



Conseil d'administration de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France

31^{ème} séance du 1er juillet 2010

Délibération n° 10-31-11-01 du 1er juillet 2010

Approuvant le projet de convention relative à la réalisation et au financement du projet d'extension des lignes A, B et C de tramway de la Communauté Urbaine de Bordeaux, et autorisant le Président du conseil d'administration à conclure ladite convention

Vu ses délibérations n° 10-29-01, 10-30-02 et 10-31-01 des 28 janvier, 25 mars et 1er juillet 2010 approuvant respectivement le budget primitif de l'Agence au titre de l'exercice 2010 et ses décisions modificatives n° 1 et 2 ;

Le conseil d'administration approuve le projet de convention relative à la réalisation et au financement du projet d'extension des lignes A, B et C de tramway de la Communauté Urbaine de Bordeaux, ci annexé, et autorise son Président à conclure et signer, au nom de l'établissement, ladite convention, ainsi qu'à prendre toutes mesures utiles en vue de sa mise en œuvre.

A Paris, le 1er juillet 2010

Le Président du conseil d'administration,

Gérard LONGUET

Convention relative à la réalisation et au financement du projet d'extension des lignes de tramway A, B et C de la Communauté Urbaine de Bordeaux

Entre :

L'Etat, 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, Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), représenté par son Directeur général, M. Daniel BURSAUX ;

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France, ci-après dénommée l'AFITF, établissement public national à caractère administratif dont le siège est situé Arche Nord, pièce 05.75 - 92055 La Défense Cedex, représenté par le Président de son conseil d'administration, M. Gérard LONGUET, autorisé pour ce faire par la délibération n° 10-31-11-01 du conseil d'administration en date du 1er juillet 2010 ;

et :

La Communauté d'agglomération de Bordeaux, autorité organisatrice de transports urbains, esplanade Charles de Gaulle, 33076 BORDEAUX Cedex, représentée par le président de la Communauté urbaine de Bordeaux, M. Vincent FELTESSE ;

Vu le décret n° 2004-1317 du 26 novembre 2004 modifié relatif à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France ;

Vu la délibération 2009-0045 de la Communauté urbaine de Bordeaux en date du 16 janvier 2009 ;

Vu la demande de subvention présentée par la Communauté urbaine de Bordeaux en date du 13 février 2009 en réponse à l'appel à projets *Transports Collectifs* lancé le 22 octobre 2008 ;

Vu le budget primitif de l'AFITF au titre de l'exercice 2010 et ses décisions modificatives n° 1 et 2, approuvés respectivement par les délibérations n° 10-29-01, 10-30-02 et 10-31-01 des 28 janvier, 25 mars et 1er juillet 2010 de son conseil d'administration, et leur annexe relative aux dépenses d'intervention (détail du compte n° 657) comportant, en particulier, l'inscription de l'opération Transports collectifs d'agglomération, hors CPER ;

Considérant que l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) est un établissement public national à caractère administratif placé sous la tutelle du Ministre chargé des transports, qui est en charge d'apporter directement, sur ses propres ressources consenties par l'Etat, la part des concours publics due au titre de l'Etat pour le financement des opérations de transport dûment inscrites à son budget ;

Considérant que la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du *Grenelle de l'environnement* prévoit en son article 13 la participation de l'Etat au développement de 1.500 km de voies nouvelles de transports collectifs en site propre, en apportant, à concurrence de 2,5 milliards d'euros d'ici à 2020, des concours aux projets nouveaux au terme d'appels à projets ;

Considérant que la réalisation de cet objectif s'est traduite par le lancement d'un premier appel à projets sur les transports urbains, hors Ile-de-France, dans le cadre de la communication sur la *Ville durable* présentée par le Ministre d'Etat au Conseil des Ministres

du 22 octobre 2008, adressé aux autorités organisatrices de transport de province qui ont un projet de métro, de tramway ou de bus à haut niveau de service, dont les travaux débiteront d'ici 2011 ;

Considérant qu'à cet effet une dotation de 800 millions d'euros, dont 260 millions d'euros affectés spécifiquement aux projets favorisant le désenclavement des quartiers relevant de la *Dynamique Espoir Banlieues*, a été affectée au budget de l'AFITF pour aider à la réalisation des projets retenus par le Ministre d'Etat le 30 avril 2009 et qu'une enveloppe de 36,4 millions d'euros est réservée pour le projet de cinq extensions des lignes de tramways A, B et C de la Communauté urbaine de Bordeaux, autorité organisatrice des transports urbains ;

Considérant que la réalisation de ce projet de cinq extensions des lignes de tramways A, B et C contribuera, en cohérence avec les objectifs du plan de déplacements urbains, à :

- améliorer très fortement la fréquentation des transports publics (un doublement de la fréquentation est attendu entre 2009 et 2020) ;
- favoriser l'intermodalité, en rééquilibrant les usages du tramway et de l'autobus, mais en améliorant également l'interconnexion avec les réseaux ferroviaires et d'autocars départementaux ;
- réduire significativement la mobilité automobile, en réduisant les capacités de voirie dédiées à la voiture et en réduisant le nombre de places de stationnement ;
- inciter à la pratique de la bicyclette en créant des itinéraires cyclables fiabilisés ;
- inciter à la pratique de la marche à pied en élargissant les trottoirs.

Il est convenu et arrêté ce qui suit :

Préambule :

Les comportements en matière de déplacements sur le territoire de l'agglomération bordelaise ont largement évolué ces dernières années. Désormais, l'essor des transports en commun s'impose comme un constat sociétal. Les fluctuations du prix du pétrole, la crise économique et immobilière ainsi que la densité spécifique du tissu urbain ont largement contribué à ce phénomène local.

De cette complexité conjoncturelle et structurelle résulte la nécessité de définir une stratégie afin d'assurer un développement équilibré des déplacements et de la mobilité et d'instaurer une culture commune de la mobilité sur le territoire communautaire.

Ainsi, la Communauté urbaine a souhaité élaborer une structuration de son réseau de transports en commun à partir d'un programme de transports collectifs intégrant une vision d'ensemble qui comprend les principales dessertes assurées par les futures lignes de Transports en Commun en Site Propre (TCSP).

Le projet arrêté par la Communauté urbaine est particulièrement ambitieux puisqu'il vise à promouvoir des principes et pratiques appropriés de développement durable au niveau des transports de l'agglomération bordelaise. Conformément aux documents cadres de la Communauté urbaine il s'agit d'instaurer un véritable programme de transports collectifs performants en cohérence avec les grandes orientations de la politique de la ville et les projets d'urbanisme, décomposé comme suit :

- extension de la ligne A entre Mérignac centre et l'avenue de Magudas au-delà de la rocade ;
- extension de la ligne B entre Bordeaux-Claveau et Bordeaux nord ;
- extension de la ligne B entre Pessac-Bougnard et Pessac Place de l'Alouette ;
- extension de la ligne C entre les Bordeaux-les Aubiers et le Parc des Expositions ;

- extension de la ligne C entre Bègles-Terres neuves et Villenave d'Ornon, au-delà de la Rode ;
- création de la ligne D entre Bordeaux-Quinconces et Eysines-Cantinolle ;
- création de la ligne du Tram-Train du Médoc de Bordeaux-Cracovie jusqu'à la gare de Blanquefort.

Article 1^{er} : **Objet**

La présente convention a pour objet de fixer les conditions, notamment financières, dans lesquelles la Communauté urbaine de Bordeaux, autorité organisatrice des transports urbains, procède à la réalisation du projet de cinq extensions des lignes de tramways A, B et C, ainsi que les modalités selon lesquelles l'AFITF apporte son concours financier à la réalisation de ce projet.

Article 2 : **Caractéristiques du projet financé**

2.1. Le tracé

➤ Extension ligne A :

A partir de la station Mérignac Centre le tracé franchit la place Charles de Gaulle, emprunte l'avenue Maréchal de Lattre de Tassigny, puis rejoint via un espace vert existant la rue Maurice Utrillo. Le tracé se poursuit par la rue André Ouley, l'avenue des frères Robinson et la rue Alphonse Daudet, et franchit la rocade par l'avenue de Magudas jusqu'à l'intersection avec la rue Jean Mermoz, en limite des communes d'Eysines et du Haillan.

Longueur de l'extension : 3600 m - 5 stations

➤ Extension ligne B :

Au nord, le tracé rejoint un terminus avenue du Docteur Schinazi, près de la rue Edmond Besse à Bordeaux.

Longueur de l'extension au nord : 750 m - 1 station

Au sud, l'intégralité de l'extension se situe sur la commune de Pessac. Après un débranchement à la station Bougnard, le tracé emprunte la rue Bougnard, la rue Guittard, puis l'avenue de Canéjan où il emprunte le passage inférieur pour franchir la rocade. Le tracé se poursuit avenue du Haut-Lévêque pour atteindre la place de l'Alouette.

Longueur de l'extension au sud : 3560 m - 5 stations

➤ Extension ligne C :

Au nord, le prolongement de la ligne se fait sur la commune de Bordeaux. A partir de la station des Aubiers le tracé rejoint, via une voie nouvelle, l'avenue des Quarante Journaux avant de franchir la rocade parallèlement à l'avenue Marcel Dassault. Puis le tracé envisagé se poursuit avenue Jean-Gabriel Domergue pour rejoindre le terminus situé allée Louis Rabou.

Longueur de l'extension au nord : 3390 m - 4 stations

Au sud, la ligne est prolongée à partir de la station Terres Neuves, puis rejoint, via une voie nouvelle, la rue Ambroise Croizat. Ensuite le tracé emprunte la rue des Frères Moga, l'avenue Lénine, la rue Alexis Labro pour rejoindre le site de Terre sud sur la route de Toulouse. Il permet en particulier de traverser l'opération de renouvellement urbain Yves Farges de Bègles (quartier Plan espoir banlieue)

Longueur de l'extension au sud : 3700 m - 6 stations

Total pour l'ensemble des extensions = 15 km.

2.1.1 Population et emplois desservis

Ligne A - Mérignac

Population à 500 m des stations : 7 450

Population à 500 m des stations/km d'extension : 2 380

Emplois à 500 m des stations/km d'extension : 1 400

Ligne B - Bordeaux Nord

Population à 500 m des stations : 230

Population à 500 m des stations/km d'extension : 270

Emplois à 500 m des stations/km d'extension : 1 300

Ligne B - Pessac

Population à 500 m des stations : 7 420

Population à 500 m des stations/km d'extension : 2 110

Emplois à 500 m des stations/km d'extension : 1 500

Ligne C - Bordeaux Lac

Population à 500 m des stations : 1 960

Population à 500 m des stations/km d'extension : 790

Emplois à 500 m des stations/km d'extension : 1 400

Ligne C - Bègles

Population à 500 m des stations : 10 760

Population à 500 m des stations/km d'extension : 2 910

Emplois à 500 m des stations/km d'extension : 900

Soit un total de 47 000 habitants et emplois sur les 15 km d'extensions

2.1.2 Equipements desservis

Ligne A - Mérignac

L'itinéraire du prolongement de la ligne A desservira les équipements collectifs suivants :

- Collège Jules Ferry ;
- Médiathèque ;
- ZAC Mérignac Centre Ville ;
- Maison de la jeunesse et de la culture ;
- Résidence pour personnes âgées Jean Brocas ;
- Espace culturel Pin Galant ;
- Mairie ;
- Parc du Vivier ;
- Stade Nautique ;
- Complexe sportif Robert Brettes ;
- Centre et pôle commercial du quartier Capeyron ;
- Stade de la Forêt.
- Porte d'entrée du futur site Aéroparc

Ligne B - Bordeaux Nord

En plus de la desserte de la ZI Bordeaux Nord, l'extension de la ligne B améliorera la desserte du quartier d'habitat social de la Cité Lafon, ainsi que les équipements collectifs suivants :

- Mairie annexe
- Halte nautique du Point du jour.

Ligne B - Pessac

L'itinéraire du prolongement de la ligne B à Pessac desservira les équipements collectifs suivants :

- Ecole Jeanne d'Arc ;
- Collège François Mitterrand ;
- AFPA ;
- Lycée professionnel ;
- CHU Haut-Lévêque ;
- Future Cité des Métiers ;

- Gare de l'Alouette ;
 - Hôpital Xavier Arnoz ;
- et passera à proximité de la ZI Bersol

Ligne C - Bordeaux Lac

L'itinéraire du prolongement de la ligne C desservira les équipements collectifs suivants :

- Centre commercial du Lac ;
- I.C.F ;
- Cour d'Appel Administrative ;
- ZAC des Berges du Lac ;
- Palais des congrès ;
- Casino ;
- Parc des Expositions.

Ligne C - Bègles

Outre le quartier d'habitat social Yves Farges, inscrit au programme du *plan espoir banlieue*, l'itinéraire du prolongement de la ligne C desservira notamment les équipements collectifs suivants :

- Gare SNCF ;
- Centre de loisirs ;
- Stade Moga ;
- Collège Pablo Neruda ;
- Parc de Mussonville ;
- Lycée et ZAC Terre Sud.

2.1.3 Quartiers prioritaires et politique de la ville

Ligne A : cité des Pins à Mérignac

Ligne B : quartier Saige - Chataigneraie - Ladonne ;

Ligne C : quartier Yves Farges et quartier Bègles-Dorat

2.1.4 Zones d'aménagement futur

Ligne A :

Aéroparc

Ligne C :

OIN Euratlantique

Zone d'aménagement Terre Sud

Berges du Lac

2.2. Le développement de l'intermodalité

Ligne A - Mérignac

Intermodalité avec lignes de bus structurantes sur les avenues Magudas et Yser

Pôle d'échanges au niveau de la station Cité des Pins

Ligne B - Pessac

Intermodalité avec lignes de bus structurantes sur avenue de Canéjan (collège) et Place de l'Alouette

Intermodalité avec la gare TER de l'Alouette

Ligne C - Bègles

Intermodalité avec lignes de bus principales sur rue Eloi (station Musard)

Opportunité de création d'un pôle d'échanges Tram/BUS/TER à la station « Gare de Bègles et Bus/Cars interurbains, au niveau du terminus provisoire Terre Sud, à proximité du futur lycée et de la Zone d'aménagement Terre Sud

Ligne C - Bordeaux Lac

Intermodalité avec lignes de bus structurantes au niveau du Parc des expositions

Parcs-relais :

Ligne A :

Les Pins : 243 places

Magudas : 200 places

Ligne B Sud :

Cité des métiers : 200 places

Gare Alouette/CHU Haut Lévêque : 215 places

Ligne C :

Gare de Bègles : 200 places

Terre sud : 200 places

2.3. Le niveau de service envisagé

Ligne A - Mérignac

13 600 passagers/jour

report modal : 1,13 M de voyageurs/an

1 500 tonnes CO2 économisées

Ligne B - Bordeaux Nord

3 000 passagers/jour

report modal : 0,25 M de voyageurs/an

330 tonnes CO2 économisées

Ligne B - Pessac

15 000 passagers/jour

report modal : 1,25 M de voyageurs/an

1 650 tonnes CO2 économisées

Ligne C - Bordeaux Lac

9 125 passagers/jour

report modal : 0,76 M de voyageurs/an

1 000 tonnes CO2 économisées

Ligne C - Bègles

8 510 passagers/jour

report modal : 0,71 M de voyageurs/an

940 tonnes CO2 économisées

L'opération d'extension des lignes existantes A, B et C, ainsi que la création de la ligne D et du Tram Train du Médoc, vont élever significativement le linéaire du réseau tramway (77 km de long environ au total). Les lignes A et B notamment devraient atteindre 20 km de long chacune. Cette augmentation du linéaire vers la périphérie ne peut qu'amplifier les contraintes d'exploitation constatées.

Pour répondre à cette problématique, la Communauté urbaine de Bordeaux va donc mettre en place, à l'occasion de la création des extensions des lignes A, B et C, une exploitation en « réseau multiservices » qui permettra d'adapter le niveau de l'offre au volume de la demande sur différents tronçons.

Le principe de base du réseau multiservices repose sur la création de terminus intermédiaires (autrement appelés terminus partiels). Ces terminus permettront d'exploiter une même ligne avec des fréquences différentes selon les tronçons :

- Au niveau des tronçons où la demande est la plus forte, en centre ville notamment,

les fréquences de passages des rames en station pourraient ainsi atteindre aux heures de pointe 3 minutes, voire moins.

- Au niveau des extrémités de lignes, les fréquences de passages des rames en station seraient adaptées à la demande plus faible (10 minutes maximum aux heures de pointe).

Il est envisagé à ce jour d'implanter 7 terminus partiels :

- 6 terminus partiels aménagés sur les lignes existantes, au niveau des stations suivantes :
 - Ligne A : Bordeaux-Pellegrin et Cenon Gare
 - Ligne B : Talence-Montesquieu et Bordeaux-Quinconces
 - Ligne C : Bordeaux-Belcier et Quinconces
- 1 terminus partiel intégré à l'extension projetée de la ligne C à Bègles, au niveau de la station « Gare de Bègles » (terminus partiel de pleine voie).

2.4. L'évaluation socio-économique

Le bilan socio-économique pour l'ensemble des 5 extensions donne les résultats suivants :

Linéaire	15 km
Offre V/k/an	1 296 853
Investissements (€2008)	268 682 731 €
Bénéfice actualisé (€2008)	53 740 959 €
Taux de rentabilité interne (TRI)	4.9 %

Article 3 : Montant et bénéficiaire de la subvention de l'AFITF

Une subvention forfaitaire d'un montant non actualisable de **36,4 millions d'euros courants**, dont 8,52 millions d'euros au titre de la *Dynamique Espoir Banlieues* (cf. annexe 1) , est accordée à la Communauté urbaine de Bordeaux pour financer le projet de cinq extensions des lignes de tramways A, B et C, tel que défini à l'article 2 ci-avant et dont la dépense subventionnable estimée est détaillée à l'article 4 ci-après. Cette subvention est versée à 100 % par l'AFITF.

Article 4 : Estimation du programme et de la dépense subventionnable

Le tableau ci-après reprend, à titre indicatif, l'ensemble des postes de dépenses, en euros courants hors taxe sur la valeur ajoutée (HT), relatifs à la réalisation du projet défini à l'article 2 ci-avant :

Postes (correspondant à la nomenclature CERTU)	Coûts du projet €ht	Dépense subventionnable €ht	Montant subvention €ht
1 études d'avant projet/projet	8 390 000		
2 maîtrise d'ouvrage	2 301 000		
3 maîtrise d'œuvre des travaux	16 213 000		
4 acquisitions foncières et libération des emprises	16 549 500		
5 déviation des réseaux	6 950 000	6 950 000	1 466 232
6 travaux préparatoires	2 500 000		
7 ouvrages d'art	9 100 000	9 100 000	1 919 815
8 plate forme	18 000 000	18 000 000	3 797 435
9 voie spécifique des systèmes ferrés et guidés	20 800 000	20 800 000	4 388 147
10 revêtement du site propre	11 700 000	11 700 000	2 468 333
11 voirie (hors site propre) et espaces publics	13 600 000	13 600 000	2 869 173
12 équipements urbains	7 000 000		
13 signalisation	6 400 000	6 400 000	1 350 199
14 stations	7 200 000	7 200 000	1 518 974

15 installations nécessaires à l'alimentation en énergie de traction	23 400 000	23 400 000	4 936 666
16 courants faibles et PCC	25 397 500	25 397 500	5 358 076
17 dépôt	11 390 000	11 390 000	2 402 933
18 matériel roulant	58 410 000		
19 opérations induites	18 600 000	18 600 000	3 924 017
19 opérations induites (œuvres d'art)	442 500		
TOTAL ht en euros courants	284 343 500	172 537 500	36 400 000

Nota : Le CERTU est le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques.

Article 5 : Délai prévisionnel d'exécution

L'exécution des travaux subventionnables mentionnés à l'article précédent est prévue à titre prévisionnel et indicatif par la Communauté urbaine de Bordeaux de avril 2011 à mars 2014.

Article 6 : Plan de financement prévisionnel

Dépenses	Recettes	
	Contributeurs	Participations
	Communauté urbaine	247 722 250
	Etat/AFITF	36 400 000
	Etat (DRAC)	221 250
Total €ht : 284 343 500	Total €ht :	284 343 500

Article 7 : Modalités et échéancier prévisionnel de versement de la subvention

La subvention de l'AFITF est versée par acomptes successifs au prorata de l'avancement du projet subventionné (cf. les articles 3 et 4 de la présente convention), jusqu'à 80 % du montant de la subvention, sur production par la Communauté urbaine de Bordeaux à la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) de la Gironde (33), pour le premier appel de fonds, des rapports prévus aux articles 10 et 11 ci-après et, pour chaque appel de fonds, d'un état récapitulatif détaillé des dépenses réalisées conformément aux caractéristiques du projet décrites dans le dossier de subvention. Cet état récapitulatif est daté et certifié exact par le Receveur des Finances, comptable de la Communauté urbaine de Bordeaux, et par le Président de la Communauté urbaine de Bordeaux. Il porte la mention *service fait* et atteste que l'ensemble des dépenses présentées fait partie de la dépense subventionnable.

Pour le paiement de la contribution de l'AFITF, la Communauté urbaine de Bordeaux adresse ses appels de fonds et l'état récapitulatif détaillé à la DDTM de la Gironde, cité administrative, rue Jules Ferry - 33090 BORDEAUX Cedex et en transmet également immédiatement une copie pour information à l'AFITF. La DDTM de la Gironde vérifie la régularité des appels de fonds au regard de la présente convention, et notamment du suivi de l'exécution du projet subventionné, et fait connaître à l'AFITF et à la DGITM (Direction des services de transport), par note formelle, dans un délai de trente (30) jours à compter de leur réception, si lesdits appels de fonds peuvent être acceptés.

L'échéancier prévisionnel et indicatif de versement de la subvention de l'AFITF est le suivant :

Année	2011	2012	2013	2014
Montant	4 M€	8 M€	8 M€	16,4 M€

Le solde de la subvention est versé à l'issue des travaux sous réserve du respect des engagements pris par la Communauté urbaine de Bordeaux à la présente convention, notamment dans ses articles 8, 9, 10 11 et 12, et au vu des pièces suivantes établies par le bénéficiaire : un état récapitulatif final certifié exact des dépenses réalisées et de la conformité des caractéristiques du projet réalisé ou de la partie subventionnée par rapport à la dépense subventionnable (cf. l'article 4 ci-avant) ainsi qu'à celles fixées à l'article 2 ci-avant.

Les sommes dues à la Communauté urbaine de Bordeaux et certifiées par la DDTM de la Gironde, au titre de la présente convention, sont réglées dans un délai de cinquante (50) jours à compter de la date de réception par l'AFITF de l'appel de fonds validé.

La date et les références de mandatement sont portées par courrier à la connaissance de la Communauté urbaine de Bordeaux.

Le paiement est effectué directement par l'AFITF et par virement bancaire à la Communauté urbaine de Bordeaux au profit du compte dont les références sont les suivantes :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
Communauté urbaine de Bordeaux	Banque de France au nom de M. le Receveur des Finances	30001	00215	H3350000000	50

Article 8 : Obligation d'information mutuelle

L'Etat, l'AFITF et la Communauté urbaine de Bordeaux s'obligent à s'informer mutuellement dans les meilleurs délais de tout acte ou événement porté à leur connaissance, susceptible de porter atteinte ou de retarder la mise en œuvre des investissements prévus au titre de la présente convention.

En outre, la Communauté urbaine de Bordeaux établit et communique à l'AFITF, sous couvert de la DDTM de la Gironde, six mois après la date d'effet de la présente convention, un calendrier prévisionnel des montants de versements demandés à l'AFITF en précisant les hypothèses considérées. La Communauté urbaine de Bordeaux adresse chaque année à l'AFITF, sous couvert de la DDTM de la Gironde, la mise à jour de ce calendrier.

Lorsque le projet visé par la présente convention est soldé, la Communauté urbaine de Bordeaux adresse à l'AFITF, sous couvert de la DDTM de la Gironde, dans un délai maximal de trois mois, une fiche-navette de clôture justifiant par une notice explicative de l'exécution et de l'achèvement physique du projet subventionné et de l'apurement des comptes y afférents.

Article 9 : Evaluation socio-économique du projet financé

La décision de réalisation du projet de cinq extensions des lignes de tramways A, B et C de la Communauté urbaine de Bordeaux est fondée, en application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs, sur l'efficacité économique et sociale de l'opération, qui fait l'objet d'une évaluation préalable comportant un bilan prévisionnel des avantages et inconvénients entraînés par sa mise en service (cf. le décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 modifié).

Un bilan est établi trois ans après la mise en service du projet financé et au plus tard cinq ans après ; le dossier de bilan est mis à la disposition du public.

La Communauté urbaine de Bordeaux présente, dans un délai maximal de six mois à compter de la date de signature de la présente convention, le dispositif à mettre en place

pour réaliser l'évaluation visée à cet article conformément à la méthodologie élaborée par le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU).

Ce dispositif prévoit la réalisation d'enquêtes visant à estimer le report modal et l'induction de trafic.

Pour le dernier appel de fonds présenté en vue du versement du solde de la subvention de l'AFITF, la Communauté urbaine de Bordeaux remet à la DDTM de la Gironde un premier bilan de la mise en service du nouveau moyen de transport établi au moyen de ce dispositif.

Article 10 : Prise en compte de l'accessibilité des services de transport

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 modifiée pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées prévoit en son article 45 que : *L'octroi des aides publiques favorisant le développement des systèmes de transport collectif est subordonné à la prise en compte de l'accessibilité.*

La Communauté urbaine de Bordeaux remet, en présentant le premier appel de fonds au titre de la présente convention, un rapport définissant les dispositions retenues pour assurer l'accessibilité du nouveau service de transport.

Pour le dernier appel de fonds présenté en vue du versement du solde de la subvention de l'AFITF, la Communauté urbaine de Bordeaux remet à la DDTM de la Gironde un rapport présentant les dispositions mises en place pour assurer l'accessibilité du nouveau service de transport dans le respect de la réglementation.

Article 11 : Conditions d'exécution de l'article 14 du code des marchés publics

La Communauté urbaine de Bordeaux remet, en présentant le premier appel de fonds au titre de la présente convention, un rapport sur les mesures à caractère social ou environnemental qu'elle prévoit d'introduire dans les conditions d'exécution des marchés passés pour la réalisation du projet financé.

Article 12 : Modification du projet financé

Toute modification substantielle de nature à affecter son intérêt au regard des objectifs de l'appel à projets portant sur les principales caractéristiques du projet défini dans la présente convention doit faire l'objet d'une note d'information préalable adressée à l'Etat.

Au vu de ces modifications, l'Etat se réserve le droit de prononcer de plein droit la résiliation de la présente convention dans les conditions prévues à l'article 13 ci-après. En cas d'accord de l'Etat sur ces modifications, celles-ci font l'objet d'un avenant à la présente convention.

Article 13 : Mesures d'ordre

En cas de non-respect par l'une des parties signataires de ses engagements au titre de la présente convention, celle-ci peut être résiliée de plein droit par toute autre partie à l'expiration d'un délai de trente jours suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

La présente convention prend effet à la date de sa complète signature par les parties signataires et expire, soit en cas de résiliation tel que prévu à l'alinéa précédent soit, et sous réserve de la présentation des bilans prévus aux articles 9 et 10 ci-avant, à la réception en bonne et due forme par l'AFITF de la fiche-navette de clôture visée à l'article 8 ci-avant.

La présente convention est établie en trois exemplaires originaux, un pour chacune des parties signataires.

Le

(Date à apposer par le dernier signataire)

**Visa du Contrôleur financier
de l'Agence de financement
des infrastructures de transport de France**

**Pour l'Etat,
Le Directeur général des infrastructures,
des transports et de la mer**

Daniel BURSAUX

**Pour l'AFITF,
Le Président du conseil d'administration**

**Pour la Communauté urbaine de Bordeaux
Le Président de la Communauté urbaine**

Gérard LONGUET

Vincent FELTESSE

Annexe 1

relative à la prise en compte de la *Dynamique Espoir Banlieue* par le projet d'extension des lignes de tramway A, B et C

1. - Le tramway et les quartiers bénéficiaires des dispositifs de la politique de la ville de la communauté urbaine de Bordeaux (CUB)

Les deux premières phases du tramway bordelais, mises en service en 2003/2004 et 2008, ont la caractéristique de traverser des quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville parmi les plus stigmatisés de l'agglomération bordelaise. **Le tracé du tramway de la CUB constitue donc un projet politique fort de désenclavement des quartiers les plus en difficulté, pour les relier aisément à la ville centre et faciliter leur desserte.** Ainsi, par exemple, la quasi totalité des projets en renouvellement urbain, soutenus par l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU), sont maintenant desservis grâce au tramway : les quartiers de Lormont-Carriet, Lormont Génicart, Cenon 8 mai 45 et Bègles Yves Farge bénéficient d'un arrêt du tramway, et il est possible de rejoindre aisément une station de tramway depuis les quartiers de Bassens Le Bousquet ou Bordeaux Saint Jean.

Les lignes de tramway actuellement en service ont, sans conteste, eu un effet bénéfique pour ces quartiers, par le désenclavement, la desserte qu'elles offrent, et le changement d'image auxquelles elles participent. L'étude « *Analyse et suivi du changement social et de l'opinion publique dans les communes du grand projet des villes* » élaborée en 2008 par le sociologue Daniel Mandouze souligne l'importance de ce nouvel équipement pour les quartiers de la rive droite de l'agglomération bordelaise, territoire stigmatisé, marqué par un taux de logements sociaux importants, et inscrit en quasi totalité dans la liste des quartiers du Plan Espoir Banlieue : « *A de rares exceptions près, le tramway occupe, et de très loin, la place prépondérante dans l'expression des habitants lorsqu'il s'agit d'évoquer les évolutions qu'ils ont pu observer ces dernières années sur le territoire de la rive droite, souvent au point d'occulter tout le reste.* »

Les bailleurs sociaux possédant un parc de logement social important sur la rive droite témoignent eux aussi de l'effet positif du tramway pour ces quartiers : ils ont pu constater que les demandes de mutation depuis la rive droite vers la rive gauche de la Garonne (territoire plus recherché) ont fortement diminué depuis la mise en service du tramway.

Le tramway a également été l'occasion de participer à l'insertion d'habitants de zones urbaines sensibles ou d'autres personnes en difficulté via la clause d'utilité sociale systématiquement mise en œuvre par la communauté urbaine pour les chantiers du tramway. Ce sera également le cas pour la 3ème phase du tramway, correspondant à l'extension des lignes A, B et C, objet de la convention de financement avec l'AFITF.

Le tracé de cette phase d'extension du tramway s'inscrit dans la même logique, en poursuivant la desserte le désenclavement de quartiers sensibles de l'agglomération. Ainsi, ces extensions du tracé permettront de poursuivre la desserte des ZUS/ZRU bordelaises des Aubiers et de Bacalan/Claveau, pessacaises de Saige/Châtaigneraie/Ladonne et Alouette et de faciliter l'accès aux territoires CUCS d'Eysines, du Bouscat et de Villenave d'Ornon. Mais surtout, l'extension de la ligne C passe au cœur du quartier Yves Farge à Bègles, inscrit dans la dynamique Plan Espoir Banlieue.

2. - La 3ème phase d'extension du tramway, contribution au désenclavement des quartiers sensibles dans le cadre de la dynamique Plan Espoir Banlieue : l'ORU de Bègles Yves Farge

La convention au projet de renouvellement urbain de Bègles Yves Farge a été signée le 28 avril 2005. Le montant total du projet est aujourd'hui estimé à plus de 85M€ dont plus de 23M€ de subventions de l'ANRU.

L'opération de renouvellement urbain (ORU) de Bègles Yves Farge a été conçue avec un transport en commun en site propre (TCSP) comme axe structurant, colonne vertébrale du projet comme l'indiquent le schéma et les photographies ci-après.

Le projet urbain n'intègre pas uniquement une requalification de l'habitat social, mais une restructuration complète du quartier avec, outre les actions sur le logement social, des constructions neuves dédiées au locatif privé et à l'accession, et la requalification d'une ancienne friche militaire en pôle économique, culturel et de formation orienté vers l'audiovisuel, la communication, la formation et l'emploi. Ainsi, le quartier accueille désormais l'institut régional de formation et d'enseignement de la Croix Rouge française, le cabinet du docteur Larsène, une salle de spectacle (Bt 59), etc. **Afin de relever ce pari de la densification et de la mixité tant sociale que fonctionnelle, la traversée du quartier par le tramway est un atout majeur.** La création de l'arrêt de tramway « Terres Neuves » en entrée de quartier permet aujourd'hui de rejoindre la gare Saint Jean à Bordeaux en 5 minutes environ. L'extension du tramway permettra de mieux accrocher ce quartier au reste de la commune de Bègles, jusqu'au futur lycée Terre Sud et à ses équipements sportifs, et contribuera à poursuivre son changement d'image.

L'Etat, qui soutient le projet de renouvellement urbain de Bègles Yves Farge via l'ANRU, poursuit son partenariat avec la 3ème phase de tramway (extension lignes A,B et C) qui viendra renforcer la desserte et l'attractivité de ce quartier sensible, inscrit dans la dynamique Plan Espoir Banlieue.

3. - Les actions en faveur de la mobilité dans le quartier Yves Farge

Le quartier Yves Farge, déjà relié par le tramway au centre de Bordeaux, sera relié au centre de la commune de Bègles dans le cadre de l'extension de la ligne C. Yves Farge deviendra ainsi un quartier traversé par le tramway, au cœur de la ligne en direction de la Gare de Bordeaux-Saint-Jean (secteur déclaré opération d'intérêt national) et il ne sera plus un quartier isolé.

L'extension de la ligne C vers le centre de Bègles et ses équipements répond à ce titre aux exigences de désenclavement des quartiers relevant du plan « Espoir Banlieue ».

Le projet de tramway et la prise en compte de l'ensemble des circulations sont intégrés dans le projet de renouvellement urbain, inscrit comme orientation d'aménagement du plan local d'urbanisme.

Le tramway desservira les nouveaux pôles de commerces et de service de proximité.

Les circulations sont revues : requalification à terme des axes encadrant Yves Farge (les Boulevards, rue Marc Sangnier, avenue Alexis Capelle), création d'espace à dominante piétonne, cheminement piéton et deux-roues.

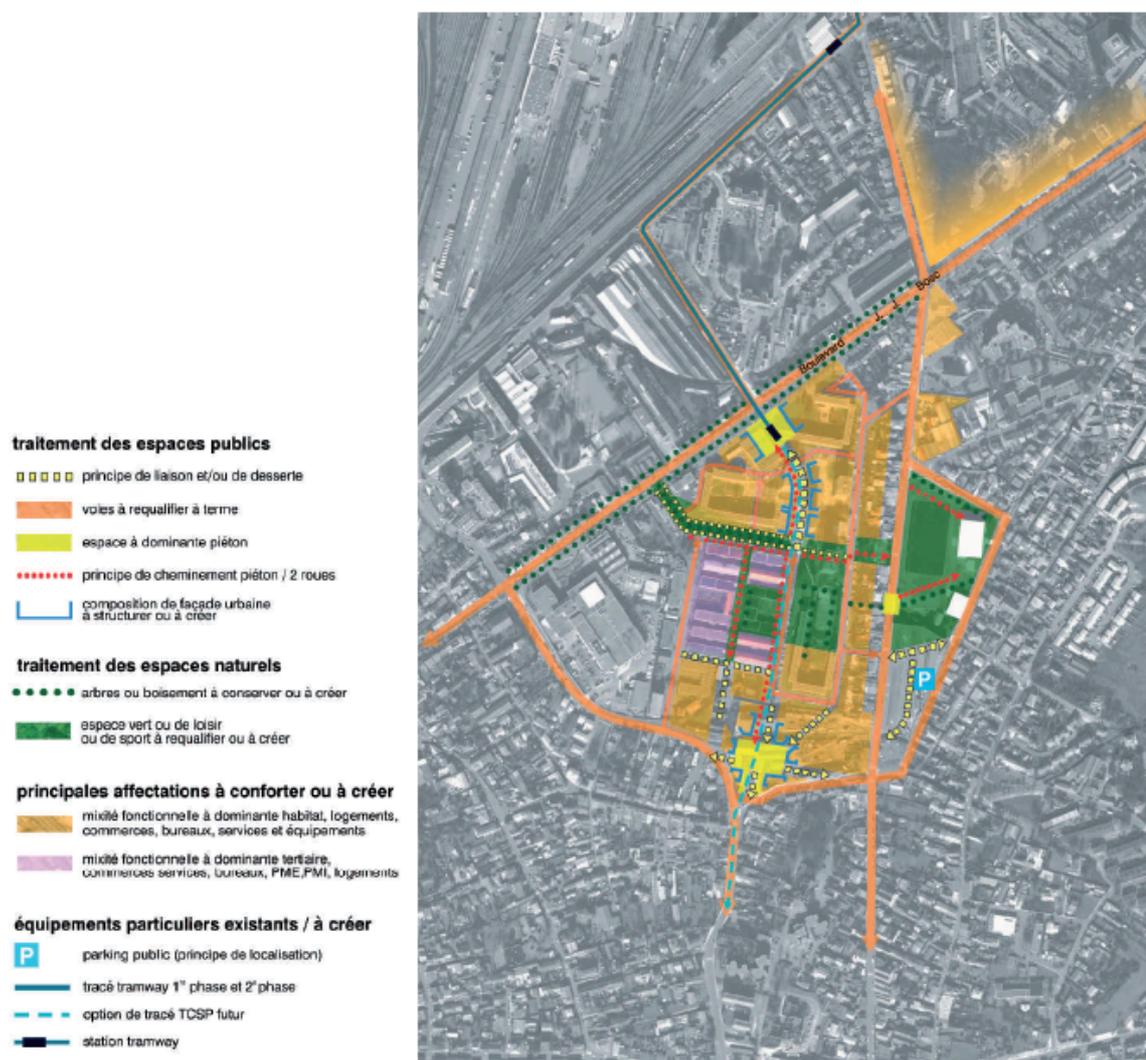
Dans la rue principale traversée, l'espace entre façades de 25m permet du stationnement longitudinal, un trottoir confortable de 3,5m intégrant une piste

cyclable. La cité Yves Farge bénéficiera de la réalisation de nouvelles voies pour desservir les nouveaux projets (axes nord-sud et est-ouest). La plate-forme du tramway, en position centrale, en partie engazonnée, s'insèrera dans cette voirie pour desservir d'un côté la gare St-Jean et le centre-ville de Bordeaux (ainsi que la connexion avec les 2 autres lignes de tramways de l'agglomération bordelaise) et de l'autre de stade Moga et la route de Toulouse.

Le quartier Yves Farge sera desservi par deux stations : l'une à proximité des boulevards (dans la 1ère phase du tramway) et l'autre en extrémité sud du périmètre de l'ORU.

Les travaux du tramway comprennent la réalisation de la plate-forme, en partie en béton et en partie engazonnée, le réaménagement des trottoirs et la végétation aux abords de la plate-forme, le réaménagement du carrefour Croizat/Foch avec en particulier l'aménagement d'un espace piéton au droit de la station "chantiers modernes".

L'intégration du projet dans une orientation d'aménagement du Plan Local d'Urbanisme





Conseil d'administration de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France

31^{ème} séance du 1er juillet 2010

Délibération n° 10-31-11-02 du 1er juillet 2010

Approuvant le projet de convention relative à la réalisation et au financement de la première phase du projet de ligne D de tramway de la Communauté Urbaine de Bordeaux, et autorisant le Président du conseil d'administration à conclure ladite convention

Vu ses délibérations n° 10-29-01, 10-30-02 et 10-31-01 des 28 janvier, 25 mars et 1er juillet 2010 approuvant respectivement le budget primitif de l'Agence au titre de l'exercice 2010 et ses décisions modificatives n° 1 et 2 ;

Le conseil d'administration approuve le projet de convention relative à la réalisation et au financement de la première phase du projet de ligne D de tramway de la Communauté Urbaine de Bordeaux, ci annexé, et autorise son Président à conclure et signer, au nom de l'établissement, ladite convention, ainsi qu'à prendre toutes mesures utiles en vue de sa mise en œuvre.

A Paris, le 1er juillet 2010

Le Président du conseil d'administration,

Gérard LONGUET

Convention relative à la réalisation et au financement de la première phase du projet de ligne D de tramway de la Communauté Urbaine de Bordeaux

Entre :

L'Etat, 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, Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), représenté par son Directeur général, M. Daniel BURSAUX ;

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France, ci-après dénommée l'AFITF, établissement public national à caractère administratif dont le siège est situé Arche Nord, pièce 05.75 - 92055 La Défense Cedex, représenté par le Président de son conseil d'administration, M. Gérard LONGUET, autorisé pour ce faire par la délibération n° 10-31-11-02 du conseil d'administration en date du 1er juillet 2010 ;

et :

La Communauté d'agglomération de Bordeaux, autorité organisatrice de transports urbains, esplanade Charles de Gaulle, 33076 BORDEAUX Cedex, représentée par le président de la Communauté urbaine de Bordeaux, M. Vincent FELTESSE ;

Vu le décret n° 2004-1317 du 26 novembre 2004 modifié relatif à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France ;

Vu la délibération 2009-0045 de la Communauté urbaine de Bordeaux en date du 16 janvier 2009 ;

Vu la demande de subvention présentée par la Communauté urbaine de Bordeaux en date du 13 février 2009 en réponse à l'appel à projets *Transports Collectifs* lancé le 22 octobre 2008 ;

Vu le budget primitif de l'AFITF au titre de l'exercice 2010 et ses décisions modificatives n° 1 et 2, approuvés respectivement par les délibérations n° 10-29-01, 10-30-02 et 10-31-01 des 28 janvier, 25 mars et 1er juillet 2010 de son conseil d'administration, et leur annexe relative aux dépenses d'intervention (détail du compte n° 657) comportant, en particulier, l'inscription de l'opération Transports collectifs d'agglomération, hors CPER ;

Considérant que l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) est un établissement public national à caractère administratif placé sous la tutelle du Ministre chargé des transports, qui est en charge d'apporter directement, sur ses propres ressources consenties par l'Etat, la part des concours publics due au titre de l'Etat pour le financement des opérations de transport dûment inscrites à son budget ;

Considérant que la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du *Grenelle de l'environnement* prévoit en son article 13 la participation de l'Etat au développement de 1.500 km de voies nouvelles de transports collectifs en site propre, en apportant, à concurrence de 2,5 milliards d'euros d'ici à 2020, des concours aux projets nouveaux au terme d'appels à projets ;

Considérant que la réalisation de cet objectif s'est traduite par le lancement d'un premier appel à projets sur les transports urbains, hors Ile-de-France, dans le cadre de la communication sur la *Ville durable* présentée par le Ministre d'Etat au Conseil des Ministres

du 22 octobre 2008, adressé aux autorités organisatrices de transport de province qui ont un projet de métro, de tramway ou de bus à haut niveau de service, dont les travaux débiteront d'ici 2011 ;

Considérant qu'à cet effet une dotation de 800 millions d'euros, dont 260 millions d'euros affectés spécifiquement aux projets favorisant le désenclavement des quartiers relevant de la *Dynamique Espoir Banlieues*, a été affectée au budget de l'AFITF pour aider à la réalisation des projets retenus par le Ministre d'Etat le 30 avril 2009 et qu'une enveloppe de 6,22 millions d'euros est réservée pour le projet de ligne D de tramway – 1ère phase de la Communauté urbaine de Bordeaux, autorité organisatrice des transports urbains ;

Considérant que la réalisation de ce projet de ligne D de tramway – 1ère phase contribuera, en cohérence avec les objectifs du plan de déplacements urbains, à :

- desservir les quartiers denses d'habitat et d'activités s'articulant autour des rues Fondaudège et Croix de Seguey ;
- mailler le réseau de transport public en offrant une connexion de la ligne D – première phase avec les lignes fortes circulaires empruntant les boulevards à une extrémité et avec la gare Saint-Jean à l'autre extrémité ;
- réduire fortement l'utilisation de l'automobile tant pour les habitants des quartiers concernés que pour les flux automobiles actuellement en transit ;
- mailler le réseau cyclable en créant un itinéraire cyclable sécurisé et attractif depuis la place des Quinconces jusqu'aux boulevards ;
- favoriser l'usage de la marche à pied en augmentant significativement les largeurs de trottoirs le long de l'itinéraire concerné.

Il est convenu et arrêté ce qui suit :

Préambule :

Les comportements en matière de déplacements sur le territoire de l'agglomération bordelaise ont largement évolué ces dernières années. Désormais, l'essor des transports en commun s'impose comme un constat sociétal. Les fluctuations du prix du pétrole, la crise économique et immobilière ainsi que la densité spécifique du tissu urbain ont largement contribué à ce phénomène local.

De cette complexité conjoncturelle et structurelle résulte la nécessité de définir une stratégie afin d'assurer un développement équilibré des déplacements et de la mobilité et d'instaurer une culture commune de la mobilité sur le territoire communautaire.

Ainsi, la Communauté urbaine a souhaité élaborer une structuration de son réseau de transports en commun à partir d'un programme de transports collectifs intégrant une vision d'ensemble qui comprend les principales dessertes assurées par les futures lignes de Transports en Commun en Site Propre (TCSP).

Le projet arrêté par la Communauté urbaine est particulièrement ambitieux puisqu'il vise à promouvoir des principes et pratiques appropriés de développement durable au niveau des transports de l'agglomération bordelaise. Conformément aux documents cadres de la Communauté urbaine il s'agit d'instaurer un véritable programme de transports collectifs performants en cohérence avec les grandes orientations de la politique de la ville et les projets d'urbanisme, décomposé comme suit :

- extension de la ligne A entre Mérignac centre et l'avenue de Magudas au-delà de la rocade ;
- extension de la ligne B entre Bordeaux-Claveau et Bordeaux nord ;
- extension de la ligne B entre Pessac-Bougnard et Pessac Place de l'Alouette ;

- extension de la ligne C entre les Bordeaux-les Aubiers et le Parc des Expositions ;
- extension de la ligne C entre Bègles-Terres neuves et Villenave d'Ornon, au-delà de la Rocade ;
- création de la ligne D entre Bordeaux-Quinconces et Eysines-Cantinolle ;
- création de la ligne du Tram-Train du Médoc de Bordeaux–Cracovie jusqu'à la gare de Blanquefort.

Article 1^{er} : Objet

La présente convention a pour objet de fixer les conditions, notamment financières, dans lesquelles la Communauté urbaine de Bordeaux, autorité organisatrice des transports urbains, procède à la réalisation du projet de première phase de la ligne D de tramway, ainsi que les modalités selon lesquelles l'AFITF apporte son concours financier à la réalisation de ce projet.

Article 2 : Caractéristiques du projet financé

2.1. Le tracé

Le départ de l'infrastructure est fixé au niveau de la place des Quinconces à Bordeaux en connexion avec le réseau existant, puis le tracé emprunte le cours Tournon, la place Tourny, la rue Fondaudège et la rue Croix de Seguey à Bordeaux.

L'itinéraire proposé à l'intérieur des boulevards, passant par la rue Fondaudège à Bordeaux, prend en considération le contenu des délibérations municipales prises d'une part par la Ville de Bordeaux le 20 juillet 2009, et d'autre part par la Ville du Bouscat le 15 septembre 2009, et qui approuvent le principe du tracé en précisant les compensations s'y rapportant. Cet itinéraire permet d'insérer une voie double de tramway, souhaitable en centre-ville pour garantir une exploitation régulière. Afin de contribuer à maintenir l'attractivité commerciale des secteurs concernés, il est proposé de restituer dans des ouvrages adéquats les places de stationnement impactées des secteurs concernés, et d'apporter un soin particulier à la qualité des aménagements urbains réalisés.

La première phase de la ligne D consiste à réaliser une nouvelle infrastructure nouvelle de 1 800 mètres, ce qui permettra la mise en service d'une ligne de 5,2 kilomètres partant de l'écoquartier de Belcier au sud de l'agglomération, desservant la gare Saint-Jean, le centre historique de Bordeaux, le pôle de correspondance des Quinconces, les quartiers denses s'articulant autour des rues Fondaudège et Croix de Seguey et se terminant aux boulevards.

2.2. La population et les emplois desservis

Le quadrant Nord-Ouest compte 160 000 habitants et 57 000 emplois (22 % des habitants et 16 % des emplois de la Communauté urbaine). La densité est très forte dans le secteur intra-boulevards puis forte entre les boulevards et la rocade. Au-delà, le tissu urbain plus lâche favorise l'étalement de la population.

L'enjeu de cette quatrième ligne de tramway est la desserte de quartiers importants non encore desservis par le réseau de référence. Il s'agit de zones relativement denses et qui incluent parfois des secteurs en devenir, notamment sur les communes périphériques du Taillan et d'Eysines. La ligne D permet de desservir plus de 25 % de la population et des emplois du quadrant Nord Ouest (80 000 habitants et emplois).

La population localisée à moins de 500 m des nouvelles stations situées le long des 1 800 mètres de la nouvelle infrastructure est estimée à 26 000 personnes. Le nombre d'emplois localisés à moins de 500 mètres de ces nouvelles stations est également évalué à 26 000.

2.3. Le développement de l'intermodalité

Cette première phase de la ligne D permettra de « mailler » le réseau de tramway radial avec les lignes de bus circulaires empruntant les boulevards, dont la fréquentation est la plus élevée pour l'ensemble des lignes de bus de l'agglomération. Cette première phase permettra également aux 26 000 personnes vivant à moins de 500 mètres des stations situées le long de la nouvelle infrastructure de se rendre directement à la gare Saint-Jean.

2.3. Le niveau de service envisagé

Avec la mise en service de ce premier tronçon de la ligne D, le nombre de voyageurs sur l'ensemble du réseau de transport collectif devrait atteindre 157 millions de voyageurs par an (avec prise en compte de la mise en service des extensions des lignes A, B, C et du tramway du Médoc). La part attribuée à la mise en service de la ligne D jusqu'aux boulevards est estimée à 33 100 montées nouvelles par jour.

Un passage de tramway toutes les 8 à 10 minutes sera toutefois suffisant pour répondre à la demande. Cette offre en centre-ville sera renforcée ultérieurement avec le développement de la ligne au-delà des boulevards.

2.4. L'évaluation socio-économique

Le bilan socio-économique, tel qu'apparaissant dans les dossiers d'enquête préalables à la déclaration d'utilité publique pour cette nouvelle ligne, réalisée dans sa globalité (jusqu'à Eysines-Cantinolle au nord et jusqu'à la Gare de Bègles au sud), aboutit à une estimation d'un taux de rentabilité interne satisfaisant de 4,4 %. La première phase de cette ligne, qui permet de mettre en relation des quartiers très denses avec les principaux centres économiques de l'agglomération, ne peut que bénéficier d'une utilité socio-économique encore plus satisfaisante.

Linéaire	Environ 10 km
Offre V/k/an	1 073 574
Investissements (€2008)	195 470 500 €
Bénéfice actualisé (€2008)	19 904 200 €
Taux de rentabilité interne (TRI)	4,4 %

Article 3 : Montant et bénéficiaire de la subvention de l'AFITF

Une subvention forfaitaire d'un montant non actualisable de **6,2 millions d'euros courants** est accordée à la Communauté urbaine de Bordeaux pour financer le projet de première phase de la ligne D de tramway, tel que défini à l'article 2 ci-avant et dont la dépense subventionnable estimée est détaillée à l'article 4 ci-après. Cette subvention est versée à 100 % par l'AFITF.

Article 4 : Estimation du programme et de la dépense subventionnable

Le tableau ci-après reprend, à titre indicatif, l'ensemble des postes de dépenses, en euros courants hors taxe sur la valeur ajoutée (HT), relatifs à la réalisation du projet défini à l'article 2 ci-avant :

Postes (correspondant à la nomenclature CERTU)	Coûts du projet (1ère phase) €ht	Dépense subventionnable €ht	Montant subvention €ht
1 études d'avant projet/projet	1 420 160		
2 maîtrise d'ouvrage	299 000		
3 maîtrise d'œuvre des travaux	1 776 840		
4 acquisitions foncières et libération des emprises	2 150 500		
5 déviation des réseaux	1 350 000	1 350 000	277 472
6 travaux préparatoires	600 000		

7 ouvrages d'art	1 700 000	1 700 000	349 409
8 plate forme	2 200 000	2 200 000	452 177
9 voie spécifique des systèmes ferrés et guidés	6 300 000	6 300 000	1 294 870
10 revêtement du site propre	900 000	900 000	184 981
11 Voirie (hors site propre) et espaces publics	3 500 000		
12 Equipements urbains	800 000		
13 signalisation	1 700 000	1 700 000	349 409
14 stations	500 000	500 000	102 767
15 installations nécessaires à l'alimentation en énergie de traction	1 800 000	1 800 000	369 963
16 courants faibles et PCC	5 302 500	5 302 500	1 089 849
17 dépôt	2 210 000	2 210 000	454 232
18 matériel roulant	7 590 000		
19 opérations induites	6 300 000	6 300 000	1 294 870
19 opérations induites (œuvres d'art)	57 500		
TOTAL ht en euros courants	48 456 500	30 262 500	6 220 000

Nota : Le CERTU est le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques.

Article 5 : Délai prévisionnel d'exécution

L'exécution des travaux subventionnables mentionnés à l'article précédent est prévue à titre prévisionnel et indicatif par la Communauté urbaine de Bordeaux de novembre 2011 à décembre 2016.

Article 6 : Plan de financement prévisionnel

Dépenses	Recettes	
	Contributeurs	Participations
	Communauté urbaine	42 207 750
	Etat/AFITF	6 220 000
	Etat (DRAC)	28 750
Total €ht : 48 456 500	Total €ht :	48 456 500

Article 7 : Modalités et échéancier prévisionnel de versement de la subvention

La subvention de l'AFITF est versée par acomptes successifs au prorata de l'avancement du projet subventionné (cf. les articles 3 et 4 de la présente convention), jusqu'à 80 % du montant de la subvention, sur production par la Communauté urbaine de Bordeaux à la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) de la Gironde (33), pour le premier appel de fonds, des rapports prévus aux articles 10 et 11 ci-après et, pour chaque appel de fonds, d'un état récapitulatif détaillé des dépenses réalisées conformément aux caractéristiques du projet décrites dans le dossier de subvention. Cet état récapitulatif est daté et certifié exact par le Receveur des Finances, comptable de la Communauté urbaine de Bordeaux, et par le Président de la Communauté urbaine de Bordeaux. Il porte la mention *service fait* et atteste que l'ensemble des dépenses présentées fait partie de la dépense subventionnable.

Pour le paiement de la contribution de l'AFITF, la Communauté urbaine de Bordeaux adresse ses appels de fonds et l'état récapitulatif détaillé à la DDTM de la Gironde, cité administrative, rue Jules Ferry - 33090 BORDEAUX Cedex et en transmet également immédiatement une copie pour information à l'AFITF. La DDTM de la Gironde vérifie la régularité des appels de fonds au regard de la présente convention, et notamment du suivi de l'exécution du projet subventionné, et fait connaître à l'AFITF et à la DGITM (Direction

des services de transport), par note formelle, dans un délai de trente (30) jours à compter de leur réception, si lesdits appels de fonds peuvent être acceptés.

L'échéancier prévisionnel et indicatif de versement de la subvention de l'AFITF est le suivant :

Année	2011	2012	2013	2014-2016
Montant	0 M€	1 M€	3,22 M€	2 M€

Le solde de la subvention est versé à l'issue des travaux sous réserve du respect des engagements pris par la Communauté urbaine de Bordeaux à la présente convention, notamment dans ses articles 8, 9, 10 11 et 12, et au vu des pièces suivantes établies par le bénéficiaire : un état récapitulatif final certifié exact des dépenses réalisées et de la conformité des caractéristiques du projet réalisé ou de la partie subventionnée par rapport à la dépense subventionnable (cf. l'article 4 ci-avant) ainsi qu'à celles fixées à l'article 2 ci-avant.

Les sommes dues à la Communauté urbaine de Bordeaux et certifiées par la DDTM de la Gironde, au titre de la présente convention, sont réglées dans un délai de cinquante (50) jours à compter de la date de réception par l'AFITF de l'appel de fonds validé.

La date et les références de mandatement sont portées par courrier à la connaissance de la Communauté urbaine de Bordeaux.

Le paiement est effectué directement par l'AFITF et par virement bancaire à la Communauté urbaine de Bordeaux au profit du compte dont les références sont les suivantes :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
Communauté urbaine de Bordeaux	Banque de France au nom de M. le Receveur des Finances	30001	00215	H3350000000	50

Article 8 : Obligation d'information mutuelle

L'Etat, l'AFITF et la Communauté urbaine de Bordeaux s'obligent à s'informer mutuellement dans les meilleurs délais de tout acte ou événement porté à leur connaissance, susceptible de porter atteinte ou de retarder la mise en œuvre des investissements prévus au titre de la présente convention.

En outre, la Communauté urbaine de Bordeaux établit et communique à l'AFITF, sous couvert de la DDTM de la Gironde, six mois après la date d'effet de la présente convention, un calendrier prévisionnel des montants de versements demandés à l'AFITF en précisant les hypothèses considérées. La Communauté urbaine de Bordeaux adresse chaque année à l'AFITF, sous couvert de la DDTM de la Gironde, la mise à jour de ce calendrier.

Lorsque le projet visé par la présente convention est soldé, la Communauté urbaine de Bordeaux adresse à l'AFITF, sous couvert de la DDTM de la Gironde, dans un délai maximal de trois mois, une fiche-navette de clôture justifiant par une notice explicative de l'exécution et de l'achèvement physique du projet subventionné et de l'apurement des comptes y afférents.

Article 9 : Evaluation socio-économique du projet financé

La décision de réalisation du projet de première phase de la ligne D du tramway de la Communauté urbaine de Bordeaux est fondée, en application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs, sur l'efficacité économique et sociale de l'opération, qui fait l'objet d'une évaluation préalable comportant un bilan prévisionnel des avantages et inconvénients entraînés par sa mise en service (cf.

le décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 modifié).

Un bilan est établi trois ans après la mise en service du projet financé et au plus tard cinq ans après ; le dossier de bilan est mis à la disposition du public.

La Communauté urbaine de Bordeaux présente, dans un délai maximal de six mois à compter de la date de signature de la présente convention, le dispositif à mettre en place pour réaliser l'évaluation visée à cet article conformément à la méthodologie élaborée par le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU).

Ce dispositif prévoit la réalisation d'enquêtes visant à estimer le report modal et l'induction de trafic.

Pour le dernier appel de fonds présenté en vue du versement du solde de la subvention de l'AFITF, la Communauté urbaine de Bordeaux remet à la DDTM de la Gironde un premier bilan de la mise en service du nouveau moyen de transport établi au moyen de ce dispositif.

Article 10 : Prise en compte de l'accessibilité des services de transport

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 modifiée pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées prévoit en son article 45 que : *L'octroi des aides publiques favorisant le développement des systèmes de transport collectif est subordonné à la prise en compte de l'accessibilité.*

La Communauté urbaine de Bordeaux remet, en présentant le premier appel de fonds au titre de la présente convention, un rapport définissant les dispositions retenues pour assurer l'accessibilité du nouveau service de transport.

Pour le dernier appel de fonds présenté en vue du versement du solde de la subvention de l'AFITF, la Communauté urbaine de Bordeaux remet à la DDTM de la Gironde un rapport présentant les dispositions mises en place pour assurer l'accessibilité du nouveau service de transport dans le respect de la réglementation.

Article 11 : Conditions d'exécution de l'article 14 du code des marchés publics

La Communauté urbaine de Bordeaux remet, en présentant le premier appel de fonds au titre de la présente convention, un rapport sur les mesures à caractère social ou environnemental qu'elle prévoit d'introduire dans les conditions d'exécution des marchés passés pour la réalisation du projet financé.

Article 12 : Modification du projet financé

Toute modification substantielle de nature à affecter son intérêt au regard des objectifs de l'appel à projets portant sur les principales caractéristiques du projet défini dans la présente convention doit faire l'objet d'une note d'information préalable adressée à l'Etat.

Au vu de ces modifications, l'Etat se réserve le droit de prononcer de plein droit la résiliation de la présente convention dans les conditions prévues à l'article 13 ci-après. En cas d'accord de l'Etat sur ces modifications, celles-ci font l'objet d'un avenant à la présente convention.

Article 13 : Mesures d'ordre

En cas de non-respect par l'une des parties signataires de ses engagements au titre de la présente convention, celle-ci peut être résiliée de plein droit par toute autre partie à l'expiration d'un délai de trente jours suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé

de réception valant mise en demeure.

La présente convention prend effet à la date de sa complète signature par les parties signataires et expire, soit en cas de résiliation tel que prévu à l'alinéa précédent soit, et sous réserve de la présentation des bilans prévus aux articles 9 et 10 ci-avant, à la réception en bonne et due forme par l'AFITF de la fiche-navette de clôture visée à l'article 8 ci-avant.

La présente convention est établie en trois exemplaires originaux, un pour chacune des parties signataires.

Le

(Date à apposer par le dernier signataire)

**Visa du Contrôleur financier
de l'Agence de financement
des infrastructures de transport de France**

**Pour l'Etat,
Le Directeur général des infrastructures,
des transports et de la mer**

Daniel BURSAUX

**Pour l'AFITF,
Le Président du conseil d'administration**

**Pour la Communauté urbaine de Bordeaux
Le Président de la Communauté urbaine**

Gérard LONGUET

Vincent FELTESSE