ajoutée,...) ;

---

<sup>4</sup> Gare Saint-Jean, Rive droite de l'OIN, Bègles – Sècheres

- un projet d'offre de logements diversifiée et de renouvellement des capacités hôtelières intégré au sein du centre d'affaires de manière à assurer une mixité des fonctions au sein de ce projet ;
- une restructuration de la gare Saint-Jean, permettant notamment une augmentation de sa capacité d'accueil, une amélioration de l'accessibilité et une facilitation des correspondances, en lien à la ville centre, avec une ouverture vers le fleuve, une articulation fine au quartier Belcier et une mise à disposition d'équipements et services ; cette opération est conduite sous la maîtrise d'ouvrage de Gares et connexions, branche autonome de la SNCF, et de RFF ;
- un projet favorisant les échanges multimodaux : organisation des accès routiers au sud de la gare, sites dédiés aux transports en commun, mode doux, intégration de parkings importants au projet de gare, taxis, auto-partage... ;
- un aménagement des bords de la Garonne comprenant l'aménagement de la tête de pont Saint-Jean, la réappropriation des bords de la Garonne par une organisation nouvelle des flux routiers et le projet de Pôle régional de la culture et de l'économie créative porté par la Région sur une partie du site du complexe de la viande de Bordeaux ;
- une articulation au marché d'intérêt national, à laquelle veillera la CUB, collectivité de rattachement du MIN en tant que régie autonome ; le principe du maintien du MIN est retenu, moyennant la recomposition d'une façade urbaine et l'ouverture de ce pôle économique à une logique de fonctionnement en lien avec le quartier (restauration, marché...) ;
- la préservation et la requalification du « pôle nuit » au sein du quartier ;
- la réhabilitation ponctuelle du quartier Belcier avec pour objectif prioritaire de maintenir sa structure sociale.

### **3.2.2. Le secteur Rive Droite de l'OIN : le débouché du pont Saint-Jean rive droite et le projet urbain d'entrée Est du cœur d'agglomération**

Le secteur de la rive droite de l'OIN Bordeaux-Euratlantique apparaît d'une part fragmenté et d'autre part encore pour partie en marge du cœur de l'agglomération. Depuis plusieurs années, des mutations urbaines s'opèrent sur le territoire de la rive droite avec l'arrivée du tramway, la réalisation de la ZAC Cœur de Bastide et des opérations de renouvellement urbain du Grand Projet des Villes des Hauts de Garonne.

Dans le cadre de l'OIN, il s'agit de réaliser un projet urbain situé dans l'hyper centre de l'agglomération, dans les communes de Bordeaux et de Floirac, au sein du périmètre Deschamps – Trégey – Souys hors emprise de l'Atelier industriel de l'aéronautique.

En articulation avec les développements prévus sur le site de la gare Saint-Jean, ce projet a vocation à accueillir des logements, des équipements et services, une offre tertiaire en débouché immédiat du pont Saint-Jean, ainsi que des activités économiques diversifiées.

Ce projet urbain se déclinera selon les orientations stratégiques suivantes :

- assurer une cohérence de développement d'un centre d'affaires complémentaire sur la Rive droite et rechercher des liens fonctionnels entre les deux rives du fleuve en s'appuyant sur le nouveau franchissement Jean-Jacques Bosc et sur une optimisation du fonctionnement du pont Saint-Jean;
- introduire les éléments du grand paysage (le fleuve et ses berges, les coteaux) dans la composition urbaine par un maillage de parcs, de promenades et de noues paysagères, d'espaces naturels, et donner une façade au fleuve sur la rive droite en renforçant la qualité paysagère des berges de la Garonne en continuité avec le parc aux Angéliques ;
- revaloriser le patrimoine architectural remarquable (reconversion du bâtiment de la caserne des pompiers de la Benauge, notamment) ;
- proposer une armature urbaine en cohérence avec l'usage des différents modes de déplacement et avec la recherche d'une mixité fonctionnelle. Les quais de la Garonne et l'axe Joliot Curie seront transformés en boulevards urbains ;
- réduire l'effet de coupure produit par les infrastructures en s'appuyant sur les passages Trégey et Benauge et la reconfiguration des quais ;
- créer des liens entre les quartiers déjà existants et ceux à venir par la revitalisation et le désenclavement des quartiers fragiles ;
- diversifier l'offre en habitat tant en termes de mixité sociale que dans les formes architecturales.

### **3.2.3. Le secteur Grand-Port / Sècheries à Bègles**

Situé au Nord-Est de la commune de Bègles, le secteur Grand-Port / Sècheries se trouve à l'interface entre des quartiers d'habitat traditionnel et le fleuve. Principalement constitué d'emprises industrielles aujourd'hui destinées à évoluer, il fera l'objet d'un projet d'aménagement visant à :

- créer un nouveau quartier de ville, en rapport avec le fleuve, au travers :
  - d'une évolution de la fonction industrielle du secteur vers des fonctions principalement résidentielles, avec l'accueil d'activités complémentaires (PME, TPE, artisanat et commerces de proximité, équipements) ; des fonctions tertiaires pourront également être proposées, notamment au débouché du futur franchissement Jean-Jacques Bosc ;
  - d'une requalification du quai Wilson et de la voie sur berge en boulevard urbain offrant des points d'accès directs aux quartiers de Bègles qui retrouveront ainsi un rapport plus direct avec la Garonne (travail architectural et urbanistique sur le front urbain et organisation de coulées vertes), le risque d'inondation étant pris en compte ;
  - d'une reconfiguration de la desserte interne routière et d'une réflexion sur la desserte en transports en commun et l'accroche au schéma global de déplacements de l'agglomération ;
- constituer une nouvelle entrée du cœur d'agglomération : l'aménagement de ce secteur devra être l'occasion d'un changement d'image de ce territoire qui jouera un rôle de vitrine de l'agglomération. Des formes urbaines et architecturales innovantes, en lien avec l'échelle du grand paysage et du fleuve y seront développées.

La conception et la réalisation du projet dépendront du devenir de l'autoroute A631, notamment de son déclassement par l'Etat et de son transfert à la CUB dans des conditions à déterminer.

#### **3.2.4. Le quartier Gare de Bègles / Stade Moga :**

Le projet consiste à mettre en lien les deux rives de la voie ferrée et désenclaver le cœur historique de Bègles par un projet urbain se développant sur des emprises mutables (friche Esso – projet de parc de l'intelligence environnementale notamment).

Ce projet prendra appui sur des projets ponctuels structurants :

- une évolution du stade de rugby de Bègles, lequel pourrait devenir le support d'une centralité renforcée par l'accueil d'équipements et services nouveaux ;
- le prolongement de la ligne de tramway ;

- l'organisation d'un pôle multimodal autour de la gare de Bègles, par la reconquête de terrains RFF – SNCF ;
- le développement d'un parc de l'intelligence environnementale sur le terrain des anciens locaux d'Esso : il est proposé d'y développer un village d'entreprises dédié aux énergies renouvelables ;
- le pôle Image des Terres Neuves dont l'extension pourrait se faire sur le site de La Poste ;

Le projet visera à :

- développer un cadre de vie durable assurant une gestion économe du foncier et tirant parti de la diversité des modes de déplacement, accueillir de nouvelles populations tout en garantissant la diversité sociale, structurer des pôles de services de proximité, accompagner le développement économique et diversifier les formes et typologies urbaines ;
- mettre en lien les deux rives de l'axe ferroviaire et désenclaver le cœur historique de Bègles ; réfléchir à une liaison facile et directe entre le secteur Esso et le stade Moga (station de tramway) ;
- participer à l'effort global de la ville de Bègles de structuration de son territoire : maillage et hiérarchisation des voiries, structuration de pôles de proximité, réduction des conflits d'usage, réhabilitation de quartiers anciens, mise en valeur des atouts patrimoniaux et paysagers...

Ce projet devra également tenir compte :

- de l'opération de renouvellement urbain en cours dont la réalisation a été concédée par la Ville de Bègles à la SAEMCIB. Un protocole pourra être passé entre l'EPA de Bordeaux-Euratlantique, la ville de Bègles et la SAEMCIB afin d'harmoniser et de coordonner leurs interventions respectives ;
- de la réflexion stratégique qu'a engagée la ville de Bègles avec l'appui d'un cabinet conseil en architecture et urbanisme et qui pourrait aboutir à la définition d'orientations de nature à influencer la conception d'ensemble de ce projet. Dans l'attente des conclusions de cette réflexion, l'EPA se concentrera sur la conduite d'études ponctuelles sur le stade Moga, la gare de Bègles et le site de la Poste dans le prolongement des Terres Neuves.

### **3.2.5. Floirac Sud**

Le projet urbain de Floirac Sud ne fait pas partie des priorités opérationnelles. Un travail de programmation spécifique sera conduit à

l'initiative de l'EPA de Bordeaux-Euratlantique, en partenariat avec la ville de Floirac et la CUB, en 2010 et 2011. Cette programmation devra tenir compte de l'ensemble des opérations déjà engagées sur la Rive droite, en particulier sur Floirac, et de la programmation urbaine générale. Elle devra s'inscrire dans les hypothèses générales du plan d'affaires (annexe n° 13) et de la spatialisation prévue lors de la mission de préfiguration (annexe n° 15).

Les orientations d'aménagement retenues sur Floirac Sud dépendront tout particulièrement de l'avancement de la ZAC des quais, qui se déroule sous la maîtrise d'ouvrage de la CUB et intègre notamment l'important projet Arena (salle de spectacle et de sports et centre commercial).

### **3.2.6. Autres projets**

Les cinq projets urbains précédemment identifiés ne sont pas limitatifs. L'EPA de Bordeaux-Euratlantique pourra intervenir sur d'autres projets ultérieurement identifiés à l'intérieur de l'OIN (à l'exception des opérations de renouvellement urbain et du PNRQAD). Ces projets feront l'objet d'avenants au présent protocole.

### **3.3. Le projet urbain sur le quartier Sainte Croix mené par la ville de Bordeaux, en partenariat avec la CUB, dans le cadre du PNRQAD**

**3.3.1.** La ville de Bordeaux, en concertation avec la CUB, a répondu à l'appel à candidatures lancé par le Ministère chargé du logement en mai 2009 auprès des communes et établissements publics de coopération intercommunale pour sélectionner une vingtaine de quartiers appelés à bénéficier du programme national de requalification des quartiers anciens dégradés (PNRQAD).

Sa candidature a été retenue par décision ministérielle du 9 décembre 2009.

Le périmètre du PNRQAD recouvre en partie celui de l'OIN (annexe n°3). La mise en place d'un partenariat étroit entre la ville de Bordeaux, la CUB et l'EPA de Bordeaux-Euratlantique est donc indispensable. Il est rappelé que le plan d'affaires prévisionnel de l'OIN n'inclut aucun financement au titre du PNRQAD.

**3.3.2.** Les actions relevant respectivement du PNRQAD et de l'OIN, dès lors qu'elles concernent des quartiers immédiatement voisins voire confondus, doivent être menées en cohérence, dans un souci de complémentarité mutuelle. C'est pourquoi il est convenu entre les parties que :

- **Sur le quartier Belcier / Quai de Paludate, partie intégrante du projet urbain de la gare** : l'intervention publique sera conduite par l'EPA de Bordeaux-Euratlantique, en tant qu'opérateur de référence dudit projet urbain. Le cas échéant, des opérations en

direction de propriétaires bailleurs ou de propriétaires occupants pourront être conduites par des opérateurs publics ou para-publics s'inscrivant dans le projet urbain selon la procédure d'OPAH ;

- **Sur le quartier Sainte Croix :** la ville de Bordeaux initiera et réalisera, en partenariat avec la CUB, un projet urbain mixte (logements, équipements, activités économiques) visant notamment à renforcer la vocation en matière de culture et de formation d'un secteur qui dispose déjà d'atouts confirmés en ce sens (Ecole des Beaux Arts, Conservatoire) ;

Ces collectivités assureront, à cet effet, la maîtrise du foncier. Dans le cas où l'EPA de Bordeaux-Euratlantique serait conduit à acquérir un ou plusieurs immeubles situés dans ce secteur, ces derniers feront l'objet de projets définis, en plein accord avec la ville de Bordeaux et la CUB, dans le cadre du PNRQAD ;

Le projet Bordeaux-Euratlantique est l'occasion de conforter un important pôle universitaire à vocation d'enseignement supérieur et dans le même temps d'économie, de loisirs et de culture. La ville et la CUB s'engagent à réaliser sur le quartier Sainte Croix un projet se déclinant selon les grandes orientations stratégiques suivantes :

- redynamiser le quartier de vie étudiante et sédentariser les diplômés. Ce projet sera mené conjointement avec le projet « campus » de l'université de Bordeaux et portera notamment sur l'aide à la restructuration et la modernisation du parc immobilier universitaire et la réhabilitation et construction d'immeubles de logements étudiants ;
- développer une offre de logements sociaux et d'accession sociale dans le patrimoine ancien ;
- structurer un pôle éco-créatif, composante du centre d'affaires : dans le prolongement du centre d'affaires tertiaire développé aux abords de la gare et sur la rive droite, le quartier, porteur de très nombreux ingrédients créatifs, se prête à la structuration d'un pôle emblématique d'accueil et de développement des activités et filières émergentes du quaternaire, économie de l'humain, de la connaissance et de la créativité. Le projet permettra de développer la mise en synergie de projets issus du secteur des technologies de l'information et de la communication et de créer les conditions de leur développement.

#### **3.4. Le projet de renouvellement urbain mené par le Grand Projet des Villes des Hauts de Garonne et la ville de Bordeaux sur la cité de la Benauge, la cité du Midi et la cité Fraternité**

**3.4.1.** La cité de la Benauge (Bordeaux), qui a déjà fait l'objet d'une étude urbaine pour sa requalification, sera traitée dans le cadre d'une démarche de renouvellement urbain à plus grande échelle comprenant aussi la résidence Henri Sellier (Cenon), la cité du Midi, la cité Fraternité et la résidence de l'Espérance (Flourac). Ce projet est mené par le Groupement d'Intérêt Public (GIP) du Grand Projet des Villes des Hauts de Garonne et par la ville de Bordeaux dans le cadre d'une candidature à un projet de renouvellement urbain auprès de l'ANRU.

**3.4.2** Les parties conviennent que les limites respectives du projet Rive Droite de l'OIN et du projet de renouvellement urbain du GPV et de la ville de Bordeaux seront définies dans un accord à passer entre l'EPA de Bordeaux-Euratlantique, le groupement d'intérêt public (GIP) et la ville de Bordeaux. Cet accord précisera également le rôle respectif du GIP et de l'EPA de Bordeaux-Euratlantique vis-à-vis des bailleurs sociaux.

#### **Article 4 : Articulation des projets urbains avec le projet EcoCités**

Le périmètre de l'OIN est inclus dans le périmètre plus vaste du projet EcoCités mené par la CUB et les communes de Bordeaux, Flourac, Cenon et Bègles sur un territoire dénommé « Plaine de Garonne » d'une superficie de 3 243 hectares (annexe n°4).

La démarche EcoCités procède d'une ambition de l'Etat et des collectivités territoriales de construire une ville durable en initiant une démarche innovante et expérimentale dont l'OIN est une composante majeure, notamment par sa contribution en termes de constructions nouvelles. La démarche vise à contribuer aux objectifs du développement durable en travaillant sur la qualité de la programmation et des aménagements urbains. Les opérations d'amélioration et de réaménagement viseront à proposer un cadre de vie agréable et respectueux des éléments remarquables du paysage urbain et naturel, un haut niveau de services de proximité, une offre d'emploi adaptée, des déplacements facilités.

Afin de définir et mettre en œuvre des actions à l'échelle d'Ecocités, la démarche se traduit au plan national par l'instauration d'un dialogue itératif entre l'Etat et les porteurs de projets et, localement, par une animation concertée entre l'Etat, les collectivités et l'EPA de Bordeaux-Euratlantique. Ces actions transversales aux projets urbains<sup>5</sup> seront menées dans les domaines suivants :

- mobilité, transports en commun et stationnement ;
- habitat et construction durable

---

<sup>5</sup> De l'OIN ou hors OIN

- gestion du rapport à l'eau, gestion des zones inondables ;
- gestion des déchets ménagers ;
- approche de la logistique urbaine ;
- approche d'un processus alternatif de programmation des équipements de quartier et de proximité en association avec les habitants permettant une meilleure mutualisation des équipements entre les villes concernées.

## **Article 5 : Engagements réciproques**

### **5.1. Aménagement**

#### **5.1.1. Rôle et compétences de l'EPA de Bordeaux-Euratlantique**

L'EPA de Bordeaux-Euratlantique a la compétence pour initier et réaliser (sous forme de ZAC ou autres procédures) toutes les opérations d'aménagement définies à l'article 3.2 du présent protocole, situées à l'intérieur de l'OIN.

Cependant, les opérations d'aménagement en cours ou programmées (ZAC ou autres) figurant sur le plan en annexe n°5 seront poursuivies selon les accords juridiques initiaux par les collectivités ou opérateurs qui en ont la charge.

Il est toutefois précisé que, le Préfet étant compétent pour créer les ZAC et approuver les programmes des équipements publics desdites ZAC à l'intérieur de l'OIN (articles L. 311-1 et R. 311-8 du code de l'urbanisme), toute modification de l'acte de création ou du programme des équipements publics de la ZAC existante relèvera de la compétence du Préfet.

Pour les opérations initiées par l'EPA Bordeaux-Euratlantique :

- l'EPA de Bordeaux-Euratlantique définira les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation et en tirera le bilan dans les conditions fixées à l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme.
- Dans l'hypothèse où il serait recouru à la procédure de ZAC :

- il élaborera le dossier de création<sup>6</sup> et l'approuvera en application de l'article R. 311- 2 du code de l'urbanisme. Il l'adressera ensuite au Préfet, autorité compétente pour créer la ZAC à l'intérieur de l'OIN ainsi que, pour avis, à la CUB, en application de l'article L. 311-1 du code de l'urbanisme. Cet avis qui doit intervenir préalablement à la création de la ZAC, sera réputé émis à l'issue d'un délai de trois mois à compter de la réception du dossier de création par le président de la CUB (article R. 311-4 du code de l'urbanisme) ;

- afin de permettre à la ou les communes dans lesquelles se situera la ZAC d'exprimer leur avis, le dossier leur sera également transmis ; cet avis est dépourvu de tout caractère obligatoire, la compétence en matière de création de ZAC étant du ressort exclusif de la CUB en application des articles L. 5251-20 et L. 5215-20-1 du code général des collectivités territoriales ; les éventuelles observations formulées seront toutefois prises en considération, dès lors qu'elles seront émises dans un délai de trois mois à compter de la réception du dossier de création par le ou les maires concernés ;

- l'EPA de Bordeaux-Euratlantique élaborera également le dossier de réalisation de la ZAC et l'approuvera en application de l'article R. 311- 7 du code de l'urbanisme. Il l'adressera ensuite au Préfet, autorité compétente pour approuver le programme des équipements publics ainsi qu'à la CUB en application de l'article R. 311-8 du code de l'urbanisme. Après avis<sup>7</sup> de la CUB, le Préfet approuvera le programme des équipements publics.

L'EPA de Bordeaux-Euratlantique procédera aux acquisitions foncières nécessaires à la réalisation de ces opérations et réalisera sous sa maîtrise d'ouvrage les travaux d'aménagement prévus.

Les signataires du présent protocole s'engagent à tout mettre en œuvre pour faciliter l'accomplissement de ces missions par l'EPA de Bordeaux-Euratlantique.

### **5.1.2. Partenariat et cohérence des actions**

La réalisation des objectifs mentionnés à l'article 2 du présent protocole implique l'intervention de différents partenaires, à leur propre niveau d'intervention et dans le respect de leurs compétences, pour élaborer, à l'intérieur du périmètre de l'OIN, un projet cohérent et lisible pour

---

<sup>6</sup> Ainsi que l'étude de faisabilité technique prévue à l'article L. 128-4 du code de l'urbanisme « *sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération* »

<sup>7</sup> Cet avis sera également réputé émis à l'issue d'un délai de trois mois à compter de la réception du dossier de réalisation par le président de la CUB (R. 311-8)

l'ensemble des acteurs publics et privés, ainsi que pour les habitants et les usagers.

La mission de l'EPA de Bordeaux-Euratlantique est de veiller à la cohérence globale du projet en liaison avec les différents maîtres d'ouvrage publics et privés concernés.

Les signataires prendront toutes initiatives qui s'avèreraient nécessaires, en concertation avec l'EPA de Bordeaux-Euratlantique, pour garantir la cohérence entre les schémas, politiques et réglementations dont ils ont la responsabilité et les objectifs de l'opération d'intérêt national.

Pour ce faire, ils s'informeront en amont des procédures, calendriers et modalités juridiques des adaptations et révisions engagées (ou à venir), afin que les modifications rendues nécessaires pour permettre la réalisation des projets urbains de l'OIN puissent être intégrées dans les procédures régulièrement menées à l'échelle de la communauté urbaine. Une attention particulière sera apportée aux documents opposables (schéma de cohérence territoriale, plan local d'urbanisme, PLH et PDU notamment). Les documents d'orientations communautaires (schéma d'urbanisme commercial, schéma métropolitain de développement économique, schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains) feront chacun l'objet d'une concertation spécifique avec l'EPA de Bordeaux-Euratlantique.

L'opération de Bordeaux-Euratlantique, de par son importance, ses objectifs, son ambition, relève de l'échelle des projets urbains et économiques de l'ensemble de l'agglomération. A ce titre, l'EPA de Bordeaux-Euratlantique fera ses meilleurs efforts pour articuler l'ensemble des projets qu'il conduit avec les autres grands projets urbains et économiques limitativement définis entre les parties (annexe n°5), à la fois dans les cadres réglementaire (schéma de cohérence territoriale) et stratégique (schéma métropolitain de développement économique, schéma d'urbanisme commercial, etc.), ainsi que dans celui de la promotion du territoire pouvant être conduite par l'ensemble des partenaires.

### **5.1.3. Précisions sur la maîtrise d'ouvrage de certains équipements**

- **Transformation des quais en boulevards urbains**

La transformation des quais (rive droite et rive gauche) en boulevards urbains, sera effectuée sous la maîtrise d'ouvrage de l'EPA de Bordeaux-Euratlantique dans la limite de ses compétences territoriales. L'EPA remettra les ouvrages réalisés à la CUB pour ce qui concerne la voirie et à la ville intéressée pour ce qui concerne les espaces verts et l'éclairage public.

Sur la Rive Gauche, la transformation des quais fera l'objet d'un projet d'ensemble en vue de son réaménagement. Une consultation

d'urbanistes et de bureaux d'études spécifique sera engagée après que la nature du franchissement Jean-Jacques Bosc aura été décidée par la CUB.

L'aménagement des quais Rive Gauche par l'EPA de Bordeaux-Euratlantique est également conditionné par le déclassement de l'autoroute A 631 par l'Etat. Le périmètre exact de ce déclassement et le reclassement dans une autre catégorie de voirie seront définis suivant la réglementation en vigueur.

Sur la Rive Droite, le réaménagement des quais se fera en deux tranches : du franchissement Jean-Jacques Bosc jusqu'à la caserne de la Benauge, pour la première ; du franchissement Jean-Jacques Bosc jusqu'à la limite communale entre Floirac et Bouliac, pour la seconde.

L'aménagement de la première tranche est également conditionné par la décision de la CUB sur la nature du franchissement Jean-Jacques Bosc.

- **Passerelle ferroviaire dite « Eiffel »**

RFF est propriétaire de la passerelle Eiffel.

L'EPA de Bordeaux-Euratlantique pourra accepter le transfert de propriété, à titre gratuit, de cette passerelle à son bénéfice afin de l'intégrer dans les projets urbains dont il a la charge en termes de modes de déplacement doux.

Ce transfert n'interviendra qu'à la condition que RFF ait procédé préalablement à la réalisation des mesures conservatoires de la passerelle dans les conditions définies dans l'étude et diagnostic réalisés en mai 2009 par M. Goutal, architecte en chef des Monuments historiques pour le compte de RFF (annexe n°6).

- **Franchissement Jean-Jacques Bosc**

Le projet de franchissement Jean-Jacques Bosc fait l'objet actuellement d'une procédure de concertation menée par la CUB.

Les parties conviennent que ce franchissement, qui est indispensable notamment au développement du projet Bordeaux-Euratlantique, sur les deux rives de la Garonne, sera réalisé sous maîtrise d'ouvrage de la CUB avec un objectif de mise en service en 2016.

Les parties décident de se réunir dès que la concertation aura permis d'arrêter un projet pour définir le meilleur montage partenarial financier possible.

Dans le cas où le mode de franchissement arrêté serait un pont, la CUB et l'EPA de Bordeaux-Euratlantique devront coordonner leurs actions afin

d'assurer une bonne intégration des têtes de pont dans les projets urbains envisagés rive droite et rive gauche.

#### **5.1.4. Remise des ouvrages réalisés par l'EPA de Bordeaux-Euratlantique**

Les ouvrages de VRD, de génie civil, de même que les équipements publics de superstructure réalisés par l'EPA de Bordeaux-Euratlantique et dont les études d'avant projet et de projet auront été validées, dans un délai de trois mois<sup>8</sup>, par les services techniques concernés, pourront être transférés sans délai, dès leur mise en service, aux collectivités gestionnaires sous réserve des opérations habituelles de remise des ouvrages.

## **5.2. Stratégie foncière**

### **5.2.1. Objectif général**

Les partenaires signataires du présent protocole s'accordent sur la mise en place d'une stratégie foncière globale, coordonnée à l'échelle du territoire. L'objectif est de rendre possible les opérations d'aménagement futures en maîtrisant le coût du foncier et en contrôlant les grandes emprises foncières.

### **5.2.2. Pré-ZAD et ZAD**

L'Etat s'engage à prendre l'initiative de la création d'une zone d'aménagement différé (ZAD) et à en délimiter le périmètre provisoire (plan de principe en annexe n°7). Il est rappelé que les zones urbaines ou d'urbanisation future délimitées par le PLU et comprises dans le périmètre provisoire d'une ZAD ou dans une ZAD ne sont plus soumises au droit de préemption urbain institué sur ces territoires.

En l'état actuel de la réglementation et en application de l'article L. 212-1 du code de l'urbanisme, le préfet saisira pour avis sur la création de la ZAD la communauté urbaine de Bordeaux, compétente en matière de droit de préemption urbain. Cette dernière s'engage à se prononcer dans un délai de deux mois à compter de la réception du projet.

Dès cette saisine, il délimitera le périmètre provisoire de la ZAD. Cette délimitation devra intervenir dans un délai de trois mois à compter de la création de l'EPA de Bordeaux-Euratlantique.

En application de la réglementation actuellement en vigueur, l'acte créant la ZAD<sup>9</sup> devra être publié dans un délai de deux ans à compter de

---

<sup>8</sup> Le silence gardé pendant ce délai de trois mois vaudra décision d'acceptation des études

<sup>9</sup> Arrêté préfectoral ou, en cas d'avis défavorable de la CUB ou en l'absence d'avis émis par cette dernière dans un délai de deux mois, par décret en Conseil d'Etat, actuel article R. 212-1 du code de l'urbanisme

la publication de l'arrêté délimitant le périmètre provisoire. A défaut, ce dernier arrêté deviendra caduc (article L. 212-2-1 du code de l'urbanisme).

Il est convenu entre les parties signataires du présent protocole que l'EPA de Bordeaux-Euratlantique se verra déléguer le droit de préemption à l'intérieur de la pré-ZAD puis de la ZAD par l'Etat. Il exercera ce droit toute la durée d'existence juridique de la ZAD.

Il est précisé qu'une réforme du droit de préemption est actuellement en cours. La procédure susvisée (pré-ZAD et ZAD) devrait être remplacée par une procédure similaire ; il est notamment probable que la durée réglementaire de validité de la ZAD, actuellement fixée à 14 ans à compter de la date de publication de l'acte délimitant le périmètre provisoire, soit raccourcie. En tout état de cause, les engagements de principe relatifs à la gestion du droit de préemption resteront inchangés.

### **5.2.3. Cessions et apports d'immeubles à l'EPA**

- **Cessions : cas général**

Toutes les parties signataires du présent protocole s'engagent à vendre à l'EPA de Bordeaux-Euratlantique, de manière prioritaire, tous les immeubles bâtis ou non bâtis nécessaires à la réalisation des opérations initiées et conduites par l'EPA de Bordeaux-Euratlantique telles que visées à l'article 3.2 du présent protocole.

Pour toutes les cessions entre personnes publiques, les parties conviennent d'appliquer la méthode dite du « compte à rebours aménageur », consistant à déterminer, du point de vue de l'EPA, un prix d'achat admissible égal à la différence entre le prix de vente prévisionnel des produits finis et le coût prévisionnel des dépenses d'aménagement. Les cessions à l'EPA se feront au maximum aux prix admissibles ainsi déterminés.

La méthode du compte à rebours est préconisée par France Domaine pour les opérations d'urbanisme de grande ampleur, pour lesquelles la pratique habituelle de l'évaluation par comparaison risquerait d'être faussée et de mal prendre en compte les enjeux d'aménagement. Afin d'aboutir à un traitement le plus homogène possible, les parties détermineront des paramètres et des outils de calcul (par exemple, bilans d'aménagement types) facilitant l'application de la méthode. Des conseils et des expertises extérieures (Direction nationale des interventions domaniales, notamment) pourront être sollicités à cet effet.

Lorsqu'un bien foncier ou immobilier nécessitera, avant de pouvoir être réutilisé dans le cadre du projet urbain, une dépollution et/ou une déconstruction, un accord particulier entre l'EPA et le propriétaire pourra prévoir de mettre les mesures de dépollution ou de déconstruction à la charge du vendeur dans la limite de l'usage antérieur du site, et de

mettre les travaux rendus nécessaires par un changement d'usage à la charge de l'EPA ; toute action prise en charge par le vendeur ou par l'EPA au-delà de ses obligations ainsi définies étant compensée par une modification du prix de cession du bien.

Sont d'ores et déjà identifiées à ce jour un certain nombre de propriétés appartenant à l'Etat, à la CUB, ainsi qu'à la ville de Bordeaux (annexe n°8) qui sont susceptibles de faire l'objet de telles cessions (ou d'apports dans les conditions visées ci-après).

Ces acquisitions se feront selon un échéancier fixé par voie de conventions spécifiques entre les personnes concernées.

- **Cessions : cas particulier**

Par exception, les immeubles bâtis ou non bâtis acquis à la demande expresse de la mission de préfiguration par la CUB seront cédés par cette dernière à l'EPA selon un échéancier fixé par une convention spécifique, au prix d'achat majoré des frais d'acte, de gardiennage, d'assurance et d'entretien des immeubles engagés à compter de la date de signature du présent protocole, à l'exclusion des frais financiers liés au portage.

- **Apports**

L'Etat ayant confirmé lors de la réunion interministérielle du 22 septembre 2009, dont le compte rendu figure en annexe n°9, sa décision d'apporter à l'EPA de Bordeaux-Euratlantique en fonds propres les terrains du complexe de la viande de Bordeaux dont il est propriétaire, la CUB et la Ville de Bordeaux s'engagent à apporter chacune au sein de leur foncier disponible, des immeubles bâtis ou non bâtis, en leur état, de sorte que la valeur cumulée des biens apportés par la CUB et par la Ville de Bordeaux soit comparable à la valeur des biens apportés par l'Etat.

La liste des terrains donnant lieu à ces apports reste à confirmer, de même que l'échéancier de remise à l'EPA de Bordeaux-Euratlantique. Ces éléments complémentaires seront approuvés par voie de conventions spécifiques entre les personnes concernées.

Ces apports seront valorisés dans les comptes de l'EPA de Bordeaux-Euratlantique à hauteur des estimations faites par les Domaines, en cours de validité à la date du transfert immobilier.

#### **5.2.4. Foncier ferroviaire**

RFF et la SNCF ont arrêté un schéma directeur de leur patrimoine ferroviaire sur Bordeaux (annexe n°10) qui détermine les terrains non mutables et les terrains mutables avec ou sans condition.

L'EPA de Bordeaux-Euratlantique devra négocier les conditions de cession des terrains nécessaires à la réalisation du projet urbain de la gare Saint-Jean avec RFF et la SNCF et solliciter dans ce cadre France Domaine.

Il est rappelé que l'acquisition des terrains rendus disponibles autour de la gare conditionne l'ensemble du projet urbain de la gare, y compris son accessibilité. Les parties signataires du présent protocole souhaitent qu'un premier protocole foncier soit signé dès 2010 entre la SNCF, RFF et l'EPA de Bordeaux-Euratlantique afin d'étudier les reconstitutions à opérer sur les terrains ferroviaires mutables et qu'il soit suivi de la signature d'un second protocole foncier portant sur les cessions foncières, dans les meilleurs délais suivant la désignation du lauréat du concours d'urbanisme qui sera lancé sur le projet urbain de la gare Saint-Jean, soit au printemps 2011 en l'état actuel des prévisions.

L'EPA de Bordeaux-Euratlantique devra tenir régulièrement informé ses partenaires de l'état d'avancement des cessions et des coûts engendrés.

Les parties signataires prennent également acte de l'existence d'enjeux relatifs au foncier ferroviaire dans la ville de Bègles et pourront, en tant que de besoin et en temps utile, convenir des modalités de cession de ces terrains.

### **5.3. Infrastructures de transports et déplacements**

Les parties conviennent de la priorité à accorder au schéma multimodal de déplacements du secteur de l'OIN Bordeaux-Euratlantique (annexe n°11) dont les parties en sites dédiés aux transports en commun seront sous maîtrise d'ouvrage de la CUB.

Les parties conviennent que la desserte de la gare et des nouveaux quartiers devront se faire de manière cohérente, au fur et à mesure de leur aménagement, en fonction notamment du poids de population, des équipements, des services et des activités accueillis. D'ores et déjà, les parties conviennent qu'aucun secteur de développement urbain ne soit situé à plus de 500 mètres d'un point d'arrêt de transport en commun en site dédié.

Le schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM) relatif au développement du réseau de transports collectifs à l'horizon 2025, qui sera élaboré dans le courant de l'année 2010 par la Communauté urbaine, et le schéma multimodal des déplacements du secteur de l'OIN Bordeaux-Euratlantique seront harmonisés. Le SDODM arrêtera l'armature des transports urbains et les modes de transports envisagés et constituera le volet stratégique et programmatique des transports en commun du prochain PDU.

Il est à noter que le mode de transport ainsi que les éléments à mettre en œuvre et issus du schéma multimodal des déplacements devront être adaptés à la fréquentation prévisionnelle, à l'évolution des technologies et aux moyens financiers disponibles.

#### **5.4. Equipements de proximité**

##### **5.4.1. Programmation**

La programmation des équipements de proximité liés aux opérations d'aménagement sera conduite par les services et les élus des villes concernées avec l'EPA de Bordeaux-Euratlantique.

Sur la base des orientations de programmation retenues par chaque ville, l'EPA de Bordeaux-Euratlantique conduira, en relation avec chacune d'entre elles, un travail spécifique sur la possibilité de mutualiser certains de ces équipements.

##### **5.4.2. Les écoles**

Il est rappelé qu'actuellement la réalisation et la gestion des nouvelles écoles maternelles et primaires sont réparties entre :

- la CUB à l'intérieur des ZAC qu'elle initie et des PAE qu'elle met en place, les écoles étant ultérieurement rétrocédées aux communes concernées dans le cadre de conventions ;
- les communes, pour tous les autres secteurs ; la CUB participant cependant financièrement à cette réalisation, par voie de fonds de concours, dans les conditions définies par délibération du conseil communautaire du 21 juillet 2006 (annexe n°12).

Dans le cadre des projets urbains menés par l'EPA de Bordeaux-Euratlantique et définis à l'article 3.2 du présent protocole, les écoles maternelles et primaires seront réalisées dans les conditions suivantes :

- conformément à l'article R. 311-7 du code de l'urbanisme, pour chaque ZAC, un programme des équipements publics (PEP) établira la liste des équipements publics rendus nécessaires par l'opération et indiquera, pour chacun de ces équipements, qui en assurera la réalisation, comment le financement sera organisé, et qui en assurera la prise en charge et la gestion : la maîtrise d'ouvrage de chacun de ces équipements publics sera attribuée dans le PEP, en accord entre toutes les parties concernées ;
- sans préjudice du contenu particulier des PEP à venir et dans le respect du principe de proportionnalité en matière de participations de l'aménageur (article L. 311-4 du code de

l'urbanisme), les parties au protocole conviennent des engagements suivants :

- les écoles seront réalisées sous la maîtrise d'ouvrage de l'EPA de Bordeaux-Euratlantique, qui les remettra dès leur achèvement aux communes concernées afin que celles-ci en assurent la prise en charge et la gestion ;
- l'EPA de Bordeaux-Euratlantique apportera gratuitement les terrains d'assiette des écoles, après aménagement, et se fixera pour objectif de limiter les coûts de construction à 400 000 € HT (valeur juin 2009) par classe ;
- la CUB participera au financement de toutes les écoles maternelles et primaires des ZAC et apportera, pour les constructions neuves, une contribution maximale de 400 000 € HT par classe. Si ce montant maximum ne permet pas de couvrir le coût de la construction, le dépassement sera pris en charge par la commune concernée.

Dans le cas où des opérations d'aménagement viendraient à être réalisées dans le cadre d'autres procédures conventionnelles que la ZAC :

- Les dispositions indiquées ci-dessus pour les ZAC sont également applicables aux PAE ;
- En dehors des ZAC et des PAE, les écoles ne relèvent pas de la compétence de la CUB. La CUB participera à ces écoles par le biais d'un fonds de concours représentant 20% du coût de la construction dans la limite de 400 000 € HT par classe.

## **5.5. Equipements structurants**

Il est prévu à l'intérieur du périmètre de l'OIN la réalisation de grands équipements structurants qui devront donner lieu à une coordination des intervenants autour de l'EPA de Bordeaux-Euratlantique.

### **5.5.1. Gare Saint-Jean**

L'extension de la gare Saint-Jean est réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de la SNCF et de sa branche autonome Gares et Connexions, ainsi que de RFF. Cette extension englobera le triangle dit Belcier, propriété de la SNCF. L'ensemble du périmètre opérationnel de cette extension sera laissé hors ZAC pour permettre aux opérateurs ferroviaires de disposer des produits commerciaux liés à la programmation de l'extension de la gare.

Le cas échéant, la coordination entre plusieurs maîtres d'ouvrage qui seraient compétents pour intervenir sur des terrains se jouxtant donnera lieu à la passation d'une convention ad hoc entre les maîtres d'ouvrage.

### **5.5.2. Pôle régional de la culture et de l'économie créative sous maîtrise d'ouvrage de la Région**

Le complexe de la viande est exploité par la CUB (transfert de gestion de l'Etat), le foncier étant propriété de l'Etat.

Sur la partie nord de cette emprise, la Région Aquitaine s'est engagée dans la réalisation d'un Pôle régional de la culture et de l'économie créative, rassemblant le fonds régional d'art contemporain (FRAC), les agences culturelles régionales OARA (spectacle vivant) et ECLA (industries culturelles), ainsi qu'un centre régional du design.

La réalisation de ces équipements est une des priorités de l'opération. La CUB s'engage à mettre fin à l'exploitation des abattoirs d'ici fin 2011 et, à cet effet accomplir, dans des délais compatibles avec cette échéance, les démarches nécessaires auprès des services compétents de l'Etat.

L'EPA de Bordeaux-Euratlantique fera ses meilleurs efforts pour coordonner ou réaliser les travaux d'aménagement dans ce secteur de sorte que soient assurés une desserte et des aménagements urbains de qualité, y compris provisoires, dans les délais prévus pour leur ouverture (2014).

### **5.6. Logements locatifs sociaux et PLHI**

L'Etat s'engage à proposer à la CUB un droit de priorité aux projets de demandes de financements des bailleurs sociaux à l'intérieur de l'OIN sur les enveloppes annuelles disponibles.

L'EPA de Bordeaux-Euratlantique veillera à optimiser les charges foncières des bailleurs sociaux de manière à ce que les financements du logement social dans l'OIN soient compatibles avec une gestion des enveloppes disponibles pour les besoins de l'agglomération et du département.

### **5.7. Engagements financiers**

#### **5.7.1. Modalités de financement**

- **Rappel des hypothèses qui ont servi de base à l'élaboration d'un plan d'affaires**

Les parties signataires du présent protocole ont élaboré un plan d'affaires (annexe n°13) sur les années 2010/2024 en euros constant hors taxes fondé sur les hypothèses suivantes :

- 250 hectares à aménager dont 190 à acquérir, le reste ayant vocation à être apporté par l'Etat et les collectivités ou à être conservé par les propriétaires actuels, ceux-ci participant aux

opérations dans des cadres conventionnels<sup>10</sup> (conventions de participations en ZAC, PAE ou PUP) ; programme de construction de 2 500 000 m<sup>2</sup> SHON (COS moyen général de 1) ;

- Sont compris dans le bilan de l'aménagement de Bordeaux-Euratlantique, les coûts d'aménagement exceptionnels des opérations de voiries routières d'agglomération à l'exception du franchissement Jean-Jacques Bosc et des sites dédiés de transports en commun (tramway ou autre mode), qui relèvent d'autres programmes d'investissement ;
- Sont également compris dans le bilan de l'aménagement de Bordeaux Atlantique, les coûts d'aménagement d'assainissement eaux pluviales, eaux usées et unitaires, collecteurs, stations de pompage, ouvrages de rejets en Garonne, à l'exception des stations d'épuration, les eaux usées étant traitées à la station de Clos de Hilde. Ces coûts ont été calibrés en fonction des apports d'activités et de population projetés dans les projets urbains relevant de l'opération Bordeaux-Euratlantique ;
- L'opération de la gare Saint-Jean, sous maîtrise d'ouvrage SNCF/RFF, est hors du bilan de Bordeaux-Euratlantique, exception faite de l'ensemble des accès situés à l'extérieur du périmètre du projet de gare ;
- les parkings publics en ZAC sont à la charge de l'aménageur à l'exception des parkings situés dans le périmètre du projet de gare ;
- les équipements scolaires et de proximité sont à la charge des collectivités territoriales selon leurs compétences dans les conditions définies ci-avant ;
- les recettes de charges foncières n'anticipent pas sur une reprise spéculative des marchés immobiliers, réputés stabilisés pour les 5 prochaines années ;
- les charges foncières pour les équipements publics de proximité et structurants sont cédées à 100 € HT/m<sup>2</sup> SHON, sauf les charges foncières des écoles maternelles et primaires qui sont cédées gratuitement ;
- les niveaux d'acquisitions foncières tiennent compte d'une politique volontariste de fixation des prix à la baisse au moyen des instruments publics de maîtrise du foncier dans le cadre d'une

---

<sup>10</sup> Pour les terrains détenus par des propriétaires fonciers et non acquis par l'établissement public :

- les coûts d'aménagement sont réduits de 50%,
- les recettes sont également réduites de 50% par rapport aux recettes unitaires de charges foncières en ZAC.

négociation avec l'Administration des Domaines sur la base d'une politique publique d'aménagement ;

- toutefois, les fonciers acquis depuis le 1er février 2009 ne devront pas être cédés à un prix inférieur au prix d'acquisition.

Le montage financier de l'ensemble de l'opération repose sur une capacité d'emprunt de l'établissement public qui est par hypothèse en emprunt constant de 50 M€ pendant 15 ans.

#### • Définition des engagements financiers

Le plan d'affaires joint en annexe n°13 fait apparaître un déficit global de 97 173 000 € en euros constants que les parties concernées s'engagent à financer par l'apport de participations financières selon la répartition suivante :

- Etat : 35% soit 34 011 k€
- CUB : 35% soit 34 011 k€
- Ville de Bordeaux : 20% soit 19 435 k€
- Ville de Bègles : 7% soit 6 802 k€
- Ville de Floirac : 3% soit 2 915 k€

Les parties signataires concernées approuvent ce plan d'affaires (annexe n°13), ainsi que le plan de trésorerie prévisionnel pour la période 2010/2011/2012 (annexe n°14), intégrant des participations échelonnées comme suit :

	2010	2011	2012	2013	2014	2015 et suivantes
<b>Etat</b>	2 500 k€	2 500 k€	2 232 k€	2 232 k€	2 232 k€	2 232 k€
<b>CUB</b>	1 000 k€	1 000 k€	2 462 k€	2 462 k€	2 462 k€	2 462 k€
<b>Bordeaux</b>	500 k€	800 k€	1 262 k€	1 262 k€	1 262 k€	1 262 k€
<b>Bègles</b>	453 k€					
<b>Floirac</b>	50 k€	267 k€				

L'Etat et les collectivités locales s'engagent à verser leurs participations au plus tôt dans l'année considérée et au plus tard le 30 juin de chaque année, sur appel de fonds de l'EPA de Bordeaux-Euratlantique.

Le plan d'affaires fera l'objet d'un suivi et d'une révision annuelle au moment de l'élaboration du budget annuel de l'EPA de Bordeaux-Euratlantique.

#### 5.7.2. Garanties d'emprunt

L'EPA de Bordeaux-Euratlantique, bénéficiant d'une garantie intrinsèque de l'Etat liée à son statut d'établissement public de l'Etat, fera ses meilleurs efforts pour qu'aucune garantie d'emprunt ne soit exigée par les établissements bancaires et, à défaut, pour que ces garanties n'excèdent pas 50% du montant des emprunts.

Dans cette dernière hypothèse, les collectivités territoriales partenaires s'engagent, sous réserve de l'approbation de leurs assemblées délibérantes, à apporter une garantie partielle correspondant au pourcentage de leurs engagements respectifs figurant à l'article 5.8.1 ci-dessus.

### **5.7.3. Planification et suivi financier des opérations**

Le plan d'affaires prévisionnel figurant en annexe au présent protocole sera progressivement affiné, de manière à donner l'image la plus fidèle possible des perspectives financières et opérationnelles de l'établissement public.

L'établissement public produira un plan pluriannuel d'intervention dès que la spécification des projets urbains sera suffisamment avancée (rendu des concours d'urbanisme, élaboration des bilans prévisionnels d'opérations). Ce plan pluriannuel d'intervention sera soumis à l'approbation du conseil d'administration.

Une comptabilité analytique par opération (ZAC ou autre procédure), incluant les grands équipements hors bilan de ZAC ou autre procédure, sera mise en place dans les meilleurs délais par l'EPA de Bordeaux-Euratlantique de manière à rendre visible le suivi annuel des opérations, ainsi que la révision du bilan pluriannuel.

### **Article 6 : Clauses sociales dans les marchés publics**

L'EPA de Bordeaux-Euratlantique mettra en œuvre des clauses sociales dans les marchés de travaux et d'ingénierie qu'il sera amené à passer en qualité de maître d'ouvrage. Il confiera l'ingénierie sociale de la mise en œuvre de ces clauses à des structures d'intérêt général compétentes dans ce domaine (PLIE, etc.).

Il fera ses meilleurs efforts pour proposer aux promoteurs avec lesquels il travaillera l'intégration de ces clauses sociales dans les marchés passés par ces derniers.

### **Article 7 : Gouvernance**

## **7.1. Conseil d'administration**

L'EPA de Bordeaux-Euratlantique est administré, conformément à ses statuts, par un conseil d'administration.

Conformément au décret n° 2010-306 du 22 mars 2010, le conseil d'administration se réunira au moins deux fois par an et, par accord des parties, au moins quatre fois.

Afin d'assurer une bonne cohérence des politiques à l'échelle de la métropole, les décisions suivantes feront l'objet d'une délibération du Conseil d'Administration :

- composition des comités de pilotage des projets urbains ;
- composition des jurys des projets urbains ;
- choix des procédures pour chaque projet urbain ;
- définition des modalités de concertation avec le public au-delà de la concertation règlementaire prévue par le code de l'urbanisme ;
- opérations de communication et de promotion menées au niveau national ou international.

Chaque conseil d'administration sera précédé d'une réunion des administrateurs des collectivités territoriales et d'une réunion des administrateurs d'Etat afin de débattre avec le directeur général des points à proposer à l'ordre du jour du conseil d'administration.

Les projets cofinancés entre les partenaires ou menés en propre par un partenaire sur le périmètre de l'OIN doivent faire l'objet d'une information régulière du conseil d'administration par le ou les partenaires concernés.

## **7.2. Réunion des directeurs**

En dehors des séances du Conseil d'administration, le directeur général de l'EPA de Bordeaux-Euratlantique réunira régulièrement les directeurs généraux des collectivités territoriales, le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement, le directeur départemental des territoires et de la mer et les directeurs régionaux de la SNCF et RFF.

Ces réunions viseront à préparer les réunions du Conseil d'administration et/ou les décisions de chaque entité partenaire concernant l'OIN. Elles feront l'objet d'un compte rendu.

### **7.3. Comités de pilotage**

**7.3.1.** Des comités de pilotage ad hoc seront constitués à l'initiative de l'EPA de Bordeaux-Euratlantique afin d'associer les partenaires, le plus en amont possible, à l'élaboration technique des projets opérationnels, des dossiers-programmes des concours ainsi que sur des thèmes transversaux tel que le développement économique et tertiaire, l'habitat, la formation, la culture.

**7.3.2.** Un comité de pilotage spécifique « EcoCités », réunissant l'Etat, la région Aquitaine, la CUB, les communes concernées (Bordeaux, Bègles, Floirac, Cenon) et l'EPA de Bordeaux-Euratlantique sera également mis en place par l'Etat et la CUB de manière à participer au dialogue itératif sur la constitution du dossier opérationnel EcoCités

### **Article 8 : Concertation**

Une charte de la concertation inspirée des principes de la charte de la participation élaborée par la CUB et des Agendas 21 (Bordeaux – Bègles), sera définie et mise en place par l'EPA de Bordeaux-Euratlantique dans un délai de six mois à compter de la date de création de l'EPA de Bordeaux-Euratlantique.

### **Article 9 : Comité de prospective**

Un comité de prospective basé sur le processus « Energie bordelaise » des séminaires Bordeaux Euratlantique sera constitué par l'EPA de Bordeaux-Euratlantique dans un délai de neuf mois à compter de la création de l'EPA Il réunira notamment des représentants de la société civile, des milieux socio-économiques et des professionnels de l'aménagement et de l'urbanisme afin de constituer un groupe de réflexion anticipant les évolutions du projet au plan économique, social, culturel et urbain.

### **Article 10 : Modification du présent protocole**

Le présent protocole pourra être modifié par voie d'avenant à l'initiative d'une des parties qui devra saisir le président du conseil d'administration afin que le projet d'avenant soit mis à l'ordre du jour du prochain conseil d'administration.



## **Annexes**

1. Périmètre de l'OIN
2. Plan de principe des grands projets urbains
3. Périmètre PNRQAD
4. Périmètre ECOCITE
5. Opérations en cours ou programmées à la date de signature du protocole
6. Etude et diagnostic de Monsieur GOUTAL, architecte en chef des monuments historiques pour le compte de RFF
7. Plan de principe du périmètre de la ou des projets de pré-ZAD
8. Plan des terrains appartenant à l'Etat, la CUB, ainsi qu'à la Ville de Bordeaux destinés à être cédés ou apportés à l'EPA de Bordeaux-Euratlantique
9. Compte rendu de la réunion interministérielle du 22 septembre 2009
10. Schéma directeur du patrimoine ferroviaire
11. Schéma multimodal de déplacements du secteur de l'OIN Bordeaux - Euratlantique
12. Délibération du conseil communautaire du 21 juillet 2006
13. Plan d'affaires pour les années 2010/2024
14. Plan de trésorerie sur la période 2010/2011/2012
15. Spatialisation de la programmation urbaine générale

**Pour l'Etat**  
**Monsieur Dominique SCHMITT**  
**Préfet de la région Aquitaine**

**Pour la Communauté urbaine**  
**de Bordeaux**  
**Monsieur Vincent FELTESSE**  
**Président**

**Pour la ville de Bordeaux**  
**Monsieur Alain JUPPE**  
**Maire**

**Pour la Ville de Bègles**  
**Monsieur Noël MAMERE**  
**Maire**

**Pour la ville de Floirac**  
**Madame Conchita LACUEY**  
**Maire**

**Pour la Région Aquitaine**  
**Monsieur Alain ROUSSET**  
**Président du Conseil Régional**

**Pour l'EPA de Bordeaux-Euratlantique**  
**Monsieur Philippe COURTOIS**  
**Directeur général**

**OPERATION D'INTERET NATIONAL**

**BORDEAUX-EURATLANTIQUE**

**PROTOCOLE DE PARTENARIAT  
2010-2024**

**Annexe N° 1 – Périmètre de l'OIN**



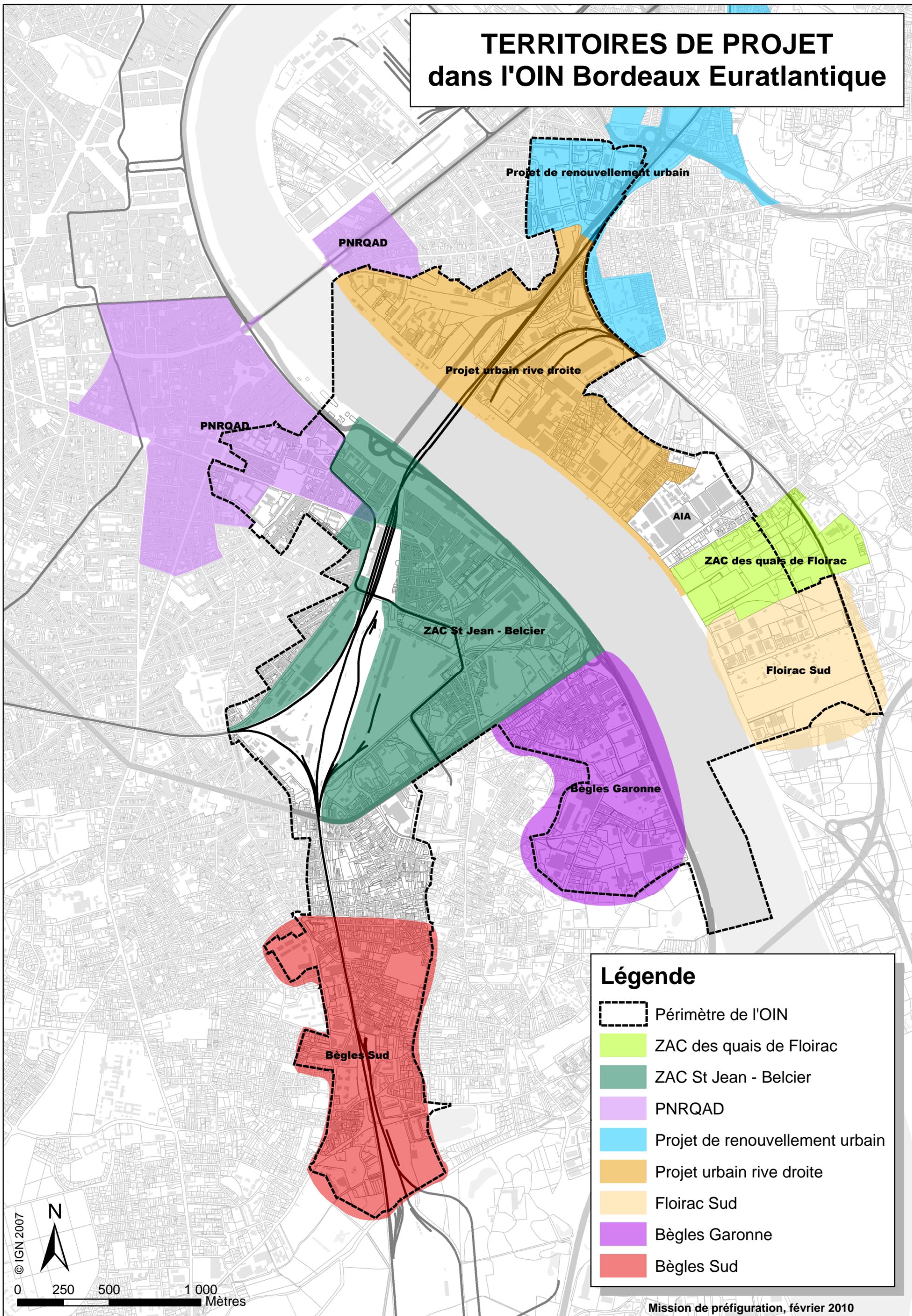
**OPERATION D'INTERET NATIONAL**

**BORDEAUX-EURATLANTIQUE**

**PROTOCOLE DE PARTENARIAT  
2010-2024**

**Annexe N° 2 – Plan de principe des grands projets urbains**

# TERRITOIRES DE PROJET dans l'OIN Bordeaux Euratlantique

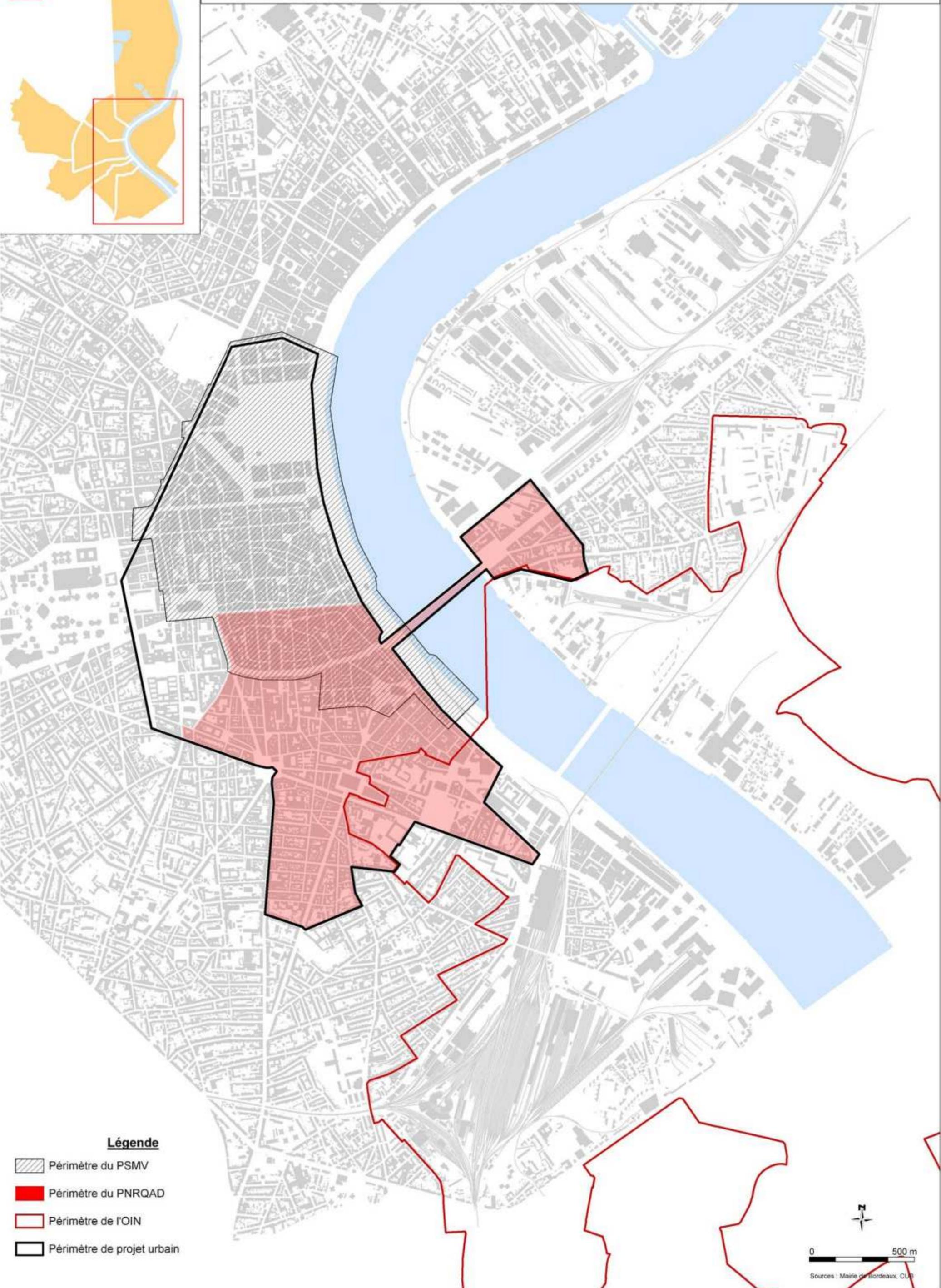
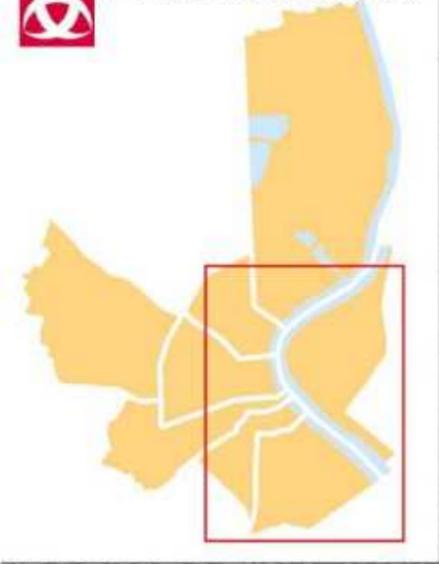


**OPERATION D'INTERET NATIONAL**

**BORDEAUX-EURATLANTIQUE**

**PROTOCOLE DE PARTENARIAT  
2010-2024**

**Annexe N° 3 – Périmètre retenu par l'Etat au sein de la ville de Bordeaux  
au titre du programme national de requalification des quartiers anciens  
dégradés (PNRQAD)**



**Légende**

-  Périmètre du PSMV
-  Périmètre du PNRQAD
-  Périmètre de l'OIN
-  Périmètre de projet urbain



0 500 m

Sources : Mairie de Bordeaux, CUB

**OPERATION D'INTERET NATIONAL**

**BORDEAUX-EURATLANTIQUE**

**PROTOCOLE DE PARTENARIAT  
2010-2024**

**Annexe N° 4 – Périmètre retenu par l'Etat au sein de la CUB au titre de la  
démarche EcoCités**

# L'EcoCité de la plaine de Garonne



0 500 1 000 Mètres



Traitement : © DDUP/DPU  
proposé le septembre 2009  
Ecocite / mxd / ecocite\_ortho4

**OPERATION D'INTERET NATIONAL**

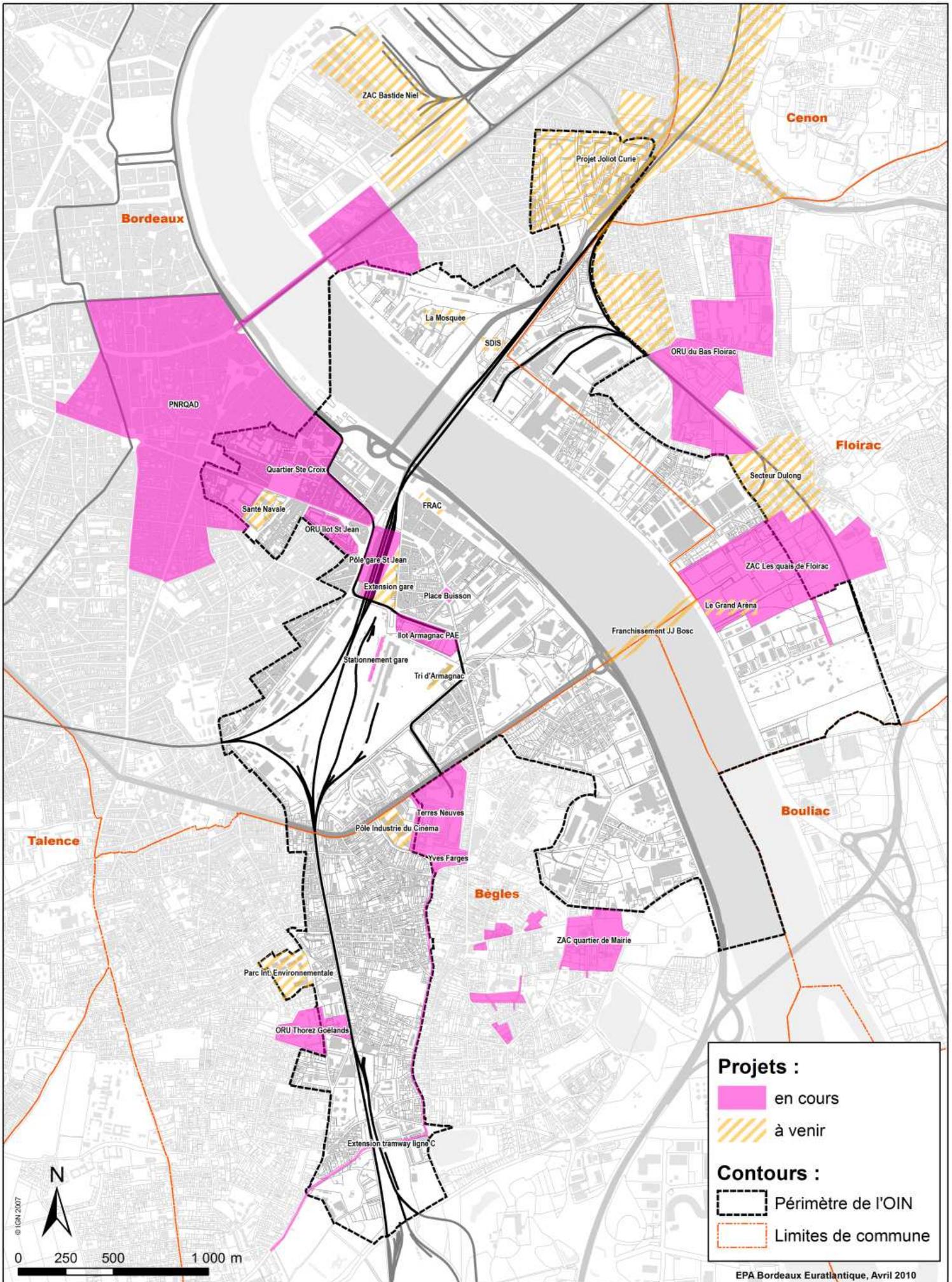
**BORDEAUX-EURATLANTIQUE**

**PROTOCOLE DE PARTENARIAT  
2010-2024**

**Annexe N° 5 – Opérations en cours ou programmées à la date de  
signature du protocole**

Le plan présente les projets en cours ou programmés connus à ce jour est dont, conformément au protocole, il n'est pas prévu que l'EPA assure la conduite dès lors qu'un accord explicite le prévoirait autrement.

# LES OPERATIONS EN COURS OU A L'ETUDE dans l'OIN Bordeaux Euratlantique



## **OPERATION D'INTERET NATIONAL**

### **BORDEAUX-EURATLANTIQUE**

#### **PROTOCOLE DE PARTENARIAT 2010-2024**

#### **Annexe N° 6 – Etude et diagnostic de M. GOUTAL, architecte en chef des monuments historiques pour le compte de RFF**

L'étude complète remise à RFF en mai 2009 n'est pas jointe au protocole pour des raisons pratiques. Elle est toutefois consultable librement, en en faisant la demande à l'établissement public d'aménagement.

L'étude avait pour but de déterminer la participation de Gustave Eiffel à la conception et à la réalisation de l'ouvrage dit « passerelle Eiffel » ; de placer l'œuvre dans un contexte patrimonial ; d'établir un diagnostic sanitaire complet et de proposer en conséquence un programme de travaux d'entretien conservatoires.

Il est reproduit ci-après le détail estimatif des mesures techniques proposées par M. Goutal afin de préserver l'ouvrage ; c'est à cette analyse, dont les signataires sont réputés avoir pris connaissance, qu'il est fait référence dans le protocole.

#### **Définition d'un programme de travaux (valeurs janvier 2009 HT)**

##### **1. Mesures conservatoires**

##### **Premières urgences :**

###### a. Appuis

- Restauration des maçonneries de la culée rive droite : 186 000 €
- Reconstruction d'une culée-pile rive gauche, fondée sur micropieux : 380 000 €
- Réparation pile P4, entretien général (6 ans.) : 56 000 €

###### b. Structure

- Révision des passerelles de service (7 ans.) : 14 000 €
- Portique roulant avec potence (1 t) : 9 000 €
- Chariot (transport – manipulation) : 3 000 €
- Platelage (2 x 1,40 m de large) : 65 000 €

- Garde-corps industriel par module de 3,58 m (2 x 483 ml) : 90 000 €
- Renforts tabliers au droit des piles (12 ens) : 30 000 €
- Levage des tabliers + glissière téflon (14 ens.), remplacement des longerons et pièces intermédiaires : 50 000 €
- Longerons 136 travées x 3,58 x 6 files = 2922 ml ; assemblages avec écrans galvaniques 136 x 8 = 1088 unités : 340 000 €
- Restauration pièces de pont et longerons anciens : 95 000 €
- Dépose préalable du platelage en tôle, longerons, canalisation, quincailleries diverses : 50 000 €
- Restauration du garde-corps en fonte (491 ml) : 135 025 €
- Maintenance peinture pour les pièces jouxtant le tablier + têtes de piles, compris toutes protections : 400 000 €
  
- **Total travaux : 1 903 025 €**
  
- Prévision pour base vie, échafaudages (18%) : 342 575 €
- Maîtrise d'œuvre, SPS, organisme de contrôle (11%) : 209 400 €
  
- **Total restauration : 2 455 000 €**

#### **Consolidation éventuelle du béton de remplissage à l'intérieur des piles :**

- Installation spécifique du chantier, acheminement et repli du matériel : 58 500 €
- Carottage et injections (env. 900 ml) : 315 000 €
- Mise au point de la procédure d'intervention, essais, maîtrise d'œuvre : 26 500 €
  
- **Total : 400 000 €**

## **2. Campagnes d'entretien prévisionnel**

D'après CNR, le volume d'encrochement autour d'une pile est de l'ordre de 1 100 m<sup>3</sup>, soit un poids de 2 200 tonnes.

- Transport depuis les carrières (150 à 200 km de distance), grutage et pose (barge pourvue d'un grappin) : estimation 2 200 x 140 € / t x 5 ens. = 1 540 000 €
- Forfait base vie et acheminement du matériel / repli : 50 000 €
  
- **Total : 1 590 000 €**

Entretien de peinture :

- Maîtrise d'œuvre dont l'organisme de contrôle, l'ingénieur détenant la qualification ALQPA/FROSIO, SPS : 135 000 €
- Echafaudages, nacelles, lignes de vie : 155 000 €
- Mesures de confinement par protection en faveur de l'environnement : 200 000 €

- Travaux de peinture avec sablage : 1 150 000 €
- **Total : 1 640 000 €**

Remarques :

- *Enrochements : en cas de nécessité avérée en 2012, la campagne peut être programmée sur deux exercices*
- *Entretien peinture : l'intervention de gros entretien général mérite d'être programmée en une tranche unique afin de rentabiliser au mieux les lourdes installations de chantier. Un échancier sur 10 ans (2012-2022 par exemple) est toutefois techniquement envisageable, pour un coût annuel moyen de l'ordre de  $1\,640\,000 \times 1,12 / 10 = 183\,680$  h/an*

**Conclusion générale (cas le plus défavorable) :**

- **Le coût de la restauration de l'ouvrage est de l'ordre de 3 M€ HT. Ce programme peut faire l'objet de 3 exercices (2010 à 2012)**
- **L'entretien si nécessaire de l'enrochement, après contrôle de 2012, coûte 1,6 M€ HT**
- **L'entretien des peintures (horizon 2017) coûte 1,7 M€ HT**

### 3. Accès et circulation des piétons

Le plancher, constitué à l'origine de madriers en chêne de 0,11 m d'épaisseur (qui occupaient toute la largeur du tablier), retrouve son premier aspect (le rail primitif était en appui sur ce planchéage).

Les lisses du nouveau plancher sont en bois de 40 mm d'épaisseur type Azobé, Robinier, étuvé et traité anti-dérapant.

La surcharge d'utilisation est de 320 kg/m<sup>2</sup> (la contrainte maximum dans la pièce la plus chargée est de 8,5 kg/mm<sup>2</sup> soit une contrainte pondérée de 12 kg/mm<sup>2</sup> et soit un coefficient de 2 par rapport à la limite élastique de 24 kg/mm<sup>2</sup>).

Le coût de l'aménagement, comprenant le complément de garde-corps, est estimé à titre indicatif comme suit :

- Plancher : 3 480 m<sup>2</sup> x 480 €/m<sup>2</sup> : 1 670 400 €
- Eclairage (base prévisionnelle) : 60 000 €
- Garde-corps et organes de sécurité : 160 000 €
- **Total : 1 890 400 €**

Accès rive droite :

- Escalier métallique adossé à la culée : 43 500 €
- Monte-charge / ascenseur : 68 800 €

- Compléments de sécurité : 12 700 €
- **Total : 125 000 €**

Accès rive gauche :

- Passerelle architecturée de prolongement de 3,5 m de large et culée (55 ml) : 620 000 €
- Escalier : 45 000 €
- Monte-charge / ascenseur : 65 000 €
- Prévision : complément d'aménagement urbain : 15 000 €
- **Total : 745 000 €**

Le budget pour les aménagements (hors études et maîtrise d'œuvre) permettant l'accès des piétons est de l'ordre de **2 760 400 € HT**.

**OPERATION D'INTERET NATIONAL**

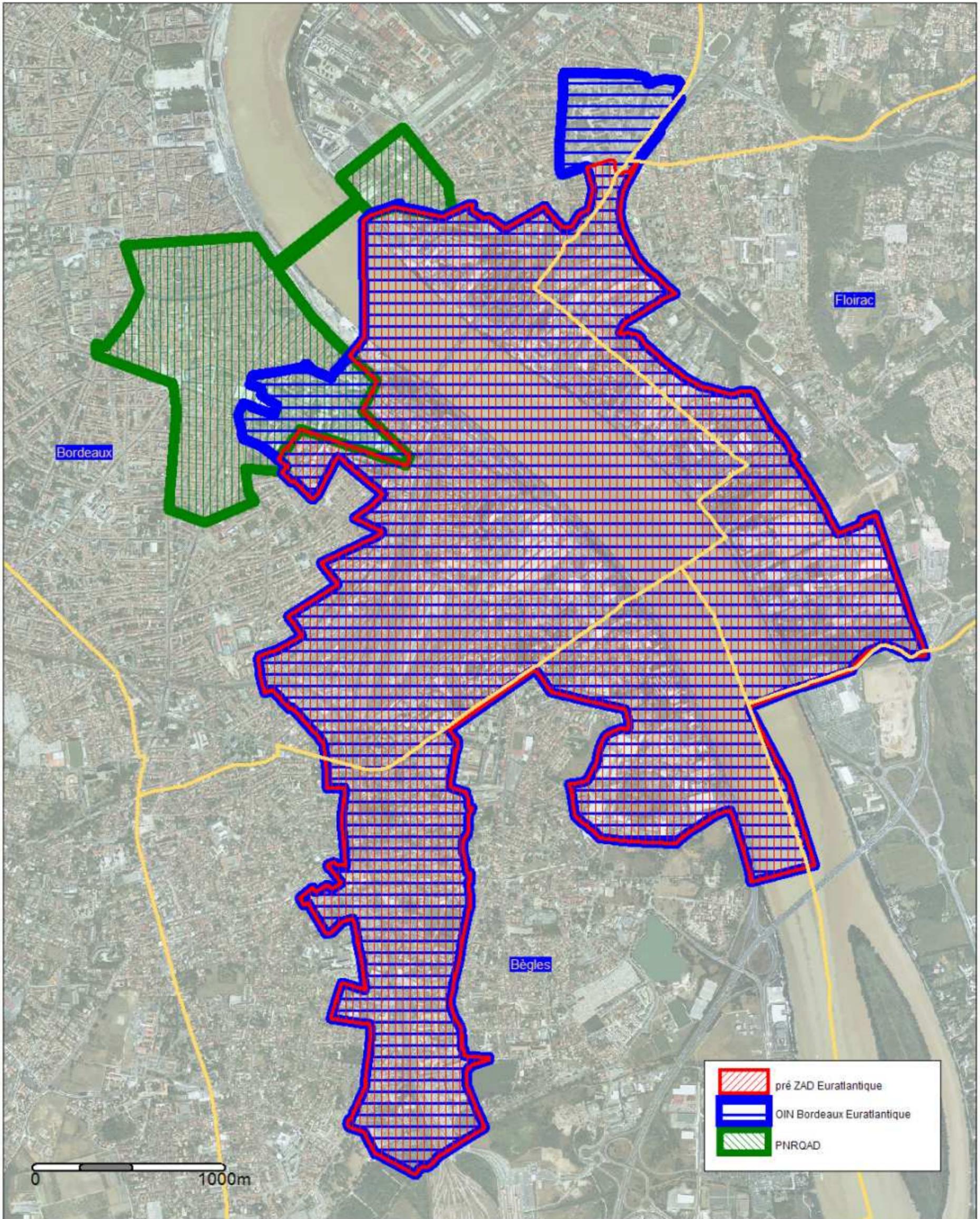
**BORDEAUX-EURATLANTIQUE**

**PROTOCOLE DE PARTENARIAT  
2010-2024**

**Annexe N° 7 – Projet de périmètre provisoire de zone d'aménagement  
différé**



## Projet de périmètre provisoire de ZAD Bordeaux-Euratlantique



**OPERATION D'INTERET NATIONAL**

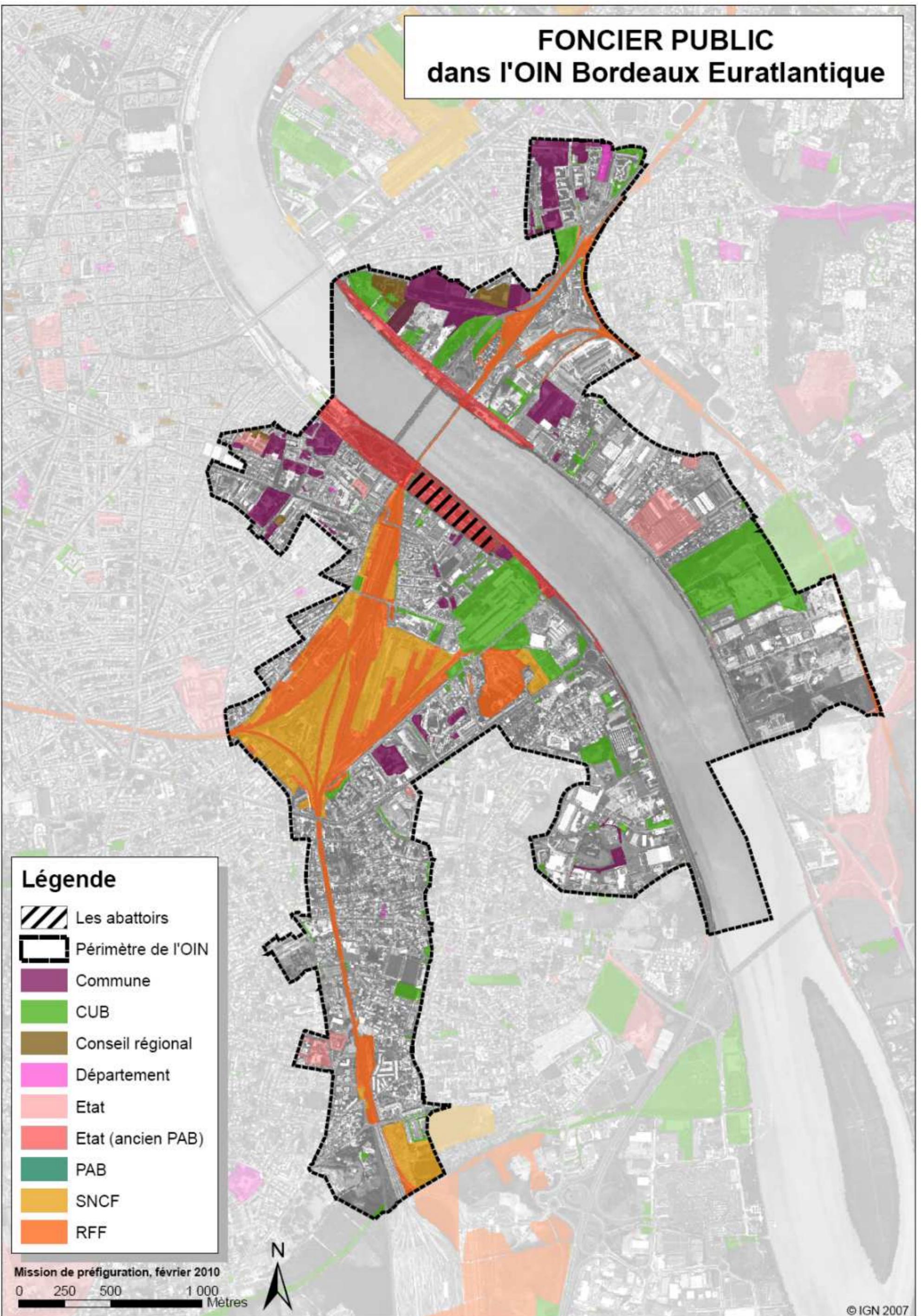
**BORDEAUX-EURATLANTIQUE**

**PROTOCOLE DE PARTENARIAT  
2010-2024**

**Annexe N° 8 – Carte des propriétés foncières et immobilières publiques au  
sein de l'OIN**

Le fait que des terrains et immeubles soient repérés sur la carte ne préjuge en rien, à lui seul, des modalités d'utilisation ou de cession de ces biens ; le cas échéant, ces modalités sont précisées dans le protocole.

# FONCIER PUBLIC dans l'OIN Bordeaux Euratlantique



## Légende

-  Les abattoirs
-  Périmètre de l'OIN
-  Commune
-  CUB
-  Conseil régional
-  Département
-  Etat
-  Etat (ancien PAB)
-  PAB
-  SNCF
-  RFF

Mission de préfiguration, février 2010

0 250 500 1 000 Mètres



**OPERATION D'INTERET NATIONAL**

**BORDEAUX-EURATLANTIQUE**

**PROTOCOLE DE PARTENARIAT  
2010-2024**

**Annexe N° 9 – Compte-rendu de la réunion interministérielle du 22  
septembre 2009**

Les pages ne concernant pas l'OIN ont été retirées en raison de leur caractère a priori confidentiel.

## **COMPTE RENDU**

**de la réunion interministérielle  
tenue le mardi 22 septembre 2009 à 18 H 00  
sous la présidence de M. MONTEILS, conseiller pour le développement durable,  
la recherche et l'industrie au cabinet du Premier ministre**

**OBJET :** Etablissements publics d'aménagement :

- 1- examen du projet de décret portant création de l'EPA de Bordeaux ;
- 2- point de situation sur les EPA d'Ile-de-France

### **1- Création d'un établissement public d'aménagement à Bordeaux**

Le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, présente le projet d'aménagement de Bordeaux, Bègles et Floirac, dans le cadre d'une opération d'intérêt national (OIN) dont le périmètre doit être approuvé par un décret qui est en cours d'examen au Conseil d'Etat, ainsi que le projet de décret portant création de l'établissement public d'aménagement de Bordeaux-Euratlantique. S'agissant de l'établissement public d'aménagement, le choix s'est porté sur une gouvernance resserrée avec un conseil d'administration de 10 membres auquel il est proposé d'associer, de façon innovante et compte tenu de l'importance des emprises ferroviaires dans le périmètre de l'OIN, des représentants de RFF et de la SNCF. La mission de préfiguration installée depuis le début de l'année 2009 a procédé à l'étude prévisionnelle des besoins financiers et estime le déficit global de l'opération à 100 M€, pour une opération conduite sur 20 ans et la création de 2 000 000 m<sup>2</sup> de nouvelles surfaces. La clef de répartition du financement de ce déficit reste à définir. Le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, propose que l'Etat apporte une contribution de 35% au déficit, dans la limite de 35 M€, à raison de 2 à 2,5 M€ par an selon les phases de l'opération.

**Diffusé le : 15 octobre 2009**

**Le ministère du budget, des comptes publics, de la fonction publique et de la réforme de l'Etat (service France domaine)** estime que la représentation du ministre chargé du budget et du ministre chargé de l'économie au conseil d'administration de l'établissement, avec un seul représentant du ministre chargé du budget, est insuffisante. Il n'est pas favorable à l'apport en nature à titre gratuit à l'Etablissement public d'aménagement de terrains de l'Etat mentionné dans la note de présentation du projet. Il propose d'étudier l'hypothèse du recours à un bail emphytéotique.

**Le ministère du budget, des comptes publics, de la fonction publique et de la réforme de l'Etat (direction du budget)** fait part de son accord avec la proposition de voir l'Etat prendre à sa charge un tiers du déficit de l'opération. Il s'interroge sur la nécessité de prévoir, à l'article 1<sup>er</sup> du projet de décret, une mention de durée de l'établissement comme cela se fait souvent.

**Le ministère de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales** relève que le département de la Gironde ne figure pas parmi les collectivités représentées au conseil d'administration et souhaite savoir si une telle absence traduit une opposition au projet. Il note par ailleurs que la rédaction retenue pour la désignation des représentants des collectivités territoriales (exécutif ou son représentant désigné par l'assemblée délibérante) n'est pas homogène avec celle qui figure dans le statut d'autres établissements (représentant désigné par l'assemblée délibérante).

**Le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat**, répond que l'apport des terrains des abattoirs de Bordeaux, terrains initialement affectés au ministère chargé de l'équipement, sous forme de dotation en capital de l'établissement correspond à ce qui a déjà été fait pour d'autres établissements et est nécessaire à l'amorçage de son activité (cf. décrets n° 2007-781/782/784 du 10 mai 2007 portant apport d'immeubles domaniaux à des établissements d'aménagement). Le recours à un bail emphytéotique n'offre absolument pas les mêmes possibilités de constitution de droits réels. En outre, cet apport de l'Etat facilitera les discussions avec les collectivités territoriales tendant à ce qu'elles procèdent également à ce même type d'apports de terrains. En ce qui concerne la représentation des collectivités territoriales, l'absence du département de la Gironde n'est pas le fait d'une opposition de la collectivité au projet, mais la traduction du fait que celle-ci n'exerce pas de compétence en la matière. Le département n'est donc pas demandeur d'une représentation au conseil d'administration. En ce qui concerne la durée de l'établissement, celle-ci devrait être de 20 ans.

**Le cabinet du Premier ministre** est favorable à la solution de la gouvernance resserrée et n'estime pas nécessaire d'ajouter un autre représentant de l'Etat. Il constate que le département de la Gironde ne sollicite pas de représentation au conseil d'administration. Il approuve l'association de représentants de RFF et de la SNCF au conseil d'administration, avec voix consultative.

\* \* \*

\*

Postérieurement à la réunion, **le cabinet du Premier ministre** approuve le projet de décret portant création de l'Etablissement public d'aménagement de Bordeaux – Euratlantique annexé au présent compte-rendu et demande que les consultations des collectivités territoriales requises soient engagées sans délai. Le cabinet du Premier ministre valide le principe d'une contribution de l'Etat de 35% au déficit de l'opération sur la période

2010-2024, sur la base d'un déficit estimé à 100 M€. Ces engagements seront traduits dans le cadre de protocoles financiers pluriannuels négociés par le préfet de région, qui sera mandaté en ce sens. Le cabinet du Premier ministre valide également le principe d'un apport des terrains des abattoirs de Bordeaux à l'établissement public d'aménagement dans les conditions prévues par les dispositions de l'article L. 3211-24 du code général de la propriété des personnes publiques. Le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, (DGALN/DHUP) et le ministère du budget, des comptes publics, de la fonction publique et de la réforme de l'Etat (direction du budget et service France domaine) sont chargés de préparer les actes nécessaires à cet apport et notamment le projet de décret en Conseil d'Etat portant attribution de ces terrains à l'établissement.

\* \* \*  
\*

## 2- Point de situation sur les établissements publics d'aménagement d'Ile-de-France

**Le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat**, présente de façon synthétique les actions en cours et à venir conduites notamment par les différents établissements publics d'aménagement de l'Ile-de-France intervenants sur les territoires de projet du Grand Paris :

### ➤ Orly-Rungis-Seine amont

Des études devraient être conduites par l'Etablissement public d'aménagement Orly-Rungis-Seine amont, sous l'autorité du Préfet de la région Ile-de-France, préfet de Paris, sur deux secteurs : les Ardoines et Orly. S'agissant du développement du secteur des Ardoines, ces études devraient permettre la définition d'un schéma de principe afin que les décisions puissent être prises à la fin du premier semestre de 2010. Le calendrier devrait être le même pour Orly, avec une difficulté liée au fait qu'une des communes importante ne figure pas dans le périmètre d'intervention de l'établissement.

### ➤ Marne-la-Vallée

Afin d'assurer le développement du secteur de la cité Descartes, il convient de lancer une consultation sur l'urbanisme et une consultation sur les transports, en vue de prendre les décisions à la fin du premier semestre de 2010. Par ailleurs, le préfet de région pourrait être mandaté pour entreprendre les discussions préalables à la clôture de l'OIN du secteur 2 et à la redéfinition du périmètre d'intervention et des compétences de l'établissement public d'aménagement.

### ➤ Mantois-Seine aval

Deux études pourraient être lancées, la première portant sur un schéma d'infrastructures, la deuxième sur la programmation urbaine du secteur de la boucle de Chanteloup.

Participaient à la réunion interministérielle tenue le mardi 22 septembre 2009 à 18 H 00 sous la présidence de M. MONTEILS, conseiller pour le développement durable, la recherche et l'industrie au cabinet du Premier ministre.

**OBJET : Etablissements publics d'aménagement :**

- 1- examen du projet de décret portant création de l'EPA de Bordeaux ;
- 2- point de situation sur les EPA d'Ile-de-France

**PRÉSIDENTE DE LA RÉPUBLIQUE**

M. GARANDEAU Cabinet

**PREMIER MINISTRE**

Mme BOUYER Cabinet

**Secrétaire d'Etat chargé du développement de la région capitale**

Mme MARCHESI Cabinet

Mme KOWAL Cabinet

**Secrétariat général du Gouvernement**

M. GREFFE Chargé de mission

**MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER, EN CHARGE DES TECHNOLOGIES VERTES ET DES NÉGOCIATIONS SUR LE CLIMAT**

Mme GAY Cabinet

M. CRÉPON Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature – directeur de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages

Mme CONSTANS Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature – direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages

M. GUICE Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature – direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages

M. SEBBANE Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature – direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages

**MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DE L'INDUSTRIE ET DE L'EMPLOI**

Non représenté

**OPERATION D'INTERET NATIONAL**

**BORDEAUX-EURATLANTIQUE**

**PROTOCOLE DE PARTENARIAT  
2010-2024**

**Annexe N° 10 – Schéma directeur du patrimoine ferroviaire de Bordeaux  
Saint-Jean et de Gattebourse**

Edition	Date	Objet de l'édition / révision
1	21-02-2008	Schéma Directeur du Patrimoine Ferroviaire de Bordeaux Saint Jean et Gattebourse Mission 2
2	23-06-2008	Version finale

Edition :	Nom	Date	Visa
<b>Auteur :</b>	<b>F PETHE</b>		
<b>Vérifié par :</b>	<b>JP GRAFFEILLE</b>		
<b>Valider par</b>	<b>E DJIAN</b>		

# SCHEMA DIRECTEUR du PATRIMOINE FERROVIAIRE de BORDEAUX SAINT JEAN et de GATTEBOURSE

## MISSION 2

### EVALUATION DU POTENTIEL D'EVOLUTION DES EMPRISES FERROVIAIRES

# SOMMAIRE

<b>1. PREAMBULE .....</b>	<b>4</b>
<b>2. LES RÉALISATIONS ET LES PROJETS .....</b>	<b>5</b>
2.1 LES RÉALISATIONS RÉCENTES .....	6
2.1.1 <i>Le centre de réparation des engins mécaniques (CREM)</i> .....	6
2.1.2 <i>Le déplacement du poste de mise en parallèle (PMP)</i> .....	6
2.1.3 <i>Ouverture d'un nouveau poste d'aiguillage</i> .....	6
2.2 LES PROJETS À COURT TERME.....	6
2.2.1 <i>Création du pôle d'échange sur le secteur de la gare voyageurs (en cours)</i> .....	6
2.2.2 <i>Le projet Belcier</i> .....	7
2.2.3 <i>La création d'un parking temporaire sur le secteur d'Armagnac</i> .....	7
2.2.4 <i>Un nouvel atelier de maintenance du parc matériel TER</i> .....	7
2.3 LES PROJETS À MOYEN TERME.....	7
2.3.1 <i>Mise en service de la Ligne à Grande Vitesse SEA 1 et 2 en 2015</i> .....	7
2.3.2 <i>Création d'un site de maintenance TGV de niveau 2</i> .....	8
2.3.3 <i>L'évolution de la maintenance des voitures Corail</i> .....	8
2.3.4 <i>Création d'une base logistique Fret urbaine à l'horizon 2016</i> .....	8
2.3.5 <i>L'accueil de nouveaux transporteurs ferroviaires</i> .....	9
2.3.6 <i>Le projet d'autoroute ferroviaire</i> .....	9
2.4 LES PROJETS À LONG TERME.....	9
2.4.1 <i>Le prolongement de la ligne Sud Europe Atlantique</i> .....	9
2.4.2 <i>Le contournement ferroviaire de Bordeaux</i> .....	10
<b>3. L'IMPACT DES PROJETS SUR LE PATRIMOINE FERROVIAIRE .....</b>	<b>10</b>
3.1 SUR LE SECTEUR DE LA GARE VOYAGEURS.....	10
3.2 SUR LE SECTEUR DE LA DIRECTION RÉGIONALE SNCF.....	10
3.3 SUR LE SECTEUR AMÉDÉE SAINT GERMAIN .....	10
3.4 SUR LE SECTEUR DE LA BOMBE.....	10
3.5 SUR LE SECTEUR DU TRIANGLE.....	10
3.6 SUR LE SECTEUR D'ARMAGNAC .....	11
3.7 SUR LE SECTEUR DE GATTEBOURSE .....	11
<b>4. LES EMPRISES MUTABLES ET LES BESOINS DE RECONSTITUTIONS .....</b>	<b>11</b>
4.1 LE SECTEUR DE LA GARE VOYAGEURS - CARTE 1.....	11
4.2 LE SECTEUR DE LA DIRECTION RÉGIONALE SNCF - CARTE 2 .....	12
4.3 LE SECTEUR AMÉDÉE SAINT GERMAIN – CARTE 3 .....	12

4.4	LE SECTEUR DE LA BOMBE – CARTE 4 .....	13
4.5	LE SECTEUR DU TRIANGLE – CARTE 5 .....	13
4.6	LE SECTEUR D’ARMAGNAC – CARTE 6 .....	14
4.6.1	<i>Les emprises affectées aux activités commerciales de Fret SNCF</i> .....	14
4.6.2	<i>Les services fonctionnels</i> .....	15
4.6.3	<i>Le quai militaire</i> .....	15
4.6.4	<i>La desserte ferroviaire du Marché d’intérêt national de Bordeaux (MIN)</i> .....	15
4.6.5	<i>Le centre de tri de la Poste</i> .....	16
4.6.6	<i>La halle aux monnaies</i> .....	16
4.6.7	<i>Les voies dites longues</i> .....	16
4.6.8	<i>Le centre de réparation des engins mécaniques (CREM)</i> .....	16
4.6.9	<i>Les locaux sociaux et terrains</i> .....	16
4.6.10	<i>La base de maintenance</i> .....	16
4.6.11	<i>Le poste de mise en parallèle (PMP)</i> .....	16
4.6.12	<i>Les châteaux d’eau en bas du pont du Guit</i> .....	17
4.7	LE SECTEUR DE GATTEBOURSE – CARTE 7 .....	17
<b>5.</b>	<b>ANNEXE 1 : CARTES DES EMPRISES MUTABLES PAR SECTEUR .....</b>	<b>18</b>
5.1	CARTE 1 : LE SECTEUR DE LA GARE VOYAGEURS.....	18
5.2	CARTE 2 : SECTEUR DE LA DIRECTION RÉGIONALE .....	19
5.3	CARTE 3 : SECTEUR AMÉDÉE SAINT GERMAIN.....	20
5.4	CARTE 4 : SECTEUR DE LA BOMBE .....	21
5.5	CARTE 5 : SECTEUR DU TRIANGLE.....	22
	CARTE 6 : SECTEUR D’ARMAGNAC.....	23
5.6	CARTE 7 : SECTEUR DE GATTEBOURSE.....	24
	<b>ANNEXE 2 : PROPOSITION DE MUTABILITÉ SUR LE SITE DE BORDEAUX.....</b>	<b>25</b>
<b>6.</b>	<b>ANNEXE 3 : ESTIMATION DES SURFACES NON MUTABLES, MUTABLES AVEC ET SANS CONDITIONS .....</b>	<b>26</b>
<b>7.</b>	<b>SYNTHESE DES CONDITIONS DE LIBERATION DES SECTEURS MUTABLES</b>	<b>26</b>

## 1. PREAMBULE

Dans la continuité de la mission précédente, la **mission 2** définit pour chaque secteur les évolutions attendues ainsi que les premières réflexions sur :

- les emprises nécessaires à l'activité ferroviaire à court et à moyen terme au regard des projets, du potentiel de rationalisation de leur utilisation et des besoins futurs de chaque activité et fonctions associées.
- les propositions de rationalisation ou de modification des surfaces, des bâtiments et des infrastructures qui résultent des analyses.

Elles feront l'objet de points spécifiques décrivant pour chaque installation recensée :

- les hypothèses concernant les utilisations futures (ou leur pérennité à moyen et long terme),
- l'opportunité de les réaménager en utilisant les surfaces et les bâtiments laissés libres pour cause de cessation d'activité.

La mission 2 conduit à une proposition de classement des emprises ferroviaires suivant trois types :

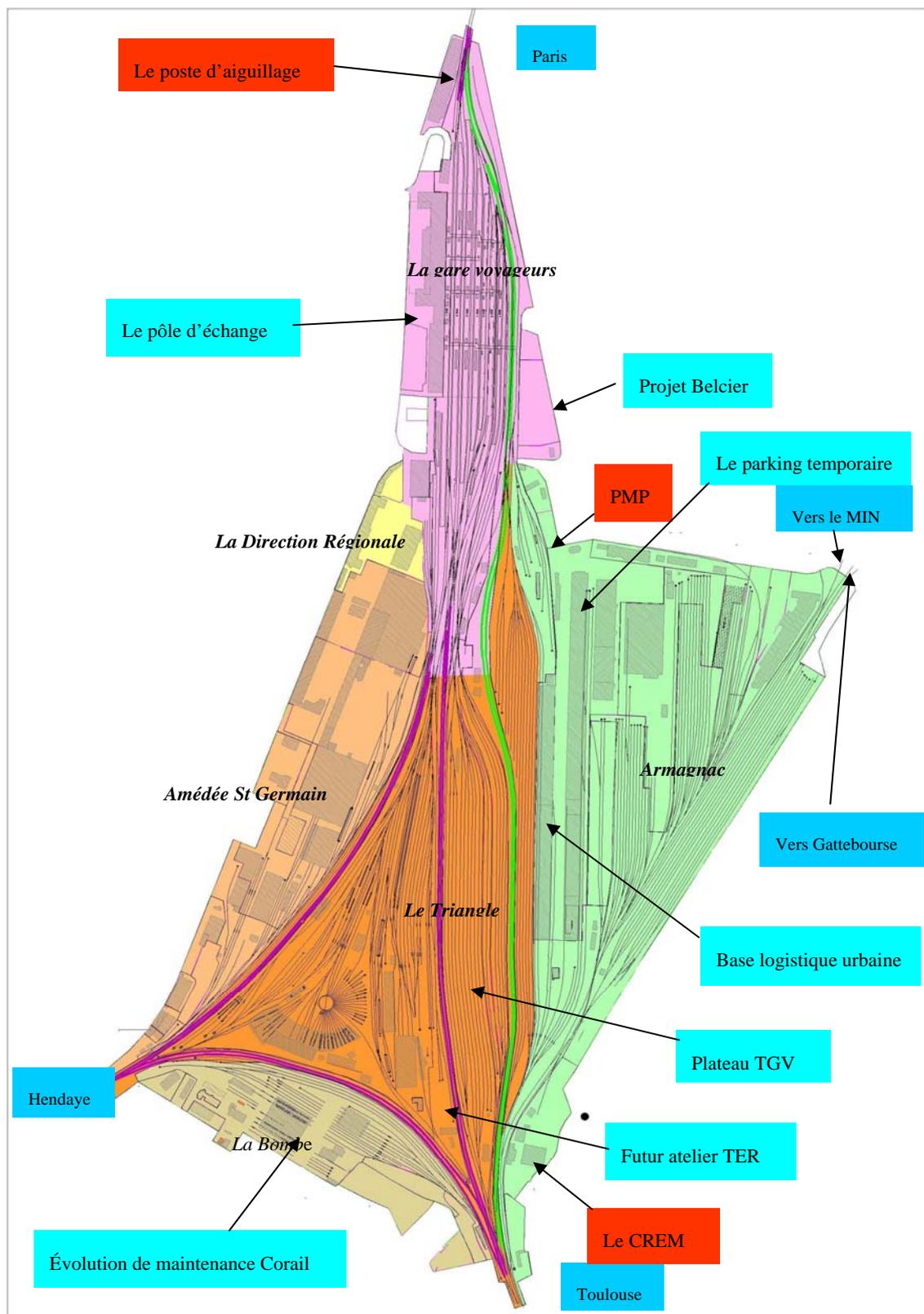
- emprises non mutables nécessaires aux besoins ferroviaires
- emprises susceptibles d'évoluer moyennant une analyse complémentaires
- emprises ferroviaires mutables à court, moyen et long terme.

## 2. LES RÉALISATIONS ET LES PROJETS

Les réalisations récentes



Les projets



## 2.1 Les réalisations récentes

### 2.1.1 Le centre de réparation des engins mécaniques (CREM)

Ce bâtiment a été mis en service en 2007. L'investissement réalisé a été de 1,6 M€ pour prendre en charge la maintenance régionale des engins mécanisés destinés à l'entretien des voies.

### 2.1.2 Le déplacement du poste de mise en parallèle (PMP)

Cet équipement technique lourd du système caténaire a été déplacé en 2005/2006 pour permettre la construction du pont du tramway. Le budget a été de l'ordre de 4,3 M€

### 2.1.3 Ouverture d'un nouveau poste d'aiguillage

L'installation de la gestion des circulations est prévue dans l'ex tri postal. Le poste principal d'aiguillage actuel (type PRS <sup>(1)</sup>) qui se trouve dans le bâtiment voyageurs sera transféré au premier trimestre 2008 dans l'ex centre de tri postal situé à l'extrémité du quai 1 coté Paris.

## 2.2 Les projets à court terme

### 2.2.1 Création du pôle d'échange sur le secteur de la gare voyageurs (en cours)

La gare de Bordeaux Saint Jean, avec l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique et son prolongement en 2020 pourrait accueillir 18 millions de voyageurs. Les points forts du programme concernent les abords du bâtiment voyageurs et la gare elle-même.

#### *Aux abords du bâtiment voyageurs :*

- la réalisation d'un plateau piétonnier pour garantir le confort des déplacements,
- la création en partie centrale de nouveaux quais de bus, parallèles à ceux du tramway, abrités par une halle,
- la réorganisation des circuits des cars interurbains, navettes aéroportuaires et taxis sur le parvis sud, permettant une prise en charge des voyageurs au plus près de la gare,
- la construction d'un bâtiment pour le terminal bus, situé à l'extrémité sud du grand parvis,
- la mise en place, pour les vélos, d'arceaux sur le parvis et d'un espace de stationnement sécurisé de 200 places en rez-de-chaussée du terminal bus,
- coté Belcier, requalification de la station de taxis rue Terres de Bord.

#### *Dans le bâtiment voyageurs :*

- la création d'une salle multimodale (accueil, vente, information) pour le train, le tramway et les cars départementaux,
- la restructuration des commerces et des services (espaces de vente, accueil, toilettes et consignes),
- l'amélioration des circulations (ascenseurs, escalators, couloirs).

(1) PRS : Poste tout relais à transit souple

### 2.2.2 Le projet Belcier

La SNCF, en concertation avec la Ville et la CUB, élabore actuellement le cahier des charges d'un projet immobilier sur la parcelle Belcier. Un concours devrait permettre de désigner le promoteur en 2008. L'objectif retenu quant à la réalisation des travaux est 2012.

Ce projet intègre les équipements suivants :

- parkings souterrains (environ 1200 places),
- le garage de quelques dizaines de vélos,
- la construction d'espaces et de bureaux en surface,
- la création d'une véritable entrée de gare à aménager au débouché du souterrain sous voies. La Direction des gares de la SNCF se réserve la maîtrise d'ouvrage.

### 2.2.3 La création d'un parking temporaire sur le secteur d'Armagnac

Pour pallier au manque de places de stationnement au voisinage de la gare et compenser les places perdues à Belcier pendant la réalisation des travaux du projet immobilier sur cette parcelle, la SNCF étudie actuellement la réalisation d'un parking temporaire à l'entrée du secteur Armagnac.

Il s'agit d'installer une structure modulaire à étage de 400 places, en grande partie à l'intérieur d'une ancienne halle Sernam. L'emprise de ce projet s'étendra sur environ 30m de largeur et 260m de longueur à partir de la rue d'Armagnac.

La mise en service devrait intervenir au cours du 2<sup>ème</sup> trimestre 2009.

### 2.2.4 Un nouvel atelier de maintenance du parc matériel TER

Le développement du trafic du TER est croissant<sup>1</sup>. A partir de 2008 et jusqu'en 2018, le matériel TER, remorqué ou automoteur, serait remplacé par du matériel bi mode automoteur de grande capacité (BGC) et par du matériel dit « d'avenir » dont le cahier des charges est en cours de finalisation. L'augmentation du parc d'une vingtaine d'unité sera progressive entre 2014 et 2018.

La construction d'un nouvel atelier est prévue en 2009 pour la maintenance du matériel bi mode.

Pour le nouveau matériel « d'avenir » dont les caractéristiques seront différentes par rapport au matériel remplacé, le développement de voies de garage, de formation ainsi que d'un site de maintenance dans le secteur du triangle, ou éventuellement dans un établissement proche doit être envisagé.

## 2.3 Les projets à moyen terme

### 2.3.1 Mise en service de la Ligne à Grande Vitesse SEA 1 et 2 en 2015.

La mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique avec ses nouvelles dessertes voyageurs sur les relations PARIS-BORDEAUX-TOULOUSE-

---

<sup>1</sup> Le nombre de trains mis en circulation pour une semaine en 2006 était de 1 587 ; pour la même semaine en 2012, il serait de 2064.

HENDAYE aura pour conséquence une augmentation du parc matériel TGV, au même titre que le remplacement progressif du matériel TEOZ par des TGV. Le nombre d'éléments entretenus qui devrait être garés journalièrement sur le site de Bordeaux Saint Jean passerait de 15 en 2014 à 29 en 2020.

### 2.3.2 Création d'un site de maintenance TGV de niveau 2

La gare de Bordeaux est inscrite par la SNCF comme une des principales gares origines/terminus pour ses dessertes au même titre que Marseille, Nice, Strasbourg et Lille. A partir de 2015 et suite à la montée en charge progressive des dessertes, les installations à disposition de la maintenance TGV devront se développer. La SNCF souhaite pouvoir disposer de 30 emplacements de garage soit 15 voies de 500m et de trois voies supplémentaires sur le site de Bordeaux Saint Jean ou immédiatement à proximité, sur un même lieu pour pouvoir réaliser la maintenance de niveaux 1 et 2<sup>2</sup>.

### 2.3.3 L'évolution de la maintenance des voitures Corail

Entre 2014 et 2020, l'activité de maintenance de niveau 3 des 260 voitures Corail devrait diminuer. Cette adaptation est consécutive au remplacement de 157 voitures Corail TéoZ de l'activité Voyages France Europe (matériel en fin de vie) par du matériel TGV de première génération sur les axes Bordeaux-Marseille et Bordeaux-Nice. A partir de 2020, la radiation des voitures Corail Intercités (40 voitures environ) et TER (30 voitures) se traduira par un parc de voitures de plus en plus réduit qui aura une incidence sur le coût global de la maintenance des voitures Corail. Cette évolution concernera à terme l'utilisation du site de la Bombe.

### 2.3.4 Création d'une base logistique Fret urbaine à l'horizon 2016

Ce concept actuellement développé par Fret SNCF repose sur le principe suivant :

- Le chargement de wagons dans des entrepôts de stockage implantés en périphérie des grandes agglomérations et constitution de trains complets (navettes ferroviaires) à destination d'une plateforme (Centre de Distribution Urbaine) située intra-muros;
- Le déchargement de ces wagons sur la plateforme et rechargement de petits véhicules routiers, non polluants (camions petits porteurs fonctionnant au Gaz Naturel pour Véhicule ou électriques) afin de réaliser l'approvisionnement des commerces du centre ville. La proximité du site d'Armagnac avec la ligne de tramway rend l'utilisation d'un « tramway fret » tout à fait envisageable.

La mise en œuvre de ce concept nécessite un emplacement : d'une largeur de 20 à 25 mètres (hors aires d'évolution, soit 40m de largeur totale), d'une longueur d'environ

---

<sup>2</sup> Globalement la surface nécessaire à l'implantation d'un centre de maintenance composé de 18 voies, tranche optionnelle comprise mais hors hébergement et magasin serait de:

- longueur : 500m plus une voie de tiroir de 500m ;
- largeur : une centaine de mètres environ;
- le système d'aiguillage commandé par un poste central.

400m comprenant un bâtiment à hauteur de quai, desservi par une voie ferrée sur toute sa longueur. Une cellule de bureaux complète ce dispositif.

### **2.3.5 L'accueil de nouveaux transporteurs ferroviaires**

Conformément aux directives européennes, le transport ferroviaire est ouvert à la concurrence pour le fret international depuis avril 2003 et pour le fret national et régional depuis avril 2006. Selon ces mêmes directives, l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs devrait intervenir à partir du 1er janvier 2010 (trafic international avec droit de cabotage). Par la suite, il est vraisemblable que le transport national et régional de voyageurs connaîtra une évolution identique avant 2020.

### **2.3.6 Le projet d'autoroute ferroviaire**

Dans l'hypothèse d'une mise en œuvre progressive à partir de 2010 et en l'état actuel du projet, il n'aurait d'incidence que sur les circulations en gare de Bordeaux Saint Jean.

## **2.4 Les projets à long terme**

### **2.4.1 Le prolongement de la ligne Sud Europe Atlantique**

- Il concerne, au Sud de Bordeaux, les axes Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - frontière espagnole (Grand Projet du Sud Ouest 2020).

Ces deux projets auront un tronç commun en sortie sud de Bordeaux avant de desservir Agen, Montauban et Toulouse d'un coté et Mont-de-Marsan, Dax et les agglomérations de la côte basque de l'autre.

#### ***Le projet Bordeaux-Espagne doit permettre :***

- le report d'une partie du trafic ferroviaire international de marchandises de la route vers le ferroviaire ;
- l'amélioration des liaisons-voyageurs entre l'Ile de France, le sud de l'Aquitaine et l'Espagne ;
- le développement des transports ferroviaires régionaux.

Constitué d'une ligne nouvelle à grande vitesse entre Bordeaux et Dax passant par l'est des Landes, elle se prolongera jusqu'à la frontière espagnole et sa connexion avec le nouveau réseau espagnol par une ligne mixte essentiellement destinée au trafic international de marchandises contournant la côte basque.

#### ***La ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse :***

- permettra de relier Toulouse à Paris en 3 heures au lieu de 5 ;
- améliorera l'accessibilité de Midi-Pyrénées en plaçant Toulouse dans le maillage national et international LGV ;
- reliera Bordeaux et Toulouse en 1h ;
- créera l'amorce de la liaison transversale « grand sud » qui reliera le réseau des LGV Atlantique et Méditerranée ;
- donnera de la capacité sur l'axe existant, permettant le développement des TER et offrant au fret ferroviaire des opportunités de développement.

Ces deux projets dont les études menées conjointement commenceront en 2008 devraient être mis en enquête publique en 2011 pour un démarrage de travaux envisageable en 2013 et une mise en service entre 2017 et 2020.

#### **2.4.2 Le contournement ferroviaire de Bordeaux**

Les études d'opportunité et de faisabilité d'un contournement ferroviaire de Bordeaux seront lancées en 2008. Sans anticiper sur leurs conclusions, on peut toutefois imaginer que la nécessité d'un contournement ferroviaire à long terme ne sera pas contestée.

### **3. L'IMPACT DES PROJETS SUR LE PATRIMOINE FERROVIAIRE**

#### **3.1 Sur le secteur de la gare voyageurs**

Le bâtiment-voyageurs est considéré par la SNCF comme suffisamment dimensionné pour absorber l'évolution du trafic à l'horizon 2020. L'installation transférée au tri postal libèrera l'espace dédié aujourd'hui au poste d'aiguillage central (PRS). Des aménagements au sein de ce bâtiment viseront à court terme l'amélioration des liaisons et l'augmentation de la surface commerciale (de 1300 m<sup>2</sup> à 2600 m<sup>2</sup>).

Les réserves de capacité dans les emprises du futur poste d'aiguillage (ex-tri postal) pourraient être utilisées pour regrouper la télécommande des autres postes.

#### **3.2 Sur le secteur de la Direction Régionale SNCF**

Ce secteur n'est pas directement impacté par les projets. La mutabilité de ce secteur pourra être confirmée par la SNCF dans la mesure où son aménagement futur sera déterminé en cohérence avec les besoins en inter modalité et la définition du développement prévisible de la gare en cours d'étude par la SNCF.

#### **3.3 Sur le secteur Amédée Saint Germain**

Il n'est pas directement impacté par les projets ferroviaires. Dans le cadre d'une meilleure gestion des évolutions en gare, la SNCF propose de réserver une partie du lot 270 (entre les voies vers Hendaye et les bâtiments désaffectés) pour conserver la possibilité de construire une voie supplémentaire destinée à améliorer les possibilités de garage des rames desservant les voies TER au sud de la gare, et éviter ainsi des cisaillements de voies principales.

Par ailleurs ce secteur pourrait accueillir des activités ferroviaires à créer ou reconstituer nécessairement sur le site de Bordeaux-Saint-Jean.

#### **3.4 Sur le secteur de la Bombe**

Il n'y a pas de projet identifié sur ce site qui sera concerné par l'évolution de la maintenance matériel Corail (voir point 2.3.3).

#### **3.5 Sur le secteur du Triangle**

Ce secteur, aujourd'hui totalement utilisé pour la maintenance de niveau 2 du matériel TER, TGV et des locomotives, est concerné par l'augmentation prévue des dessertes voyageurs TER et TGV. L'évolution des caractéristiques du parc matériel en quantité et en capacité aura également une incidence sur les besoins en installations de maintenance

et de garage. Le secteur du triangle fait partie des sites étudiés comme lieu d'accueil possible de ces installations.

### **3.6 Sur le secteur d'Armagnac**

Il est concerné par le projet de parking temporaire pendant la durée des travaux du pôle Belcier et le projet Fret de **logistique urbaine**.

Par ailleurs ce secteur pourrait accueillir des activités ferroviaires à créer ou reconstituer nécessairement sur le site de Bordeaux-Saint-Jean.

### **3.7 Sur le secteur de Gattebourse**

Il n'est pas impacté par les projets.

## **4. LES EMPRISES MUTABLES ET LES BESOINS DE RECONSTITUTIONS**

### **4.1 Le secteur de la gare voyageurs - carte 1**

Le bâtiment-voyageurs est suffisamment dimensionné pour absorber l'évolution du trafic à l'horizon 2020. Sa mutabilité n'est évidemment pas envisagée.

#### ***Emprises mutables sous conditions de reconstitution :***

Les bâtiments 261 et 260 sont concernés, sous réserve de reloger les activités commerciales, l'avitaillement des trains, le bureau d'accueil Auto train, le tri du courrier et le stockage des déchets de la gare à proximité immédiate des quais. Le Service Informatique Régional (système lourd à déplacer) qui y est abrité devrait également être reconstitué.

Pour l'avitaillement des trains, compte tenu du plan de transport prévisionnel TGV à l'horizon 2015/2020 et de l'évolution de l'organisation de ce type de service, les surfaces nécessaires pour répondre aux besoins consistent en :

- des locaux distincts services logistiques et service à bord entre 600 et 900m<sup>2</sup> ;
- la possibilité de circulation de convois avec cellule élévatrice ;
- un accès routier et une aire de livraison pour camion de 16 tonnes.

Pour le service auto-train, la proximité du bâtiment-voyageurs est une donnée essentielle pour l'activité, pour le confort et les services offerts aux voyageurs et donc l'attractivité, les conditions d'exploitation et de sûreté dans l'organisation du service.

Les besoins sont ceux d'un salon d'accueil et salle d'attente client (150m<sup>2</sup>), d'un accès routier et un parking de 50 places, des installations ferroviaires correspondantes (voies, quai de déchargement et aires de manutention).

La reconstitution de ces activités constituerait par conséquent une opération complexe et lourde, sauf à les maintenir dans un volume édifié sur place.

Les bureaux du premier étage de ce bâtiment sont mutables sous réserve du relogement de 50 agents au même titre que le personnel de la Direction Régionale.

## 4.2 Le secteur de la Direction régionale SNCF - carte 2

### *Emprises mutables sous conditions de reconstitution :*

- Le bâtiment principal de la Direction Régionale et les bâtiments annexes sont mutables à condition de reloger les 600 agents dans des locaux qui peuvent être situés hors emprises ferroviaires (voir §3.2). Les besoins en parking sont de 350 places.

D'autres services fonctionnels aujourd'hui disséminés sur l'ensemble du patrimoine ferroviaire de Bordeaux Saint Jean et Gattebourse peuvent être englobés dans cette démarche dans un souci d'une meilleure organisation (voir point 4.6.2).

- Le bâtiment 251 abrite un centre de production composé d'un poste d'aiguillage et du Centre Régional des Opérations. Ses fonctions sont multi-activités (gestion des circulations et voyageurs). Ce bâtiment ne pourra être libéré totalement qu'à la condition de transférer les installations techniques dans un autre qui peut ne pas être situé dans les emprises ferroviaires. Sa vocation serait cependant de rejoindre l'ex tri postal. Il s'agirait d'une reconstitution lourde.

- Les bâtiments consacrés aux activités sociales : le restaurant d'entreprise et la bibliothèque doivent être reconstitués dans des locaux proches du plus grand nombre des cheminots.

## 4.3 Le secteur Amédée Saint Germain – carte 3

### *Emprises mutables*

Pour l'essentiel, le site est composé de terrains et bâtis mutables et de bâtiments utilisés par les services de l'infrastructure et du Comité d'Établissement Régional (CER).

### *Emprises mutables sous réserve de reconstitution*

- dans le lot 157, les citernes (183 m<sup>2</sup>) reposant sur une structure de pierre isolée des bâtiments désaffectés, sous réserve d'une étude de pertinence et des conditions de reconstitution ;

- inclus dans le lot 121 (3 172m<sup>2</sup>), le restaurant d'entreprise, sous réserve de disposer d'une surface utile de 1592 m<sup>2</sup> pour assurer le relogement,

- inclus dans le lot 165 (5 277m<sup>2</sup>), les locaux de l'ELOG : bureaux, locaux de vie et atelier des soudeurs, sous réserve de disposer d'une surface utile de 397m<sup>2</sup> pour assurer leur relogement,

- inclus dans le lot 283 (9401m<sup>2</sup>), le Groupe Entretien Énergie (GREE) est mutable sous réserve de relogement (935m<sup>2</sup>),

- inclus dans le lot 157, un magasin de stockage du matériel de soudage (1158m<sup>2</sup>). Il est mutable sous condition de disposer d'un local bénéficiant d'un accès routier pour camion de 38t. En utilisant une méthode adaptée et des outils modernes de stockage, sa surface de reconstruction est estimée à 600m<sup>2</sup> à dire d'expert.

- le lot 282 (2935 m<sup>2</sup>) est mutable sous réserve de reconstituer d'une part le Centre Régional d'Intervention Radio (CRIR) dont les ateliers et bureaux couvrent une superficie de 250 m<sup>2</sup> y compris une cage de Faraday pour les essais radio, et d'autre part l'École de Formation Unité Voie de l'Infra (700 m<sup>2</sup>) qui dispose de bureaux et l'accès à une voie équipée pour la formation,

Au sud-est de la rue Amédée St Germain, plusieurs installations :

- sur les lots 139 (1485 m<sup>2</sup>) et 280 (1017 m<sup>2</sup>), des locaux associatifs du Comité d'Entreprise Régional totalisant une superficie de 1560 m<sup>2</sup>,

- sur le lot 147, le parking des agents de conduite (une centaine de places) d'une superficie de 3024 m<sup>2</sup>,

- sur le lot 378, un parking d'une superficie de 378 m<sup>2</sup>,

Leur mutabilité s'avèrerait cependant de peu d'intérêt compte tenu de leur position en pointe du secteur et de la taille des bâtiments à reconstituer. Ces installations pourraient donc rester en place.

#### ***Emprises non mutables***

Le lot 270 (4 602m<sup>2</sup>) pourrait être réservé partiellement à la construction d'une voie de garage supplémentaire pour le matériel TER (entre les voies Hendaye et la limite des emprises des ex ateliers). Cette voie de garage complétant les deux déjà existantes permettra d'éviter les cisaillements des voies principales pour les mises à quais voies A, B et C en période de pointe.

#### **4.4 Le secteur de la Bombe – carte 4**

##### ***Emprise non mutable aujourd'hui***

Les caractéristiques du matériel de remplacement des voitures Corail ne seront connues qu'à partir de 2012. Cette emprise ferroviaire pourrait alors constituer une opportunité de reconversion ou de mutabilité sous réserve d'une analyse complémentaire.

#### **4.5 Le secteur du triangle – carte 5**

##### ***Emprise non mutable***

Il est utilisé par les domaines de la traction et du matériel directement impactés par les projets de renouvellement du matériel TER et le projet du centre de maintenance TGV à créer.

La faisabilité technique d'implantation des installations de garage et de maintenance de niveau 2 des TGV à l'intérieur du faisceau de voies est en cours de vérification par la SNCF. Dans le cas où cette réalisation ne serait pas viable techniquement ou économiquement, les 9 voies (7 de plus de 500m et 2 de 419 et 440m) constituant le plateau TGV pourraient être libérées, dès réalisation des installations nécessaires sur un autre emplacement de l'agglomération bordelaise.

Ces voies qui ont un accès direct de et vers les voies à quais pourront être utilisées pour le stationnement des TGV en crochets courts à Bordeaux Saint Jean (cadencement....) et

pour garage, afin d'intervenir sur le matériel de nouvelle génération équipé du système de liaison bord-sol sans que celui-ci soit obligé de passer par l'atelier de maintenance. Cette organisation laisserait plus de voies libres pour laisser passer ou recevoir des trains (opportunité offerte par la suppression du « bouchon » ferroviaire) et limiterait les coûts de maintenance.

#### **4.6 Le secteur d'Armagnac – carte 6**

##### **4.6.1 Les emprises affectées aux activités commerciales de Fret SNCF**

Elles disposent d'une superficie foncière de 93 898m<sup>2</sup> supportant 33 695m<sup>2</sup> de bâtiments hors le centre de tri de la Poste. Le schéma directeur des plates-formes de fret adopté en décembre 2005, s'il n'a pas de valeur réglementaire, classe le secteur fret d'Armagnac parmi les sites à reconvertir, pouvant accueillir d'autres usages ferroviaires.

##### ***Emprises mutables sous réserve de reconstitution***

Pour les besoins actuels du fret :

- une superficie d'environ 50 000 m<sup>2</sup> dont l'activité fret aura validé la localisation dans l'agglomération sur un terrain embranché, à proximité des grands axes routiers, comprenant :

- un entrepôt embranché fer de 10 000 m<sup>2</sup>, extensible à 20 000 et les zones d'évolution de cour et de parking périphériques nécessaires ;
- une cour de débord en chaussée lourde, supportant au moins 2 voies ferrées en chaussée d'une longueur unitaire comprise entre 400 et 500 m et équipées d'un portique de levage d'une capacité de 20 tonnes ;
- un ensemble de bureaux et locaux sociaux pour une quinzaine de personnes.

##### ***Emprises non mutables***

Pour la mise en œuvre du projet de logistique urbaine <sup>3</sup>:

- une plateforme d'une largeur de 20 à 25m (hors aire d'évolution, soit 40m de largeur totale) comprenant
- une halle à hauteur de quai longue de 400m environ desservie par une voie ferrée ;
- une cellule de bureaux.

---

<sup>3</sup> En cas d'aménagement sur place l'emprise de l'actuelle halle B/C, étendue aux dimensions indiquées ci-dessus pourrait être retenue (Longueur 400 m x largeur 40 m soit environ 16 000m<sup>2</sup>) impliquant la construction de 150 m de halle et la déconstruction partielle de la halle A.

#### 4.6.2 Les services fonctionnels

##### *Emprises mutables sous réserve de reconstitution*

Les bureaux en façade de la rue d'Armagnac regroupent 160 agents environ (sièges Établissement Exploitation et Traction, Unités de production de l'Infrastructure, Agence bâtiment, caisse principale, la comptabilité Infrastructure, l'Unité Opérationnelle circulation).

Leur libération pourrait s'envisager en même temps que la Direction Régionale. Leur besoin en parking est de 100 places environ.

#### 4.6.3 Le quai militaire

##### *Emprise mutable sous réserve de reconstitution*

Les autorités militaires en accepteraient la mutabilité sous conditions de reconstitution:

- d'un quai en bout lourd, double tête, pouvant supporter des engins chenillés de 60 t et leurs mouvements de giration, alimenté par deux voies rectilignes d'une longueur minimale de 250 m chacune ;
- d'une zone d'attente et de retournement d'une surface suffisante (2000 à 3000 m<sup>2</sup>), à proximité immédiate du quai ;
- d'une desserte ferroviaire répondant à leurs besoins notamment en termes de capacité technique (gabarit/poids sur rails) ;
- d'une d'implantation ne générant pas de trop grands trajets d'approche de et vers les régiments utilisateurs potentiels ;
- d'une accessibilité à partir des infrastructures routières (communales et départementales) pour des véhicules d'un PTR de 120 tonnes.

Cette emprise est mutable à court terme ; toutefois en raison des contraintes énoncées précédemment, une analyse complémentaire commune avec la Commission Centrale des Chemins de Fer de l'État-major de l'Armée de Terre<sup>4</sup>, devra être réalisée. La situation géographique du site d'implantation possible sera déterminante pour confirmer cette mutabilité.

#### 4.6.4 La desserte ferroviaire du Marché d'intérêt national de Bordeaux (MIN)

##### *Emprise mutable sous réserve d'une analyse plus approfondie*

Un arrêté ministériel fait obligation aux MIN de conserver un accès ferroviaire. Le MIN va en outre étudier un vaste projet d'organisation de sa desserte urbaine intégrant son approvisionnement partiel par le rail. Les emprises de cette desserte sont à priori non mutables ; toutefois les conditions du maintien d'une accessibilité ferroviaire pourraient faire l'objet d'une analyse plus approfondie.

---

<sup>4</sup> 14 rue Saint Dominique 00453 ARMEES (Paris 7<sup>o</sup>)

#### **4.6.5 Le centre de tri de la Poste**

##### *Emprise mutable sous réserve.*

Il n'y a pas de volonté aujourd'hui de résilier le contrat qui se renouvelle par tacite reconduction ; la mutabilité est fonction d'un accord avec la ville et la Poste.

#### **4.6.6 La halle aux monnaies**

##### *Emprise mutable*

Les conditions de libération de la halle des monnaies sont à préciser par Fret SNCF.

#### **4.6.7 Les voies dites longues**

##### *Emprises mutables*

La mutabilité est possible à l'issue des travaux du bouchon ferroviaire.

#### **4.6.8 Le centre de réparation des engins mécaniques (CREM)**

##### *Emprise non mutable*

Ce bâtiment situé sur le lot 215 a une superficie de 10 546m<sup>2</sup>. Il a été mis en service en 2007 pour un investissement de 1,6 M€ Il dispose d'un accès ferroviaire et un accès routier nécessaires à son fonctionnement. Les contraintes de reconstruction font que cette installation doit rester sur son site.

#### **4.6.9 Les locaux sociaux et terrains**

Situés à proximité du boulevard Albert 1<sup>er</sup>, ils seraient à conserver compte tenu de leur position enclavée à proximité du CREM.

#### **4.6.10 La base de maintenance**

##### *Emprise mutable sous réserve de reconstitution*

La base de maintenance en bas du pont du Guit, occupe une situation intéressante pour ses interventions sur site. Sa reconstitution serait à réaliser dans des conditions lui conservant son caractère opérationnel.

#### **4.6.11 Le poste de mise en parallèle (PMP)**

##### *Emprise mutable sous réserve de reconstitution*

Cet équipement technique lourd du système des caténaires (poste de mise en parallèle) à été déplacé en 2005 sur cette emprise pour permettre la réalisation des travaux du pont Tramway (coût de 4,3 M€) ; l'opportunité d'un nouveau déplacement nécessairement en site, mériterait par conséquent une réflexion approfondie.

#### **4.6.12 Les châteaux d'eau en bas du pont du Guit**

##### ***Emprises mutables sous réserve de reconstitution***

Dans le cas d'une mutation de cette installation, il s'agirait de reconstituer sur le site de St Jean, un dispositif qui permettrait d'alimenter le réseau d'eau industrielle nécessaire à la sécurité incendie de l'ensemble du site et au lavage des rames. L'élaboration de ce dispositif ne peut éluder la nécessaire prise en compte des critères de développement durable.

#### **4.7 Le secteur de Gattebourse – carte 7**

##### ***Emprises mutables sous réserve de reconstitution***

Le secteur de Gattebourse (84000m<sup>2</sup> environ) est essentiellement occupé par le Gestionnaire Infrastructure Délégué (GID) en charge de la maintenance des infrastructures pour le compte de RFF. D'autres installations du GID sont réparties dans les différents secteurs du patrimoine ferroviaire de Bordeaux Saint Jean. Un des objectifs du schéma directeur vise à recentrer au mieux l'ensemble des installations afin d'optimiser les besoins.

- 15 200 m<sup>2</sup> environ sont occupés par des activités sociales gérées par le Comité d'Établissement Régional.

##### ***Besoins des activités liées à la gestion de l'infrastructure :***

- magasins/stocks clos : 1500 m<sup>2</sup> ;
- surfaces ouvertes : 20000m<sup>2</sup> environ ;
- reconstitution d'un local de remisage pour la draine (90m<sup>2</sup>) ;
- reconstitution de bureaux, de petits ateliers et de locaux de vie (200 agents et 100 places de parking environ).

Le site doit être relié au réseau ferré et accessible aux camions de 38 tonnes.

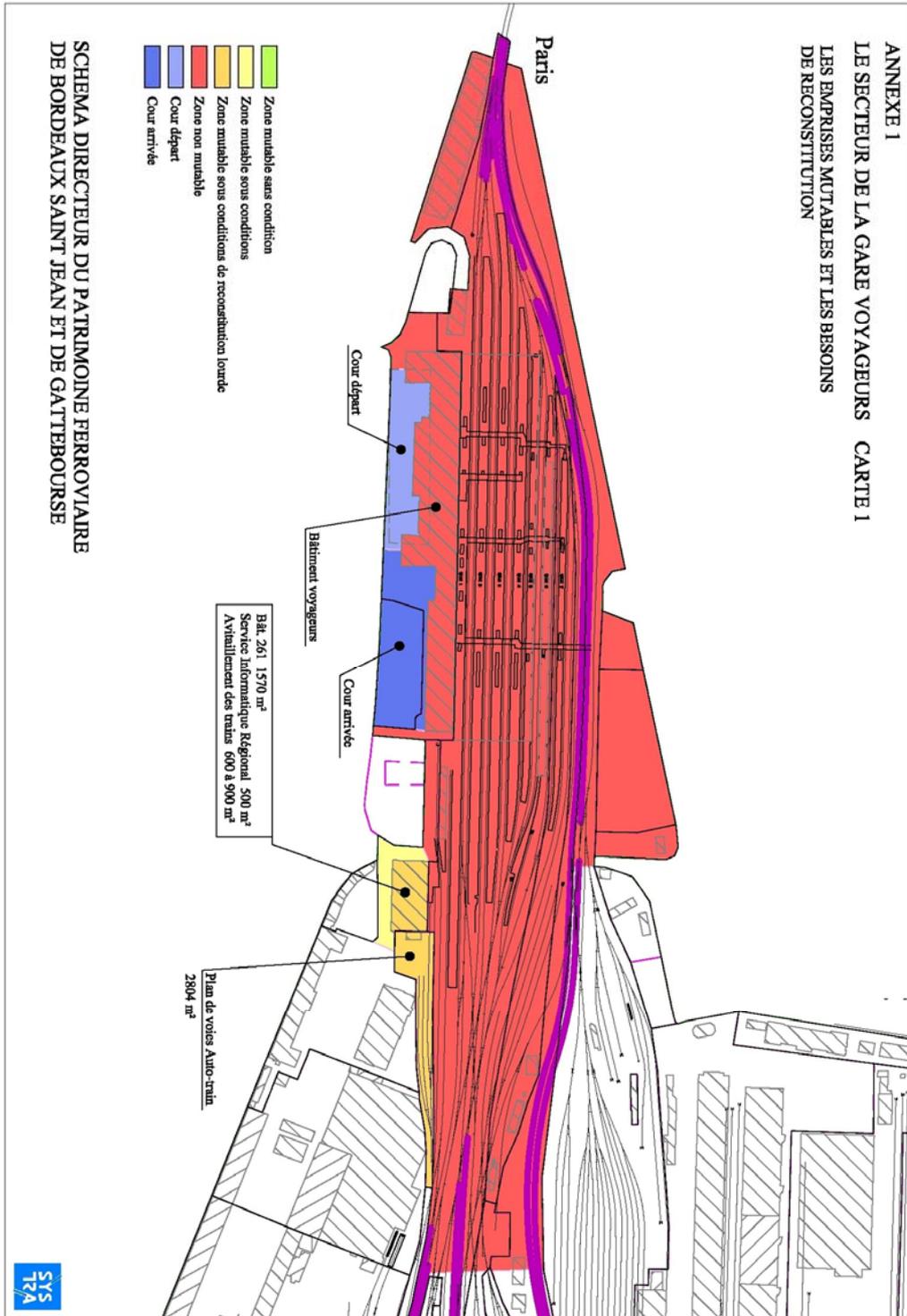
Les installations du GID (EVEN et ELOG) peuvent être reconstituées à l'horizon 2010 dans le secteur d'Armagnac en prolongement du CREM.

##### ***Installations sociales :***

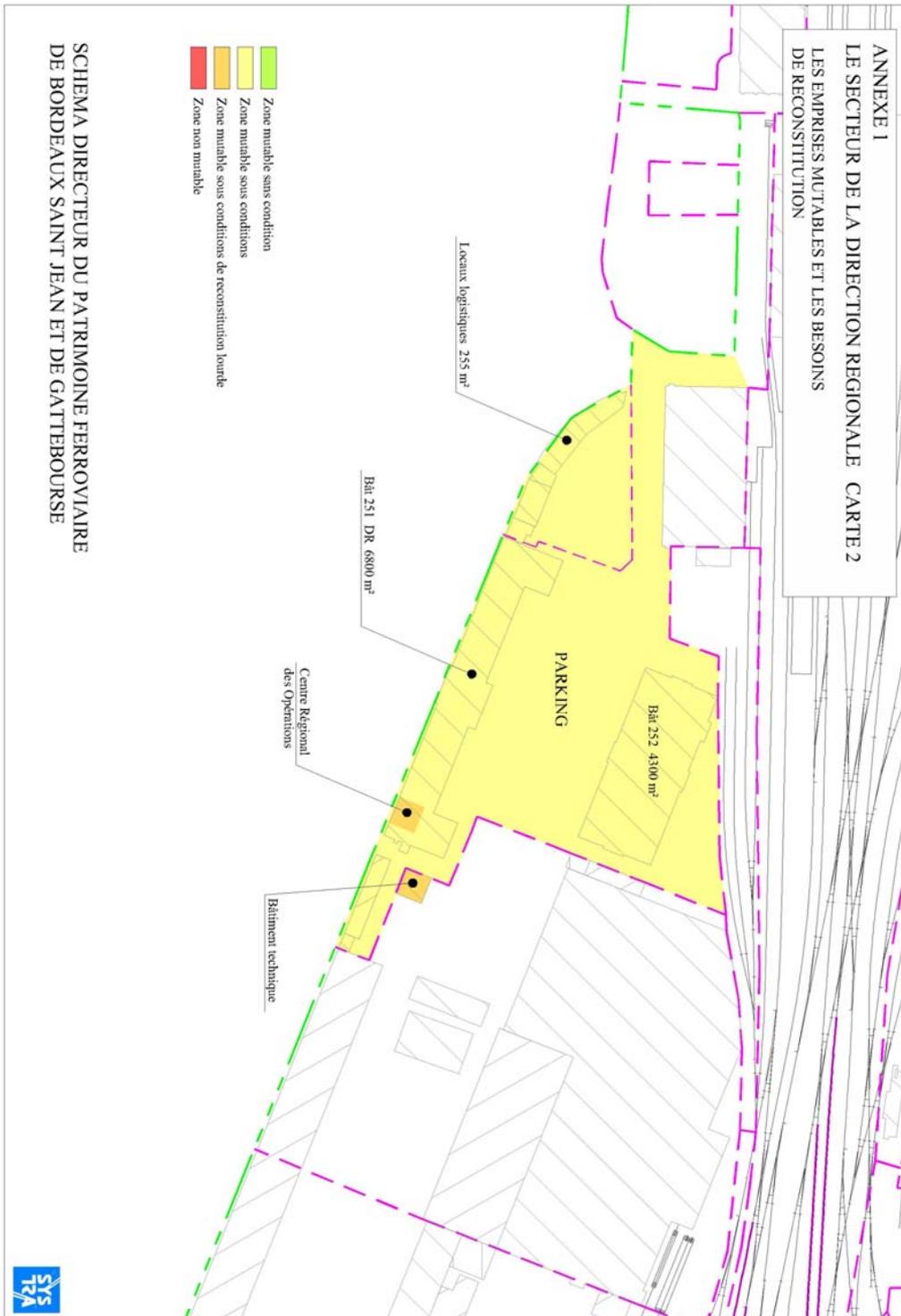
Les installations sociales sont mutables en dehors du périmètre de l'étude sous réserve d'un accord du Comité d'Entreprise Régional.

## 5. ANNEXE 1 : CARTES DES EMPRISES MUTABLES PAR SECTEUR

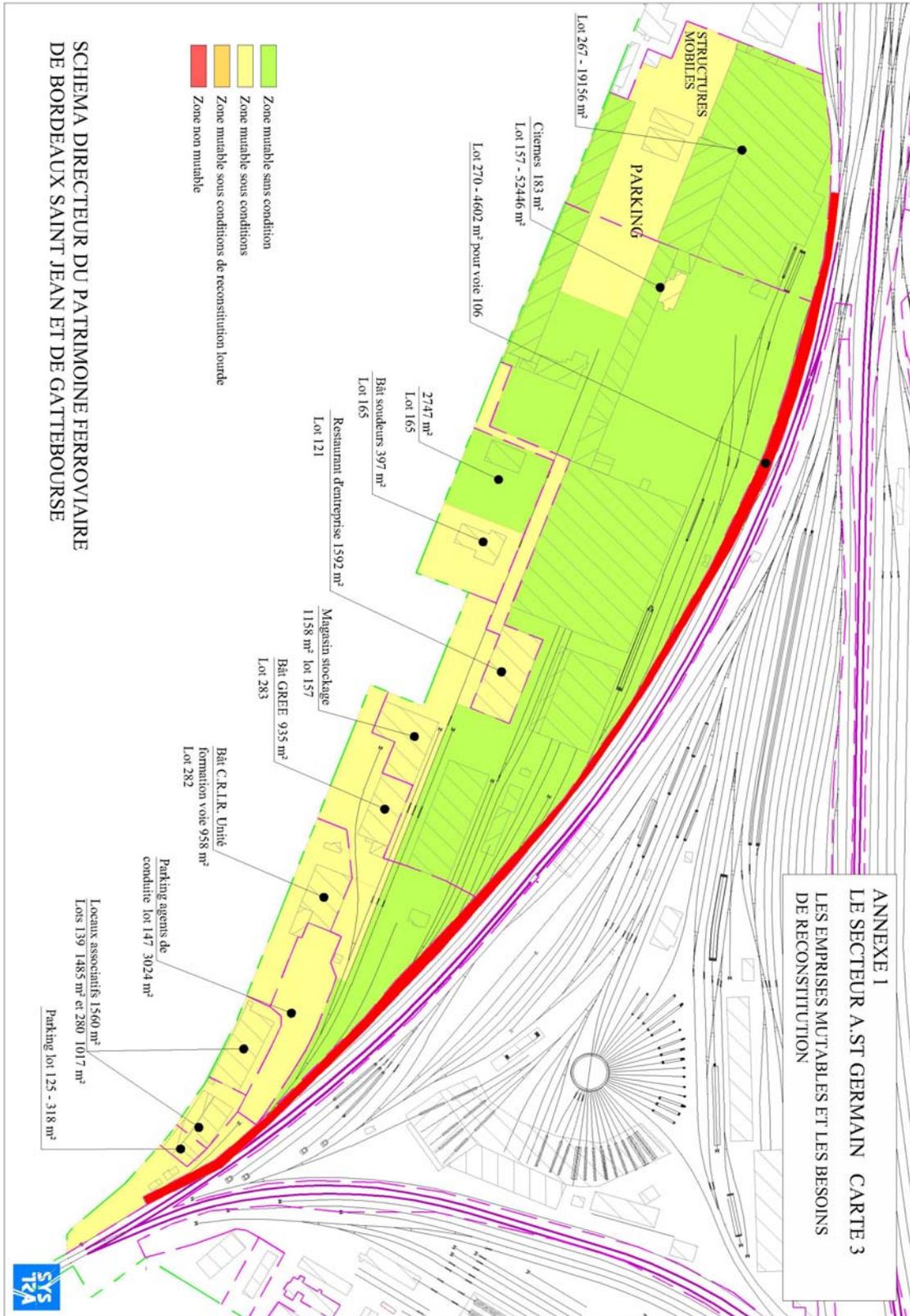
### 5.1 Carte 1 : le secteur de la gare voyageurs



## 5.2 Carte 2 : secteur de la Direction Régionale



### 5.3 Carte 3 : secteur Amédée Saint Germain



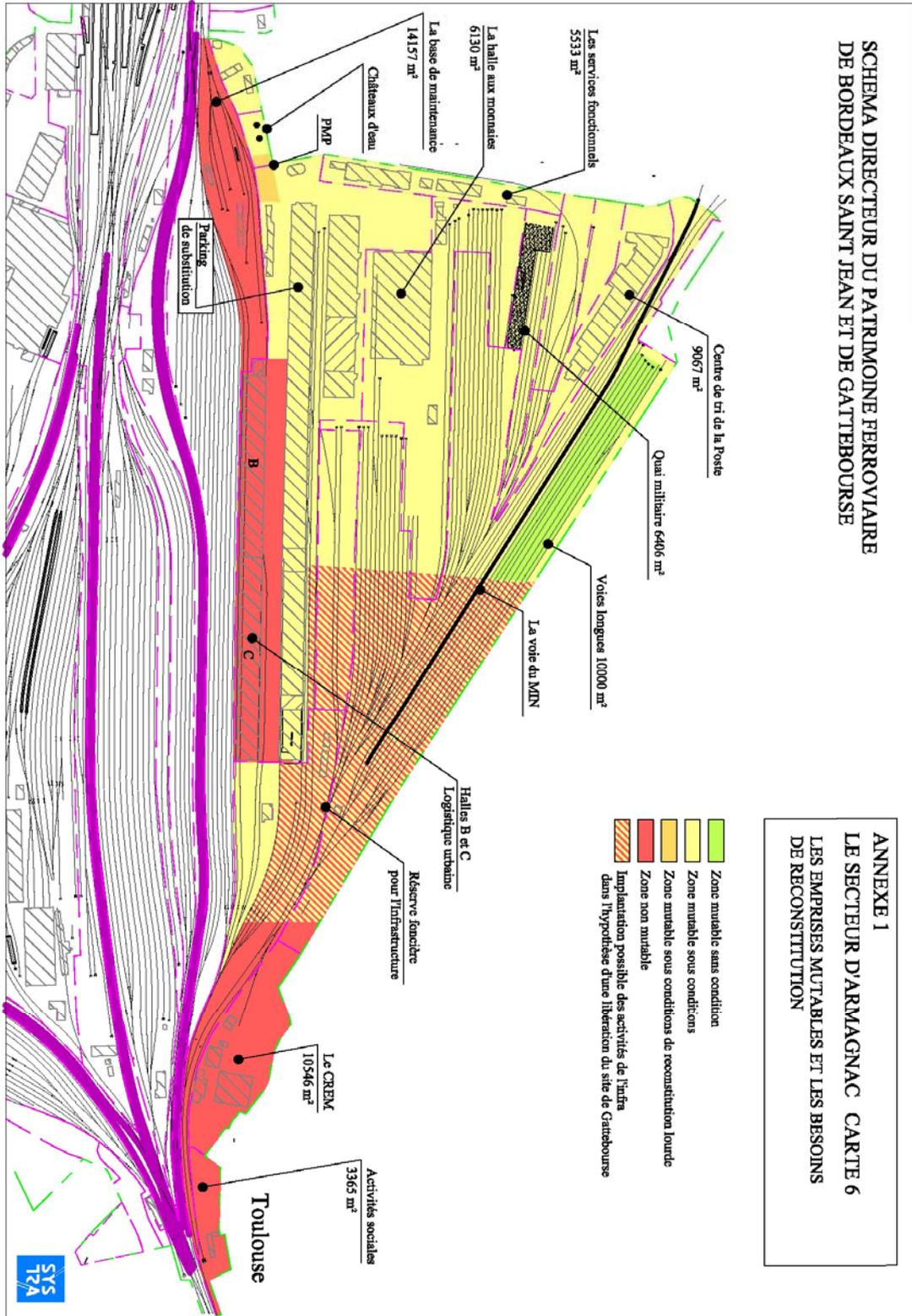
## 5.4 Carte 4 : secteur de la Bombe



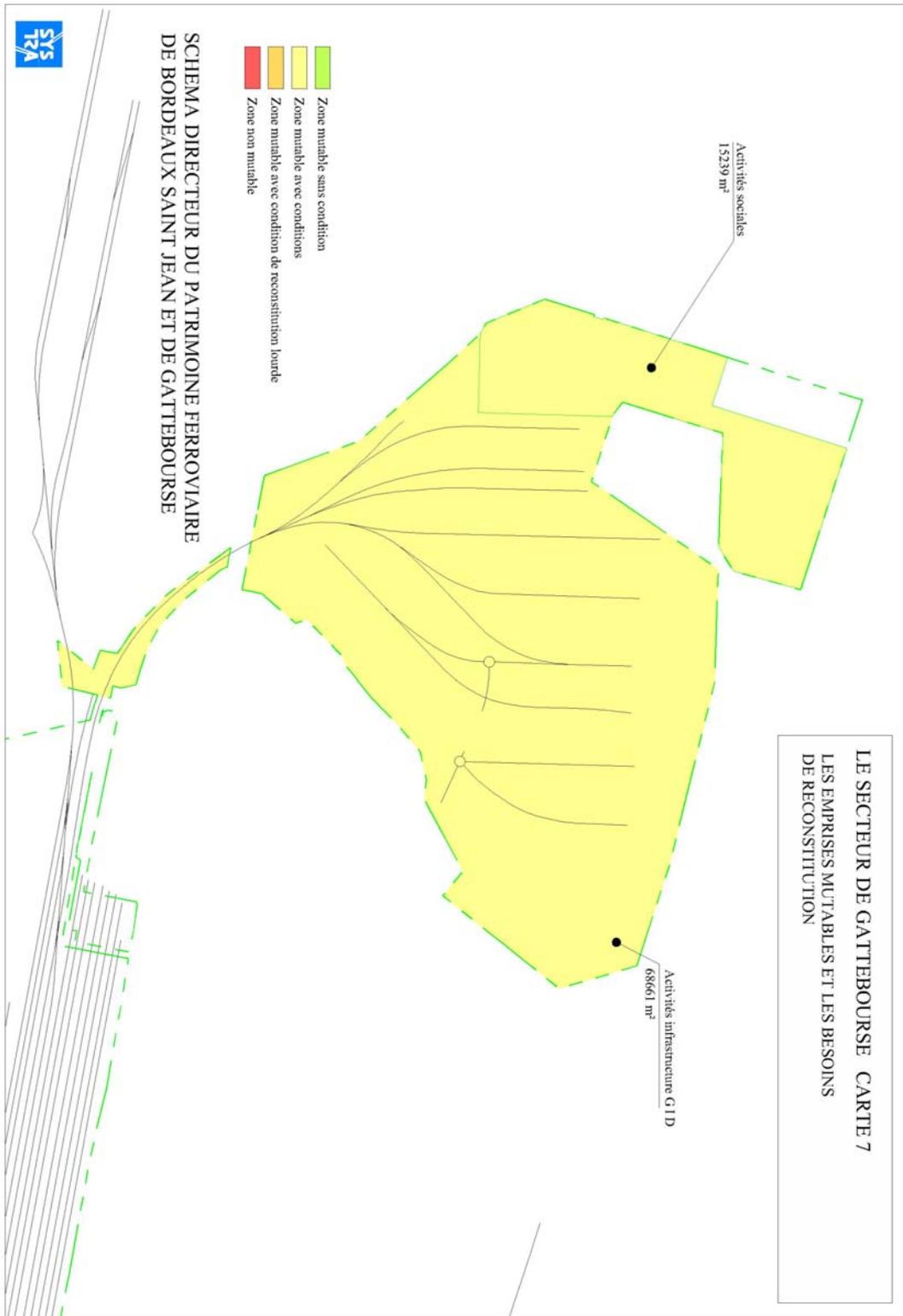
## 5.5 Carte 5 : secteur du Triangle



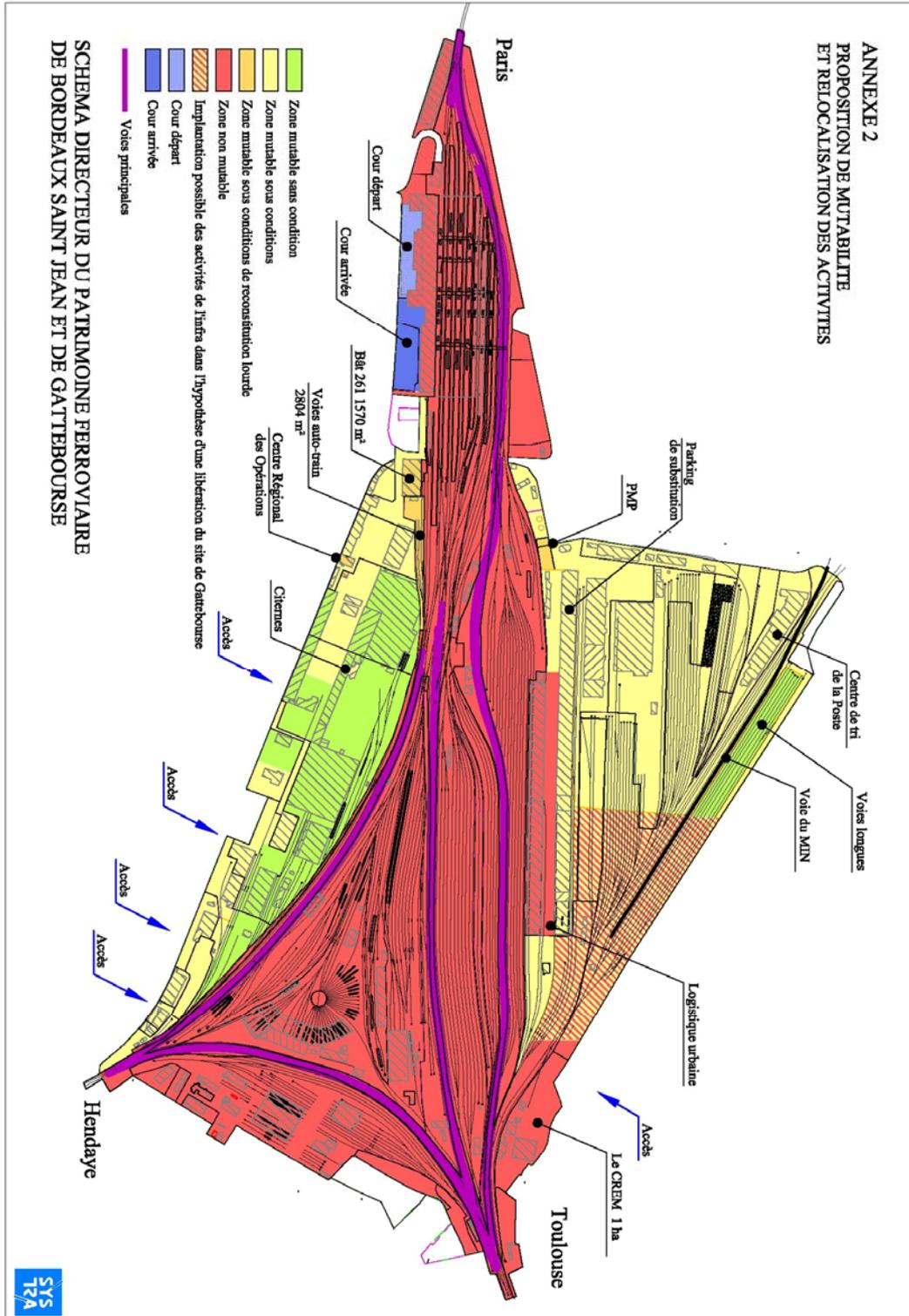
Carte 6 : secteur d'Armagnac



## 5.6 Carte 7 : secteur de Gattebourse



## ANNEXE 2 : PROPOSITION DE MUTABILITÉ SUR LE SITE DE BORDEAUX



## 6. ANNEXE 3 : ESTIMATION DES SURFACES NON MUTABLES, MUTABLES AVEC ET SANS CONDITIONS

Nom du secteur	Surfaces en ha			
	Secteur	Non mutables	Mutable sous conditions	Mutable sans condition
Gare voyageurs	16.7	16.4	0,3	0
Direction Régionale	1.5	0	1.5	0
Amédée St Germain	10.4	le lot 270 0,5	1.5	8,4*
La Bombe	5.8	5.8	0	0
Triangle	23	23	0	0
Armagnac	23.6	9,3**	13,3***	1
Gattebourse	8.4	0	8.4	0
<b>Total</b>	<b>89.4</b>	<b>55</b>	<b>25</b>	<b>9,4</b>

\* 7,4 ha, si les emprises « structures mobiles et parking » ne peuvent être libérées que sous conditions.

\*\* 9,3 ha se décomposent ainsi :

- 5 ha pour la réserve foncière Infra,
- 1,6 ha pour la base logistique urbaine
- 1 ha pour le CREM,
- 0,3 ha pour les activités sociales,
- 1,4 ha pour la base de maintenance Infra.

\*\*\* 13,3 ha se décomposent ainsi :

- 5 ha pour reconstitution du Fret,
- 0,6 ha pour reconstitution du quai militaire,
- 0,6 ha, libération des emprises par les services fonctionnels
- 1,3 ha pour le tri postal et parking
- 2,9 ha pour le lot de la halle aux monnaies
- 1,5 ha pour les emprises :
  - des voies ferrées donnant accès vers des voies de débord pour le Fret SNCF,
  - des aires d'évolution pour accéder aux différentes halles.

## 7. SYNTHÈSE DES CONDITIONS DE LIBÉRATION DES SECTEURS MUTABLES

(Voir document joint mission 2 v 4 rapport final)

**OPERATION D'INTERET NATIONAL**

**BORDEAUX-EURATLANTIQUE**

**PROTOCOLE DE PARTENARIAT**

**2010-2024**

**Annexe N° 11 – Schéma de déplacements de Bordeaux-Euratlantique**

mobilité



## Le schéma des déplacements de Bordeaux Euratlantique

Directeur de Projet : Thierry Guichard, DGST/CUB

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

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

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

Cartographie © a'urba

COMMUNAUTÉ  
URBAINE DE BORDEAUX  
**LA CUB** bordeaux euratlantique

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

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

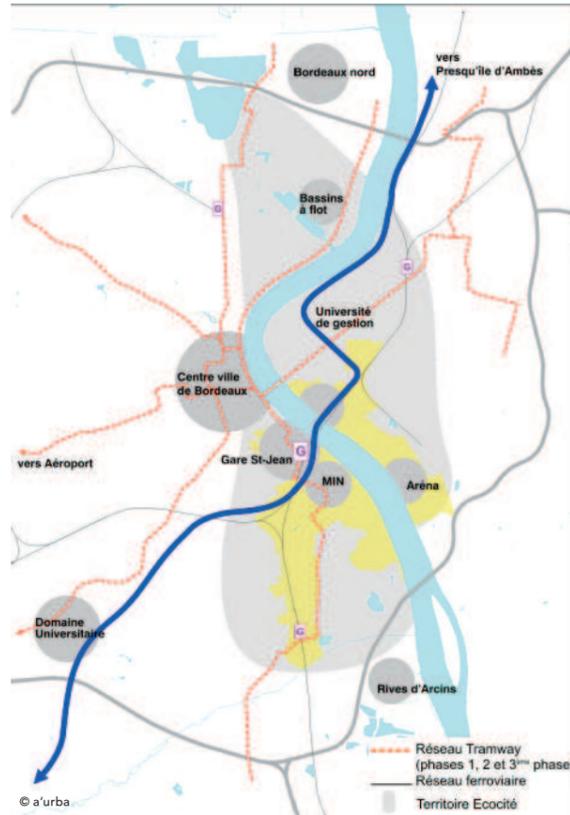
Appréhendés à une échelle plus large, ces éléments pourront alimenter les réflexions sur la démarche Ecocité qui devraient être engagées dans le courant de l'année 2010.

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

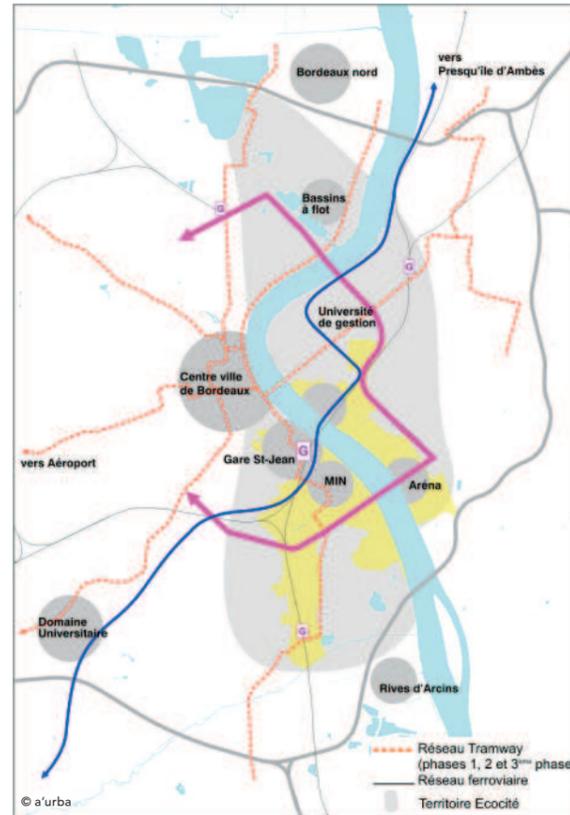
Ces principes participeront à la définition des éléments de programmation pour les consultations d'urbanistes du projet de Bordeaux Euratlantique.

© a'urba | 7 mai 2010

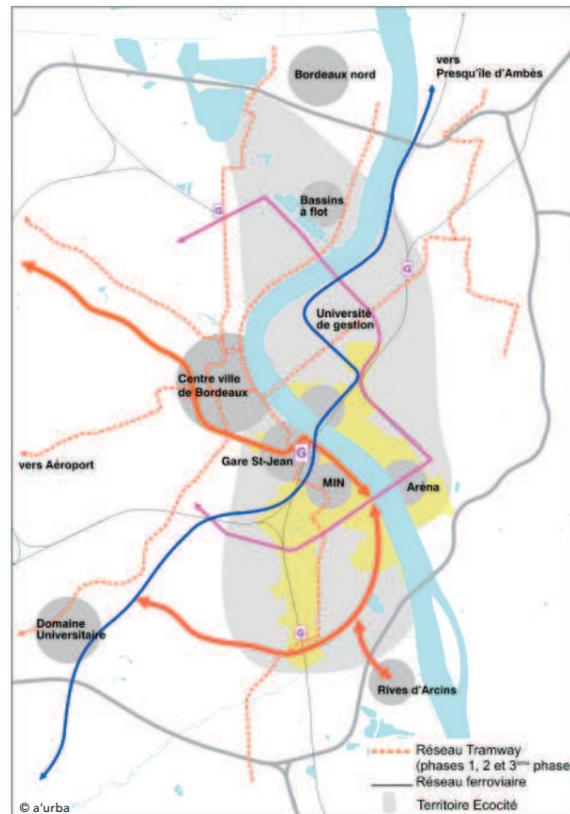
## Bordeaux Euratlantique : les principales fonctions du réseau de transport en commun



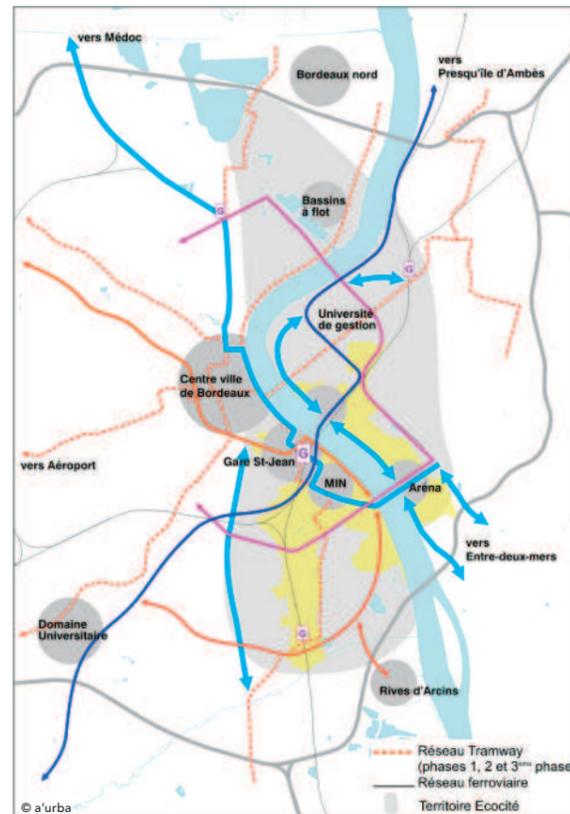
— Développer par la gare une liaison entre les campus et une desserte du pôle tertiaire de Bordeaux Euratlantique



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



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



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

## Les objectifs opérationnels

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

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

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

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

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

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

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

## Les principales fonctionnalités

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

**Développer des liaisons :**

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

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

**Renforcer les relations** entre les différents quartiers :

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

## Les principes d'accès à la gare Saint-Jean

L'accessibilité à la gare s'organise par :

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

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

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

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

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

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

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

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



## Les orientations stratégiques

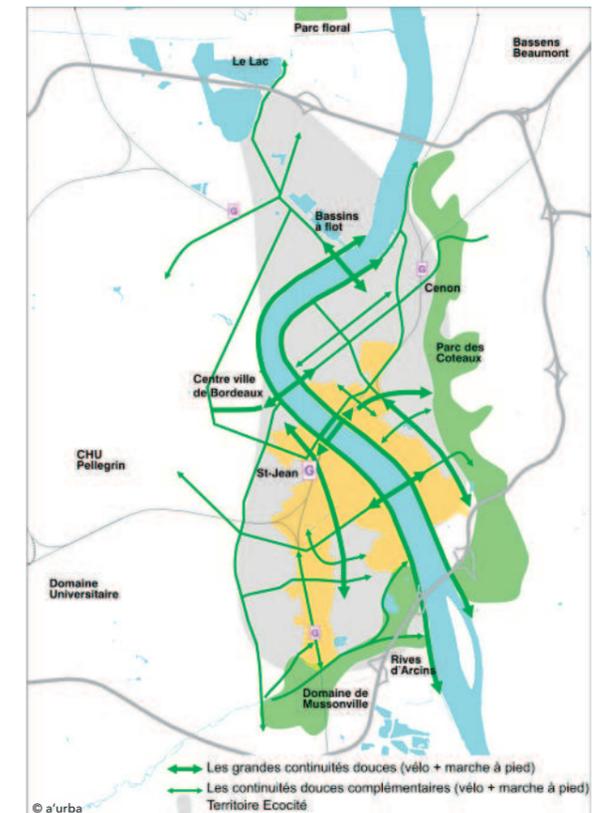
Construire la réflexion de manière multimodale pour une approche globale de la mobilité

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

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

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

## Bordeaux Euratlantique : les principales fonctions des autres modes



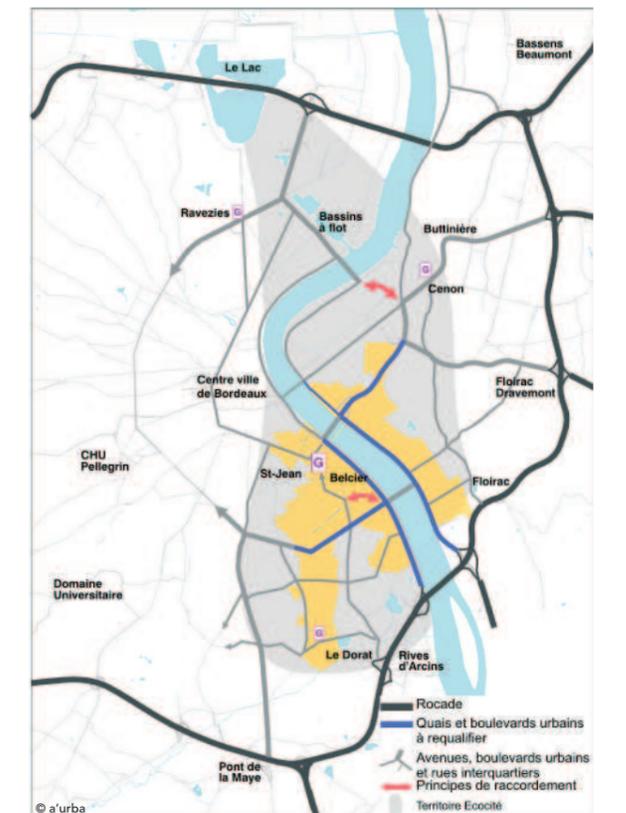
Le réseau des continuités douces

Contenir le volume de trafic automobile à son niveau actuel

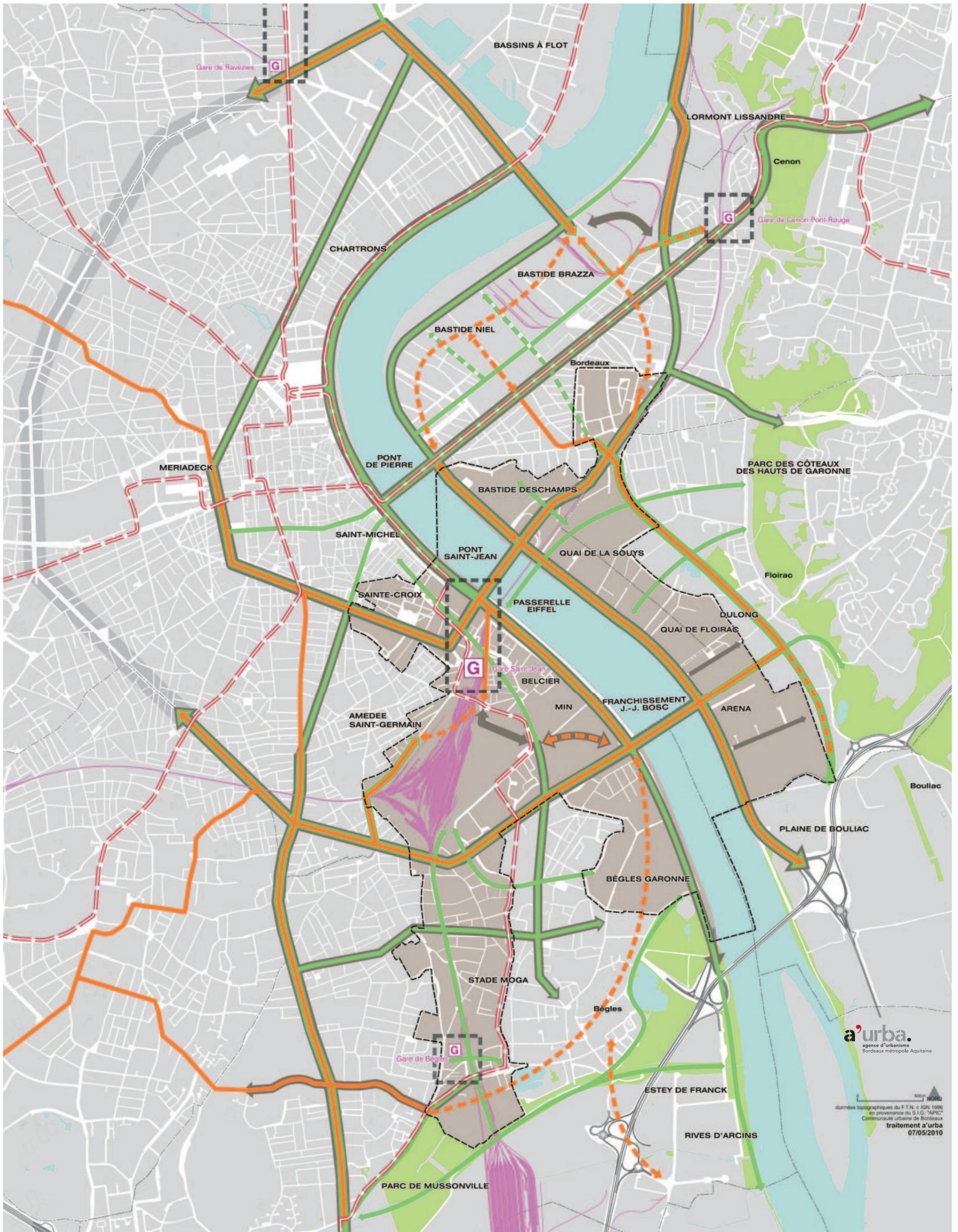
Sans remettre en cause l'utilité de la voiture, l'objectif est que la croissance de la mobilité soit captée par les modes alternatifs à la voiture, notamment par le développement des transports en commun et des modes doux.

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

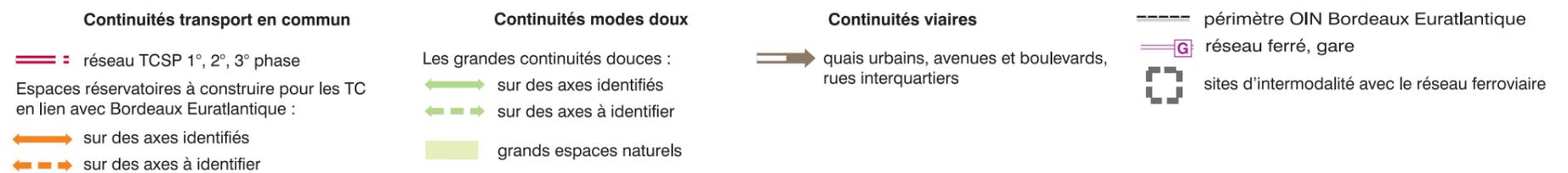
Selon l'avancement des projets d'urbanisme et la réalité des besoins de déplacement, le choix du mode de transport collectif doit être évolutif. Ainsi, l'enjeu à court terme est de réserver les emplacements physiques pour permettre le moment venu la mise en œuvre du moyen de transport (bus, tramway...)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



Le réseau automobile



## Le Schéma des Déplacements de Bordeaux Euratlantique



**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine

données topographiques du F.T.N. © IGN 1998  
en provenance du S.I.G. "APIC"  
Communauté urbaine de Bordeaux  
traitement a'urba  
07/05/2010

**OPERATION D'INTERET NATIONAL**

**BORDEAUX-EURATLANTIQUE**

**PROTOCOLE DE PARTENARIAT  
2010-2024**

**Annexe N° 12 – Délibération du conseil de la communauté urbaine de  
Bordeaux du 21 juillet 2006 relative au financement des écoles**

# COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

-----  
**EXTRAIT  
DU  
REGISTRE DES DELIBERATIONS  
DU  
CONSEIL DE COMMUNAUTE**  
-----

**Séance du 21 juillet 2006  
(convocation du 10 juillet 2006)**

Aujourd'hui Vendredi Vingt Et Un Juillet Deux Mil Six à 09 Heures 30 le Conseil de la Communauté Urbaine de BORDEAUX s'est réuni, dans la salle de ses séances sous la présidence de Monsieur Alain ROUSSET, Président de la Communauté Urbaine de BORDEAUX.

## **ETAIENT PRESENTS :**

M. ROUSSET Alain, M. MARTIN Hugues, M. HOUDEBERT Henri, M. BRANA Pierre, M. BRON Jean-Charles, M. BROQUA Michel, Mme CARTRON Françoise, M. CAZABONNE Alain, M. CAZABONNE Didier, M. CHAUSSET Gérard, M. DAVID Alain, Mme DESSERTINE Laurence, M. DUCASSOU Dominique, M. DUCHENE Michel, Mme EYSSAUTIER Odette, M. FAVROUL Jean-Pierre, Mme FAYET Véronique, M. FREYGEFOND Ludovic, M. GELLE Thierry, M. GUICHARD Max, M. LABARDIN Michel, M. LABISTE Bernard, Mme LACUEY Conchita, M. LAMAISON Serge, M. MERCIER Michel, M. PIERRE Maurice, M. PUJOL Patrick, M. SAINTE-MARIE Michel, M. SEUROT Bernard, M. SOUBIRAN Claude, M. TURON Jean-Pierre, M. VALADE Jacques, M. BANAYAN Alexis, M. BANNEL Jean-Didier, M. BENOIT Jean-Jacques, Mme BRACQ Mireille, M. CANOVAS Bruno, Mme CARLE DE LA FAILLE Marie Claude, M. CASTEL Lucien, Mme CAZALET Anne-Marie, M. CHAZEAU Jean, Mme CONTE Marie-Josée, Mlle COUTANCEAU Emilie, M. COUTURIER Jean-Louis, M. DANE Michel, Mme DARCHE Michelle, M. DAVID Jean-Louis, Mme DE FRANCOIS Béatrice, Mme DELAUNAY Michèle, M. DELAUX Stéphan, M. DOUGADOS Daniel, Mme DUBOURG-LAVROFF Sonia, Mme DUMONT Dominique, M. DUPRAT Christophe, M. DUTIL Silvère, M. FAYET Guy, M. FERILLOT Michel, M. FEUGAS Jean-Claude, M. GRANET Michel, M. GUICHOUX Jacques, M. GUILLEMOTEAU Patrick, M. HERITIE Michel, M. HOURCQ Robert, M. HURMIC Pierre, M. JAULT Daniel, M. JOUVE Serge, M. JUNCA Bernard, Mme KEISER Anne-Marie, Mme LIMOUZIN Michèle, M. LOTHAIRE Pierre, M. MANGON Jacques, M. MERCHERZ Jean, M. MILLET Thierry, Mme MOULIN-BOUDARD Martine, M. MOULINIER Maxime, M. NEUVILLE Michel, Mme NOEL Marie-Claude, Mme PARCELIER Muriel, M. PONS Henri, Mme PUJO Colette, M. QUANCARD Joël, M. QUERON Robert, M. REBIERE André, M. REDON Michel, M. RESPAUD Jacques, M. SARRAT Didier, M. SEGUREL Jean-Pierre, M. SIMON Patrick, M. TAVART Jean-Michel, Mme TOUTON Elisabeth, Mme VIGNE Elisabeth, Mme WALRYCK Anne.

## **EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION :**

M. BOBET Patrick à M. DUCHENE Michel	M. CAZENAVE Charles à M. DAVID Jean-Louis
Mme. CURVALE Laure à M. CHAUSSET Gérard	M. CORDOBA Aimé à M. BROQUA Michel
M. FELTESSE Vincent à M. SEGUREL Jean-Pierre	M. DELAUX Stephan à Mme PARCELIER Muriel (à partir de 10 h 30)
M. FLORIAN Nicolas à M. PUJOL Patrick	Mme. FAORO Michèle à Mme. LIMOUZIN Michèle
M. TOUZEAU Jean à M. DAVID Jean-Louis	M. GOURGUES Jean-Pierre à M. MERCIER Michel
M. ANZIANI Alain à M. SAINTE-MARIE Michel	Mme. ISTE Michèle à M. SARRAT Didier
M. BANNEL J. Didier à Mme BRACQ Mireille (jusqu'à 10 h 15)	Mme. JORDA-DEDIEU Carole à M. LOTHAIRE Pierre
M. BAUDRY Claude à M. FERILLOT Michel	M. MAMERE Noël à M. DANE Michel
M. BELIN Bernard à M. TAVART Jean-Michel	M. MANSENCAL Alain à M. MERCHERZ Jean
M. BELLOC Alain à Mme. PUJO Colette	M. MAURIN Vincent à Mme. EYSSAUTIER Odette
M. BREILLAT Jacques à M. CASTEL Lucien	M. MONCASSIN Alain à M. GRANET Michel
Mme. BRUNET Françoise à M. SIMON Patrick	Mme MOULIN-BOUDARD Martine à Mme CAZALET A. Marie (jusqu'à 10 h 45)
M. CANIVENC René à M. QUERON Robert	Mme PALVADEAU Chrystèle à M. NEUVILLE Michel
M. CARTI Michel à Mme. CARTRON Françoise	M. POIGNONEC Michel à M. FAYET Guy
Mme CASTANET Anne à Mme CARLE DE LA FAILLE Marie Claude	Mme. RAFFARD Florence à M. QUANCARD Joël
M. CASTEX Régis à M. REBIERE André	

**LA SEANCE EST OUVERTE**

**Intervention de la Communauté Urbaine de Bordeaux en matière d'équipements scolaires - Adoption - Autorisation**

Monsieur CHAUSSET présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs

Depuis sa création, la Communauté urbaine assume la compétence en matière scolaire dans les ZAC et PAE conformément à la loi du 31 décembre 1966, prévoyant au nombre des compétences obligatoires « la construction, l'aménagement et l'entretien des groupes scolaires » situés en ZAC ou dans un programme d'aménagement déterminé par la Communauté (art. L5215-20-1 4° du CGCT). Dans une logique d'équilibre, de solidarité, de proximité elle n'apparaît cependant pas le niveau le plus pertinent pour gérer ces équipements au-delà des 10 ans prévus par le CGCT. De plus, il convient de préciser les rôles respectifs de la Communauté Urbaine de Bordeaux et des communes concernant la notion de responsabilité.

Aujourd'hui, cette action en matière d'équipements scolaires doit s'inscrire dans un cadre qui répond aux exigences d'un environnement qui a évolué à différents égards :

Dans un premier temps, la gestion par la Communauté de 51 groupes scolaires répartis sur 9 communes, l'évolution démographique des quartiers dans lesquels ils se situent, les projets de construction ou de restructuration d'écoles, mettent en évidence la nécessité d'inscrire les relations entre les communes et la Communauté dans un cadre assurant une meilleure sécurité juridique et une gestion plus satisfaisante aussi bien pour les communes que pour la Communauté. Par ailleurs, la rétrocession progressive et concertée d'établissements scolaires, qui sont intégrés au patrimoine communautaire depuis en moyenne 33 ans, devrait permettre à la Communauté Urbaine de Bordeaux de dégager des moyens supplémentaires pour adapter son intervention aux nouveaux enjeux.

En effet, dans un second temps, les opérations de renouvellement urbain, pour lesquelles la Communauté Urbaine de Bordeaux mène des projets ambitieux, ont souligné les

interactions incontournables entre la politique de la ville et les politiques scolaires qui s'appuient notamment sur la réhabilitation des établissements scolaires. La Communauté est ainsi appelée à prendre part, aux côtés des communes membres, aux politiques publiques éducatives, qui jouent un rôle central dans la mixité sociale et l'égalité des chances.

Dans cette perspective, l'accompagnement de l'établissement communautaire auprès des communes doit être envisagé au-delà de sa qualité de propriétaire d'établissements scolaires, largement dépendant de l'usage des différentes procédures d'aménagement. Le dispositif d'intervention proposé répondant ainsi à un souci de cohérence et d'équité prévoit, selon des règles précises, une intervention sur les établissements concernés par des opérations de renouvellement urbain.

## **I - Un cadre plus clair et plus sécurisé concernant la gestion des écoles communautaires**

### **Nécessité d'un cadre de gestion suffisamment clair et assurant une meilleure sécurité juridique**

Le parc communautaire est actuellement constitué de 51 écoles, auxquelles s'ajouteront les deux écoles Nuyens au second semestre 2006. La Communauté Urbaine de Bordeaux intervient sur ces bâtiments au moyen de crédits d'investissement et de fonctionnement.

- les crédits de fonctionnement pour la réalisation d'opérations de maintenance (préventive ou non) : installation de chauffage, sécurité incendie, contrôles réglementaires, petites opérations curatives.

- crédits d'investissement : les crédits nécessaires à la création de groupes scolaires ainsi que les crédits dédiés aux écoles existantes pour la réalisation d'opérations de grosse maintenance (mises en conformité, modernisation de locaux, rénovation de bâti ou de VRD).

Actuellement les écoles gérées par la Communauté sont mises à disposition des communes sans formalité particulière ce qui place à la fois les communes et la Communauté dans une situation juridique fragile.

Par ailleurs, si certaines communes réalisent elles-mêmes quelques prestations d'entretien, la Communauté Urbaine de Bordeaux assure seule pour la plupart des communes le suivi du bon état des groupes scolaires, dont l'âge moyen est de 33 ans.

### **- Formalisation des modalités de gestion de l'ensemble des écoles communautaires**

La mise en place de conventions élaborées en concertation avec les communes devrait permettre, selon le principe des réparations ayant le caractère de réparations locatives d'établir clairement les conditions d'utilisation des biens (ex. : assurance), de définir les interventions de chacun (à la charge de la Communauté Urbaine de Bordeaux : gros travaux de réparations du clos et du couvert ; à la charge du locataire : peinture et tapisseries, petites réparations, petits travaux d'entretien, mobilier, équipements spécifiques) et de clarifier les responsabilités de chacun.

## **- Rétrocession progressive des écoles de plus de 10 ans après la réalisation de travaux nécessaires**

Le dispositif législatif prévoit la possibilité à la demande des communes de leur rétrocéder les établissements scolaires communautaires, au-delà de 10 ans. Cette rétrocession se fera progressivement avec les communes dans le cadre des futurs PPI et après remise en état correct des établissements. Cette remise en état sera mise en œuvre à partir de règles précises qui seront applicables après validation par les instances communautaires à l'ensemble des écoles.

Ainsi, avant tous travaux de restructuration lourde, une convention prévoyant la rétrocession à l'achèvement de la première année de garantie sera signée avec les communes bénéficiaires.

## **II - Des règles mieux définies en amont concernant les conditions de création ou de restructuration des écoles suite à la réalisation de ZAC ou PAE**

### **Nécessité d'une homogénéisation des conditions de réalisation des nouvelles écoles**

Depuis la relance de la construction de nouveaux groupes scolaires dans le cadre des opérations d'aménagement, ces équipements dont le financement pèse lourdement sur les finances communautaires, ont été réalisés sans qu'il y ait eu de formalisation de critères de programmation et de financement homogènes, ni de dispositions concernant le devenir des établissements au-delà d'une période de 10 ans suivant leur construction.

### **- Détermination du champ d'intervention communautaire à partir de l'application d'une grille d'évaluation des besoins générés par la ZAC**

Afin de garantir une égalité de traitement des communes et de simplifier l'instruction des dossiers, une grille d'évaluation des effectifs scolaires générés par une ZAC est en cours d'élaboration, à partir d'une réflexion menée avec l'Agence d'Urbanisme, pour le compte de la Communauté Urbaine de Bordeaux et des communes.

Les résultats de l'application expérimentale de cette grille sur une dizaine d'îlots récents et anciens, selon un panel représentatif du cadre d'implantation des opérations à venir sur le territoire communautaire, permettront après validation avec les communes, de disposer de valeurs de référence applicables sur l'ensemble du territoire communautaire. Ces valeurs pourraient également faciliter l'étalement dans le temps de la construction des écoles en fonction du rythme de livraison de logements.

### **- Détermination du niveau de financement, plafonné et en fonction de la portée des travaux**

En s'appuyant sur un programme validé par l'inspection académique, la participation de la Communauté sera établie par classe, s'entendant de la façon suivante :

- Lorsqu'une opération comprend la construction ou la restructuration d'équipements communs (réfectoire, salle polyvalente, dortoir, CDI, sanitaires....) le montant de la participation couvrira les travaux inhérents aux classes et un forfait d'équipements communs proratisé.

Dans ce cas de figure, la participation de la communauté sera plafonnée à 400 000 € HT pour une construction neuve et à 300 000 € HT pour une restructuration/extension. Le montant n'inclura pas le coût du foncier.

- Lorsqu'une opération d'extension d'un groupe scolaire n'affecte pas les équipements communs, la participation de la Communauté se fera à hauteur d'un montant comprenant les seuls travaux d'extension.

### **- Détermination des modalités de réalisation et de prise en charge des équipements**

Selon d'une part, la localisation de l'équipement et d'autre part, qu'il s'agit d'un équipement neuf ou de l'extension d'un équipement existant, les ouvrages seront réalisés soit par convention de maîtrise d'ouvrage unique ou désignée (système de groupement de commande ordonnance du 17 juin 2004), soit par convention confiant la maîtrise d'ouvrage à la ville ou à la Communauté.

Si l'opération est réalisée en concession avec participation des collectivités, la participation sera inscrite soit au bilan de l'opération soit en investissement au titre des équipements d'intérêt général financés par les crédits des opérations d'aménagement, permettant de récupérer la TVA via le FC TVA.

### **- Formalisation des conditions de réalisation, de gestion et de rétrocession ultérieure**

Une convention reprenant les conditions de réalisation, de gestion et de rétrocession ultérieure des nouvelles écoles sera jointe à la procédure d'approbation de la ZAC ou du PAE et fera partie des pièces constitutives du dossier à valider.

Il est proposé, quel que soit le maître d'ouvrage de l'équipement (Communauté Urbaine ou Commune) d'adopter une méthodologie (GSP) qui institue des jalons décisionnels permettant au maître d'ouvrage et à ses partenaires financiers de maîtriser les étapes-clés d'avancement du projet et le cas échéant, de recalculer soit le programme, soit le budget à lui consacrer.

## **III - Un dispositif plus cohérent et équitable en matière d'équipements scolaires dans les quartiers « Politique de la ville »**

### **Incohérence actuelle de l'intervention de la communauté au regard de ses différentes compétences.**

Une double incohérence apparaît dans notre approche de l'intervention de la Communauté en matière scolaire :

↳ En terme de compétence, c'est le choix d'une procédure opérationnelle spécifique à l'origine liée à la production de nouveaux logements (ZAC ou P.A.E.) et non une logique de projet, qui subordonne notre intervention,

↳ Au plan géographique, sur un même secteur « Politique de la Ville », la Communauté peut mener des actions sur les écoles communautaires mais il n'est pas prévu d'aides pour les communes qui doivent assumer la restructuration d'écoles de leur compétence malgré le lien avec les opérations de renouvellement urbain.

## **- Détermination des critères précis de mise en oeuvre:**

### ➤ Un critère géographique :

S'agissant d'une aide exceptionnelle de notre Etablissement Public, il paraît pertinent d'en limiter l'application aux territoires présentant des difficultés particulières. A ce titre, il est proposé de se baser sur le périmètre défini par les secteurs « politique de la ville ».

### ➤ Un critère opérationnel :

En complément et afin de favoriser la mixité sociale, il est proposé d'étendre l'intervention de la Communauté Urbaine aux établissements pour lesquels les nouveaux besoins seraient directement imputables au projet de renouvellement urbain situés dans les quartiers « politique de la ville ».

L'articulation de ces 2 critères doit également permettre de rendre éligibles les projets de restructurations hors périmètres « politique de la ville », dans une optique de réaffectations d'effectifs provenant de ces zones en difficultés.

## **- Détermination des modalités de mise en œuvre**

### ➤ Nature de l'intervention

Selon le principe de spécialité qui régit notre établissement l'intervention de la Communauté sur des établissements dont elle n'est pas propriétaire prendra la forme d'un fonds de concours communautaire dans le respect des règles issues de l'article L 5215-26 du Code Général des Collectivités Territoriales. La Maîtrise d'Ouvrage sera assurée par les Communes, à qui reviendront naturellement l'entretien et la gestion de l'équipement.

Les communes membres demeurent responsables de l'établissement de la carte scolaire sur leur territoire et de l'organisation de la concertation avec la population.

### ➤ Montant du fonds de concours :

Le niveau de la participation financière de notre Etablissement Public serait de 20 % du montant total de l'opération dans la limite des 400 000 Euros.

Ce versement du fonds de concours donnera lieu à des délibérations concordantes adoptées à la majorité simple du Conseil Communautaire et du Conseil Municipal concerné.

En conséquence, il vous est demandé, Mesdames et Messieurs et si tel est votre avis, d' :

### Adopter :

- le nouveau cadre dans lequel s'inscrit la mise à disposition des équipements scolaires,
- les règles visant à harmoniser les conditions de réalisation de nouveaux équipements scolaires en ZAC ou PAE,
- un dispositif de soutien à la construction ou restructuration de groupes scolaires communaux liés aux quartiers « Politique de la Ville » dans les conditions ci-dessus définies, et la création, à cet effet, d'une ligne budgétaire spécifique à gérer par le Centre Habitat et Politique de la Ville.

Autoriser :

le Président à signer les conventions ci-jointes entre la Communauté et les Communes intéressées précisant les modalités d'intervention et de rétrocession à la commune des équipements scolaires dans les conditions indiquées.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de la Communauté Urbaine le 21 juillet 2006,

Pour expédition conforme,  
par délégation,  
le Vice -Président,

**REÇU EN  
PRÉFECTURE LE  
2 AOÛT 2006**

M. GÉRARD CHAUSSET



**OPERATION D'INTERET NATIONAL**

**BORDEAUX-EURATLANTIQUE**

**PROTOCOLE DE PARTENARIAT  
2010-2024**

**Annexe N° 13 – Plan d'affaires prévisionnel de l'établissement public**

N.B. La validation du protocole n'emporte pas validation et fixation à titre définitif de chaque hypothèse du plan d'affaires prise séparément.

Le bilan estimatif de l'opération à terme a été établi en fonction des connaissances et des prévisions disponibles lors de la mission de préfiguration. Il a vocation à être révisé si nécessaire pendant le déroulement de l'opération.

# **OPERATION D'INTERET NATIONAL BORDEAUX EURATLANTIQUE**

## **PLAN D'AFFAIRES**

**2010 - 2024**

en euros constants HT

RAPPEL 250 hectares à aménager  
Programme de construction de 2 500 000 m<sup>2</sup> SHON (COS moyen général de 1)

HYPOTHESES 18 hectares d'apport gratuit de l'Etat et des collectivités territoriales  
42 hectares détenus par des propriétaires fonciers, pouvant faire l'objet de conventions de participations en ZAC ou de PAE  
190 hectares à acquérir

Pour les 42 hectares faisant l'objet de conventions de participations par acquisitions foncières directes

- les coûts d'aménagement sont réduits de 50%

- les recettes sont également réduites de 50% par apport aux recettes unitaires de charges foncières en ZAC

Les coûts d'aménagement exceptionnels des opérations de voiries routières d'agglomération sont comprises dans le bilan de l'aménagement de Bordeaux Euratlantique. Ils ne comprennent donc pas le pont JJ Bosc et les sites propres de TCSP (tramway ou autre mode), qui relèvent d'autres programmes d'investissement.

L'opération de la gare Saint-Jean, sous maîtrise d'ouvrage SNCF / RFF, est hors du bilan de Bordeaux Euratlantique, exception faite de l'ensemble des accès.

Hors parkings liés à la gare, les parkings publics en ZAC sont à la charge de l'aménageur.

Les équipements scolaires et de proximité sont à la charge des collectivités territoriales selon leurs compétences.

Les recettes de charges foncières n'anticipent pas sur une reprise spéculative des marchés immobiliers, réputés stabilisés pour les 5 prochaines années.

Les charges foncières pour les équipements publics de proximité et structurants sont cédées à 100€HT/m<sup>2</sup> SHON, sauf les charges foncières des écoles maternelles et primaires qui sont cédées gratuitement.

Les niveaux d'acquisitions foncières tiennent compte d'une politique volontariste de fixation des prix à la baisse au moyen des instruments publics de maîtrise du foncier dans le cadre d'une négociation avec l'Administration des Domaines sur la base d'une politique publique d'aménagement.

Le montage financier de l'ensemble de l'opération repose sur la capacité d'emprunt de l'établissement public qui est par hypothèse en emprunt constant de 50 millions d'euros pendant 15 ans.

**BILAN D'AMENAGEMENT CONSOLIDE SUR 15 ANS**

Premières hypothèses

**DEPENSES****ETUDES**

Etudes préalables, plans guides, concours, études d'impact = 11 000 k€

Autres études, AMO développement durable, expertises = 9 000 k€

Concertation, communication = 4 500 k€

**TOTAL ETUDES = 24 500 k€**

**BILAN D'AMENAGEMENT CONSOLIDE SUR 15 ANS**

Premières hypothèses

DEPENSES

FONCIER

Apport foncier de l'Etat et des collectivités territoriales	180 000 m <sup>2</sup> foncier		=	p.m.
Acquisitions	250 000 m <sup>2</sup> foncier	x 80 €/m <sup>2</sup>	=	20 000 k€
	350 000 m <sup>2</sup> foncier	x 100 €/m <sup>2</sup>	=	35 000 k€
	800 000 m <sup>2</sup> foncier	x 120 €/m <sup>2</sup>	=	96 000 k€
	500 000 m <sup>2</sup> foncier	x 150 €/m <sup>2</sup>	=	75 000 k€
Conventions de participations - PAE	420 000 m <sup>2</sup> foncier		=	p.m.
<b>SOUS-TOTAL FONCIER</b>			=	<b>226 000 k€</b>
Frais annexes et géomètres (3%)				6 780 k€
Dépollution et démolitions	2 080 000 m <sup>2</sup> foncier	x 15 €/m <sup>2</sup>	=	31 200 k€
<b>TOTAL FONCIER ET ANNEXES</b>			=	<b>263 980 k€</b>

**BILAN D'AMENAGEMENT CONSOLIDE SUR 15 ANS****Premières hypothèses**

				DEPENSES		TRAVAUX
Voirie réaménagée ou nouvelle	200 000 m <sup>2</sup>	x		80 €/m <sup>2</sup>	=	16 000 k€
Trottoirs neufs	200 000 m <sup>2</sup>	x		180 €/m <sup>2</sup>	=	36 000 k€
Aménagement de berges	100 000 m <sup>2</sup>	x		140 €/m <sup>2</sup>	=	14 000 k€
Eclairage public	20 000 ml	x		280 €/ml	=	5 600 k€
Parcs paysagers - squares	400 000 m <sup>2</sup>	x		140 €/m <sup>2</sup>	=	56 000 k€
Terrains de sports urbains	50 000 m <sup>2</sup>	x		125 €/m <sup>2</sup>	=	6 250 k€
Pont Bègles (400mx10m)	4 000 m <sup>2</sup>	x		2100 €/m <sup>2</sup>	=	8 400 k€
Pont sur voies ferrées (600mx10m)	6 000 m <sup>2</sup>	x		2100 €/m <sup>2</sup>	=	12 600 k€
Accès gare / ouvrages					=	10 000 k€
Assainissement et autres réseaux					=	25 000 k€
Parkings publics en superstructure	4 x 350 places	x		13000 €/place	=	18 200 k€
Aménagements dans les quartiers existants et aménagements provisoires					=	10 000 k€
Transformation boulevard Joliot Curie et quais rive droite en boulevards urbains					=	7 300 k€
Transformation des quais rive gauche et de la tête de pont Saint-Jean					=	10 700 k€
<b>SOUS-TOTAL TRAVAUX</b>					=	<b>236 050 k€</b>
Maîtrise d'œuvre	11%				=	25 966 k€
OPC, assurances, SPS	5%				=	11 803 k€
Aléas					=	19 000 k€
<b>TOTAL TRAVAUX ET MAITRISE D'ŒUVRE</b>					=	<b>292 818 k€</b>

**BILAN D'AMENAGEMENT CONSOLIDE SUR 15 ANS**

Premières hypothèses

**DEPENSES**

Frais financiers	832 k€/an	x	15 ans	=	12 475 k€
------------------	-----------	---	--------	---	-----------

Frais de fonctionnement	2 000 k€/an	x	15 ans	=	30 000 k€
-------------------------	-------------	---	--------	---	-----------

<b>TOTAL DEPENSES</b>				<b>=</b>	<b>623 773 k€</b>
-----------------------	--	--	--	----------	-------------------

**BILAN D'AMENAGEMENT CONSOLIDE SUR 15 ANS**

Premières hypothèses

**RECETTES**

Logements locatifs sociaux	300 000 m <sup>2</sup> SHON	x	200 €/m <sup>2</sup>	=	60 000 k€
Logements locatifs intermédiaires	120 000 m <sup>2</sup> SHON	x	220 €/m <sup>2</sup>	=	26 400 k€
logements accession aidée	240 000 m <sup>2</sup> SHON	x	180 €/m <sup>2</sup>	=	43 200 k€
Logements accession libre	180 000 m <sup>2</sup> SHON	x	250 €/m <sup>2</sup>	=	45 000 k€
	180 000 m <sup>2</sup> SHON	x	270 €/m <sup>2</sup>	=	48 600 k€
	180 000 m <sup>2</sup> SHON	x	300 €/m <sup>2</sup>	=	54 000 k€

**SOUS-TOTAL CHARGES FONCIERES LOGEMENTS = 277 200 k€**

Résidences spécialisées	40 000 m <sup>2</sup> SHON	x	200 €/m <sup>2</sup>	=	8 000 k€
	40 000 m <sup>2</sup> SHON	x	250 €/m <sup>2</sup>	=	10 000 k€

**SOUS-TOTAL CHARGES FONCIERES RESIDENCES = 18 000 k€**

Equipements structurants	60 000 m <sup>2</sup> SHON	x	100 €/m <sup>2</sup>	=	6 000 k€
Equipements de proximité	40 000 m <sup>2</sup> SHON	x	100 €/m <sup>2</sup>	=	4 000 k€
Equipements scolaires maternels et primaires	40 000 m <sup>2</sup> SHON	x	0 €/m <sup>2</sup>	=	p.m.
Equipements médicaux et clinique	30 000 m <sup>2</sup> SHON	x	300 €/m <sup>2</sup>	=	9 000 k€

**SOUS-TOTAL CHARGES FONCIERES EQUIPEMENTS = 19 000 k€**

**BILAN D'AMENAGEMENT CONSOLIDE SUR 15 ANS**

Premières hypothèses

**RECETTES**

Bureaux	200 000 m <sup>2</sup> SHON	x	250 €/m <sup>2</sup>	=	50 000 k€
	200 000 m <sup>2</sup> SHON	x	280 €/m <sup>2</sup>	=	56 000 k€

**SOUS-TOTAL CHARGES FONCIERES BUREAUX = 106 000 k€**

Locaux d'activités et ateliers	150 000 m <sup>2</sup> SHON	x	150 €/m <sup>2</sup>	=	22 500 k€
--------------------------------	-----------------------------	---	----------------------	---	-----------

**SOUS-TOTAL CHARGES FONCIERES LOCAUX D'ACTIVITES ET ATELIERS = 22 500 k€**

Commerces	20 000 m <sup>2</sup> SHON	x	300 €/m <sup>2</sup>	=	6 000 k€
	20 000 m <sup>2</sup> SHON	x	400 €/m <sup>2</sup>	=	8 000 k€

**SOUS-TOTAL CHARGES FONCIERES COMMERCES = 14 000 k€**

Hôtels et parahôtellerie	25 000 m <sup>2</sup> SHON	x	300 €/m <sup>2</sup>	=	7 500 k€
	25 000 m <sup>2</sup> SHON	x	400 €/m <sup>2</sup>	=	10 000 k€

**SOUS-TOTAL CHARGES FONCIERES HOTELS = 17 500 k€**

Recettes de conventions de participation en ZAC	420 000 m <sup>2</sup> foncier	x	120 €/m <sup>2</sup>	=	50 400 k€
Recettes de loyers et de baux				=	2 000 k€

**SOUS-TOTAL AUTRES RECETTES = 52 400 k€****TOTAL RECETTES = 526 600 k€**

**BILAN D'AMENAGEMENT CONSOLIDE SUR 15 ANS****Premières hypothèses**

Recettes charges foncières logements				=	277 200 k€
Recettes charges foncières résidences				=	18 000 k€
Recettes charges foncières équipements				=	19 000 k€
Recettes charges foncières bureaux				=	106 000 k€
Recettes charges foncières locaux activités et ateliers				=	22 500 k€
Recettes charges foncières commerces				=	14 000 k€
Recettes charges foncières hôtels et parahôtellerie				=	17 500 k€
Recettes de conventions de participation ou PAE				=	52 400 k€
Recettes de loyers et de baux				=	2 000 k€

**TOTAL général recettes** = **526 600 k€**

Dépenses études				=	24 500 k€
Dépenses foncier et annexes				=	263 980 k€
Dépenses travaux et maîtrise d'œuvre				=	292 818 k€
Frais financiers	832 k€/an	x	15 ans	=	12 475 k€
Frais de fonctionnement	2 000 k€/an	x	15 ans	=	30 000 k€

**TOTAL général dépenses** = **623 773 k€**

**DEFICIT** = **97 173 k€**

**BILAN D'AMENAGEMENT CONSOLIDE SUR 15 ANS**

Premières hypothèses

**FINANCEMENT DU DEFICIT**

HYPOTHESE DE FINANCEMENT DU DEFICIT

ETAT 35% CUB 35% Villes 30%

<b>ETAT</b>	35%	de	97 173 k€	=	<b>34 011 k€</b>
			Année 2010	=	2 500 k€
			Année 2011	=	2 500 k€
			Années 2012 et suivantes	=	2 232 k€/an
<b>CUB</b>	35%	de	97 173 k€	=	<b>34 011 k€</b>
			Année 2010	=	1 000 k€
			Année 2011	=	1 000 k€
			Années 2012 et suivantes	=	2 462 k€/an
<b>Ville de Bordeaux</b>	20%	de	97 173 k€	=	<b>19 435 k€</b>
			Années 2010	=	500 k€
			Année 2011	=	800 k€
			Années 2012 et suivantes	=	1 262 k€/an
<b>Ville de Bègles</b>	7%	de	97 173 k€	=	<b>6 802 k€</b>
			Années 2010 et suivantes	=	453 k€/an
<b>Ville de Floirac</b>	3%	de	97 173 k€	=	<b>2 915 k€</b>
			Années 2010 à 2014	=	50 k€/an
			Années 2015 et suivantes	=	267 k€/an

**OPERATION D'INTERET NATIONAL**

**BORDEAUX-EURATLANTIQUE**

**PROTOCOLE DE PARTENARIAT  
2010-2024**

**Annexe N° 14 – Prévisions de trésorerie à 3 ans de l'établissement public**

# **OPERATION D'INTERET NATIONAL BORDEAUX EURATLANTIQUE**

**PLAN D'AFFAIRES**

**2010 - 2011 - 2012**

en euros constants HT

**PLAN DE TRESORERIE**

Hypothèses

RAPPEL Le bilan d'aménagement consolidé à 15 ans prévoit :

- un total de dépenses de 623 773 k€
- un total de recettes de 526 600 k€

et un financement du déficit global de 97 173 k€

par apport de participations d'équilibre de

	2010	2011	2012	2013	2014	2015 et années suivantes
- l'Etat	2 500 k€	2 500 k€	2 232 k€	2 232 k€	2 232 k€	2 232 k€
- la Communauté urbaine de Bordeaux	1 000 k€	1 000 k€	2 462 k€	2 462 k€	2 462 k€	2 462 k€
- la Ville de Bordeaux	500 k€	800 k€	1 262 k€	1 262 k€	1 262 k€	1 262 k€
- la ville de Bègles	453 k€					
- la ville de Floirac	50 k€	267 k€				

HYPOTHESES Les recettes commerciales interviendront à partir de la quatrième année, sur la base des actes de vente signés. Il est prévu de commercialiser environ 300 000 m<sup>2</sup> à 225€ le m<sup>2</sup> moyen sur les 6 premières années (2010-2015); soit 70 M€ environ de recettes commerciales entre 2013 et 2015.

	2010	2011	2012	Total période
Etudes préalables, plans guides, concours, études d'impact	1 500 k€	2 500 k€	2 500 k€	6 500 k€
Autres études, AMO développement durable, expertises	1 000 k€	1 000 k€	1 000 k€	3 000 k€
Concertation, communication	400 k€	300 k€	300 k€	1 000 k€
<b>SOUS-TOTAL ETUDES</b>	<b>2 900 k€</b>	<b>3 800 k€</b>	<b>3 800 k€</b>	<b>10 500 k€</b>
Foncier public	7 000 k€	15 000 k€	18 000 k€	40 000 k€
Foncier privé	8 000 k€	8 000 k€	10 000 k€	26 000 k€
Frais annexes et géomètre (3%)	450 k€	690 k€	840 k€	1 980 k€
Dépollutions	1 000 k€	3 000 k€	3 000 k€	7 000 k€
<b>SOUS-TOTAL FONCIER</b>	<b>16 450 k€</b>	<b>26 690 k€</b>	<b>31 840 k€</b>	<b>74 980 k€</b>
Aménagements provisoires		1 500 k€	1 500 k€	3 000 k€
Aménagements primaires			k€	k€
Maîtrise d'œuvre, OPC, SPS, assurances (16%)		240 k€	240 k€	480 k€
<b>SOUS-TOTAL AMENAGEMENTS</b>		<b>1 740 k€</b>	<b>1 740 k€</b>	<b>3 480 k€</b>
<b>FRAIS FONCTIONNEMENT</b>	<b>1 800 k€</b>	<b>2 000 k€</b>	<b>2 000 k€</b>	<b>5 800 k€</b>
<b>TOTAL DEPENSES (hors frais financiers)</b>	<b>21 150 k€</b>	<b>34 230 k€</b>	<b>39 380 k€</b>	<b>94 760 k€</b>

## RECETTES

	2010	2011	2012	Total période
Recettes de cession de charges foncières	0	0	0	0
<b>SOUS-TOTAL RECETTES DE CESSION DE CHARGES FONCIERES</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Recettes participations en ZAC	0	0	0	0
Recettes de loyers et de baux	0	0	0	0
<b>SOUS-TOTAL AUTRES RECETTES</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Participation de l'Etat	2 500 k€	2 500 k€	2 232 k€	7 232 k€
Participation de la Communauté urbaine de Bordeaux	1 000 k€	1 000 k€	2 462 k€	4 462 k€
Participation de la Ville Bordeaux	500 k€	800 k€	1 262 k€	2 562 k€
Participation de la Ville de Bègles	453 k€	453 k€	453 k€	1 359 k€
Participation de la Ville de Floirac	50 k€	50 k€	50 k€	150 k€
<b>SOUS-TOTAL PARTICIPATIONS PUBLIQUES</b>	<b>4 503 k€</b>	<b>4 803 k€</b>	<b>6 459 k€</b>	<b>15 765 k€</b>
<b>TOTAL RECETTES</b>	<b>4 503 k€</b>	<b>4 803 k€</b>	<b>6 459 k€</b>	<b>15 765 k€</b>

	2010	2011	2012	Total période
<b>TOTAL DEPENSES (hors frais financiers)</b>	<b>21 150 k€</b>	<b>34 230 k€</b>	<b>39 380 k€</b>	<b>94 760 k€</b>
<b>TOTAL RECETTES</b>	<b>4 503 k€</b>	<b>4 803 k€</b>	<b>6 459 k€</b>	<b>15 765 k€</b>
<b>BESOIN EN TRESORERIE</b>	<b>-16 647 k€</b>	<b>-29 427 k€</b>	<b>-32 921 k€</b>	<b>-78 995 k€</b>

**NOTA :**

Aux besoins de financement bancaire de ce plan de trésorerie correspondront des frais financiers.

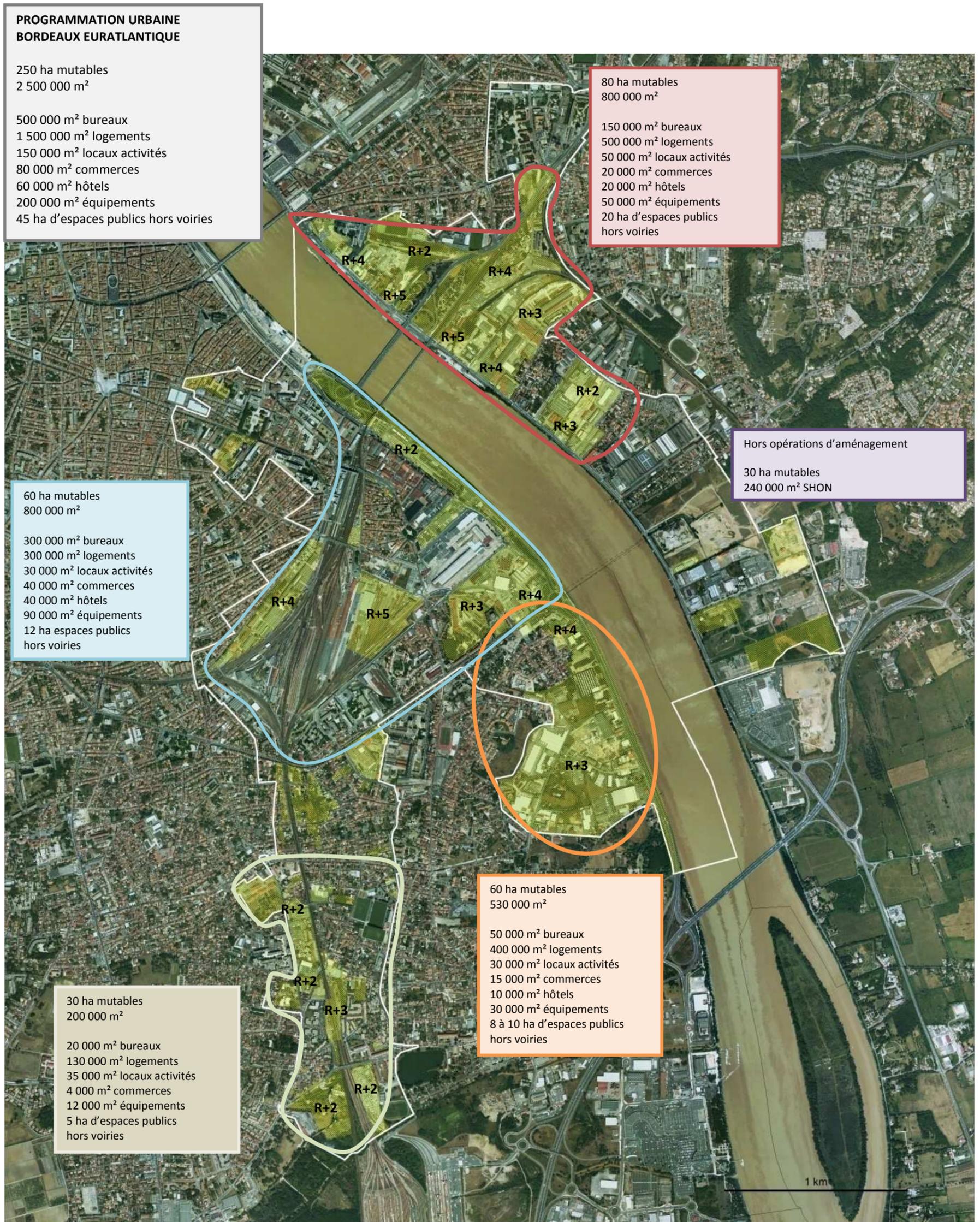
Leur montant dépendra des montages financiers qui seront arrêtés avec les banques partenaires de l'Etablissement public d'aménagement.

**OPERATION D'INTERET NATIONAL**

**BORDEAUX-EURATLANTIQUE**

**PROTOCOLE DE PARTENARIAT  
2010-2024**

**Annexe N° 15 – Spatialisation de la programmation urbaine générale**



**SPATIALISATION DE LA PROGRAMMATION URBAINE  
ET**

**ILLUSTRATION DE HAUTEURS MOYENNES DE BATI POUR 2 500 000 m<sup>2</sup> SHON DE CONSTRUCTIONS NOUVELLES**

Nota : La programmation urbaine générale (250 ha mutables, 2,5Mm<sup>2</sup>) est un peu en-deçà de la somme des programmations de chaque projet urbain car il existe encore d'importantes incertitudes sur les enveloppes d'espaces mutables.

Mission de préfiguration de l'OIN Bordeaux Euratlantique  
Décembre 2009