

CONTRAT D'OBJECTIFS



Entre

Le Grand Port Maritime de Bordeaux, ci-après dénommé "le Port", sis place de la Bourse et représenté par sa Directrice, **Mme Marie Luce Bousseton**

Et

La Communauté Urbaine de Bordeaux, ci-après dénommée "la Cub", sise esplanade Charles de Gaulle 33076 Bordeaux Cedex, représentée par son Président **M. Vincent Feltesse**

Préambule

Le périmètre d'intervention du Grand Port Maritime de Bordeaux, sixième port de France, s'étend depuis le Verdon jusqu'en amont de l'agglomération bordelaise le long de la Garonne. Celui-ci doit faire face à des enjeux de développement très spécifiques sur le territoire communautaire, où se concentre 80% du trafic et où le potentiel de développement reste important.

Le Port gère également un vaste espace naturel aux qualités écologiques reconnues. A travers la définition d'une politique environnementale particulière, il s'est engagé dans une démarche de valorisation de cet espace, d'échanges et de partage des connaissances.

Ainsi, sur les espaces qui n'ont pas de vocation portuaire ou industrielle, cette politique se traduit par la mise en oeuvre de plan de gestion valorisant leur richesse écologique.

La Cub, dans le cadre de l'exercice de ses compétences, a des objectifs communs avec le Port. Les activités développées par ce dernier ainsi que le potentiel foncier du domaine fluvial peuvent être déterminants pour la mise en œuvre de ses grandes priorités, en terme de développement économique, de déplacements, et d'aménagement urbain.

Les deux institutions partagent ainsi une volonté commune de s'inscrire dans une démarche de développement durable, conciliant la protection des espaces naturels, et le potentiel de développement économique des zones d'activités actuelles ou en projet.

Elles souhaitent également s'inscrire dans un processus durable de gouvernance permettant l'échange régulier d'informations et un travail renforcé autour de dossiers communs afin de faire face aux questions majeures des années à venir.

C'est pourquoi, dans le prolongement du partenariat privilégié constitué au cours de ces dernières années, la Communauté Urbaine de Bordeaux et le Grand Port Maritime de Bordeaux entendent formaliser et renforcer leurs relations par le présent contrat d'objectifs.

I- OBJET DU CONTRAT

Le présent contrat vise à organiser un partenariat entre les deux institutions sur les dossiers qu'elles ont en commun dans de nombreux domaines.

II- DUREE DU CONTRAT

Afin de prendre en compte les projets majeurs pour l'agglomération, les deux institutions choisissent de faire porter le contrat d'objectif jusqu'en 2014. Ce terme permet en effet de traiter les opérations en cours ou sur le point de démarrer mais également d'inclure des projets représentant des enjeux majeurs à plus long terme.

III- THEMES PRIORITAIRES

Les axes de travail retenus comme prioritaires sont les suivants :

III – 1 PROSPECTIVE ET STRATEGIE

- **Démarches stratégiques du Port**

Dans le cadre de la loi portant réforme portuaire, le Port a établi début 2009 son projet stratégique pour les années 2009/2013, en intégrant les perspectives de développement dont il avait la visibilité à cette date.

Depuis, plusieurs événements majeurs ont affecté son activité immédiate, comme sa stratégie de développement :

- l'arrêt du projet de terminal méthanier envisagé sur l'avant-port du Verdon
- la conjoncture économique qui a fortement affecté les échanges mondiaux et donc le transport maritime
- les impacts du « grenelle de l'environnement » : la montée en puissance de « l'économie verte » et des nouvelles énergies qui modifie les filières de développement industriel, assortie d'un positionnement volontariste de l'Aquitaine dans ces secteurs, et l'encouragement aux transports alternatifs à la route qui peuvent également faire évoluer les organisations logistiques.

Afin de consolider son activité, celle de la place portuaire et plus largement celle des filières économiques qui lui sont associées, le Port souhaite encourager, en accord avec les communes concernées, de nouvelles implantations industrielles ou logistiques propres à développer le trafic maritime, notamment grâce au potentiel foncier et aux infrastructures dont il dispose au Verdon et sur l'agglomération (Grattequina, Ambarès).

En outre, le Port souscrit aux objectifs de développement des transports alternatifs à la route et entend, lorsque son implication est nécessaire et sur son propre champ de compétence, faciliter la mise en place des projets communautaires oeuvrant en ce sens, tels que les navettes fluviales.

Par ailleurs, le Port a clairement inscrit dans son projet stratégique sa volonté d'être un outil de développement économique et social au service de son territoire, métropolitain, girondin, aquitain. Cette vision stratégique sur le rôle de l'institution portuaire est partagée par la Cub, qui souhaite asseoir sa collaboration avec le Port sur l'intérêt économique des projets autant que sur les enjeux de développement durable. La rareté des espaces portuaires nécessite de les dédier à des activités en lien étroit avec la voie d'eau et le transport maritime.

Pour toutes ces raisons, le Port a engagé en septembre 2010 une étude prospective sur les filières industrielles et logistiques présentant des potentialités de développement pour lesquelles il pourrait être attractif. Cette phase de stratégie et de prospective a vocation à aboutir sur une identification de filières précises à prospecter à l'international, dans une phase suivante de prospection qui se déroulera à compter de début 2011 dans le cadre du programme d'actions commerciales du Port.

Le Port associe au déroulement de cette étude ses partenaires économiques et institutionnels habituels les plus directs, et au premier chef la Cub.

- **Etudes des filières logistique et chimie verte menées par la Cub**

Parallèlement, la Cub s'est impliquée ces dernières années dans une démarche visant à favoriser la structuration des filières présentes sur son territoire, en exerçant une veille complétée par des études spécifiques.

Les filières qui concernent plus particulièrement le Port, pourraient ainsi faire l'objet d'une démarche commune.

Concernant la logistique, la Cub a lancé une étude visant à proposer une stratégie globale, assortie de préconisations sur les outils de mise en œuvre et de gestion. Elle souhaite également la mise en place d'une démarche collective sur la plateforme logistique.

Concernant la chimie, il est à noter que la presqu'île d'Ambès est un des plus grands sites chimiques de la région. Aujourd'hui, l'enjeu est à la fois de le positionner sur les activités d'avenir comme par exemple, la chimie verte et de réaliser une action exemplaire de protection de l'environnement, et notamment de la ressource en eau en mutualisant les investissements nécessaires.

La Cub s'engage donc dans une étude de fond sur le développement de la filière chimie verte. Le Port souhaite concourir à cette opération dans la mesure où l'activité créée serait génératrice de trafic portuaire. Les deux institutions doivent donc mener une réflexion commune afin de proposer un projet de réorientation qui permette de concilier activité économique et préservation du site.

- **Accueil des bateaux de croisière**

L'accueil des navires de tourisme a un impact direct sur l'attractivité du territoire. La possibilité d'accéder à terme à la ville centre est un enjeu important mais les besoins des opérateurs reposent également sur la qualité des services

offerts lors de l'escale comme la proximité des taxis et cars, le ravitaillement ou la collecte des déchets. L'aménagement des quais rive induit de nouveaux usages de l'espace et impacte l'accueil des grands navires. Aussi le Port, la Cub et la Ville de Bordeaux ont convenu d'œuvrer ensemble à l'amélioration des conditions d'accueil des bateaux de croisière et défini les actions de chacun dans un protocole spécifique. La Chambre de Commerce et d'Industrie est également partie prenante, avec la mise en place de la démarche "Bordeaux Escale de Croisière", menée avec les collectivités, visant à attirer les armateurs de croisière en travaillant sur une offre de services à la carte.

Pour autant, tous les paquebots ne peuvent pas escale en centre ville : l'accès est en effet limité par la taille des navires, leur tirant d'air et leur tirant d'eau. En conséquence, le développement des escales sur d'autres sites, et notamment à Bassens doit être préservé. Le Port s'engage à faciliter ces escales, dans le respect de la priorité donnée aux navires de commerce, et met à titre gratuit à disposition des opérateurs un terre-plein leur permettant d'aménager un accueil convivial, temporaire pendant la saison des croisières.

D'autre part, le Port a réalisé un programme de 600 k€ de modernisation des quais de Bordeaux qui vise à améliorer et sécuriser l'accueil des navires.

Pour sa part, la Cub entend favoriser une démarche commerciale, valorisant le territoire auprès des voyageurs qui débarquent (présence de viticulteurs, etc., selon des modalités à définir). Elle souhaite également, en association avec la mairie de Bassens et Bordeaux Escale de Croisière, rechercher les améliorations nécessaires des conditions d'accueil des voyageurs.

Par ailleurs la réflexion générale sur la thématique "croisière" devra prendre en compte les impacts du classement Unesco et étudier, à l'horizon des 5 à 10 prochaines années, la potentialité de positionner l'agglomération comme point de départ de croisières, dans le cadre de l'offre touristique de la région.

- **Pont Bacalan Bastide**

La Cub a lancé la construction d'un pont franchissant la Garonne entre Bacalan et la Bastide, dont la mise en service sera effective fin 2012. Le Port souhaite faciliter la réalisation de cet ouvrage nécessaire aux déplacements communautaires.



Le Port participe avec le service du pilotage à la mise au point des procédures pour le passage de navires nécessitant la manœuvre du pont ainsi qu'à la définition et réalisation d'essais de simulation de la navigation. La Cub a donné son accord de principe pour participer financièrement à l'acquisition de ce simulateur par le Service de pilotage.

Le Port a également donné son accord pour l'utilisation de ses zones d'immersion pendant les travaux et s'engage à faciliter le traitement de la question foncière sur son domaine. Administrativement, les principes retenus dans le cadre de ce projet seraient d'une part la superposition de gestion au-dessus du plan d'eau et d'autre part, un transfert de gestion pour les accès en rive. A cet effet, les terrains situés rive droite ont été exclus du transfert de gestion du Port à la ville de Bordeaux.

III - 2 DEVELOPPEMENT DE L'ACTIVITE PORTUAIRE

Le renforcement du trafic par voie fluviale est une priorité pour le Port et un enjeu important pour la Communauté urbaine, car il induit naturellement une diminution du trafic de marchandises par les autres modes de transports, et principalement par la route. Pour favoriser ce renforcement, il est nécessaire d'investir afin d'adapter les installations portuaires pour les convertir à de nouveaux usages ou les rendre plus performantes. Des actions de valorisation et de diversification des activités portuaires devront également être menées par l'une ou l'autre des institutions.

Les opérations identifiées dans ce cadre sont les suivantes :

- **Terminal portuaire de Grattequina**

Le Port et la Communauté Urbaine de Bordeaux souhaitent créer sur le site de Grattequina, sur les communes de Blanquefort et Parempuyre, un nouveau terminal dédié à la manutention de pièces de grandes dimensions et à l'importation maritime de granulats.

Terminal pièces de grandes dimensions :

La Cub se positionne fortement pour le développement des filières économiques ayant un impact positif pour l'environnement. Dans ce cadre, l'implantation sur l'Ecoparc de Blanquefort d'un pôle énergies renouvelables (First Solar pour la production de panneaux photovoltaïques et EADS pour la production de pales d'éoliennes) nécessite la réalisation d'une infrastructure d'évacuation de pièces de grandes dimensions. Le terminal de Grattequina représente une opportunité unique de connecter une zone économique en plein développement à la façade maritime. Cet aménagement est porteur d'un effet de levier important sur l'implantation d'activités industrielles sur l'Ecoparc.

Terminal granulat :

Afin d'apporter une réponse au déficit en matériaux de l'agglomération bordelaise, et de créer un trafic nouveau sur le Port de Bordeaux, il est envisagé

la création d'un poste à granulats. Ce nouveau poste présente l'intérêt d'amener les matériaux par voie maritime et fluviale au cœur de la zone de consommation pour desservir ensuite les utilisateurs finaux de la région.

Pour les grandes opérations de l'agglomération situées à proximité de la Garonne (Euratlantique), le Port et la CUB partagent l'objectif de rechercher les moyens de développer une desserte par barge. Cette logistique, renforçant l'effort de report modal, pourrait également servir à l'évacuation des matériaux de démolition.

Ce projet de terminal à granulats était évalué dans le contrat de projet du Port 2007/2013 à 7 M€, cofinancé par l'Etat, le Port, la Région Aquitaine, le CG33 et la Cub.

Projet combiné

Le montant des investissements pour un terminal combiné granulats et pièces de grande dimension est estimé au total à 20 M€.

Toutefois, le Port a conçu un projet en 4 phases afin de se caler sur les besoins progressifs de la production des éléments d'éoliennes telle qu'elle peut être appréhendée aujourd'hui, comme à celui du Port concernant les granulats : la phase 1 consiste en une estacade réalisable d'ici fin 2011 pour l'exportation des pâles de 40 m, la phase 2 (la plus importante) a pour objectif d'accueillir les navires à granulats et l'exportation de pâles de 60 m d'ici fin 2012/ 2013 ; si le projet industriel poursuit son développement, les phases 3 et 4 sont conçues pour l'exportation de pâles de 80 m utilisées dans les implantations en mer puis de colis lourds comme les rotors.

A horizon de 2013, seules les 3 premières phases sont envisagées pour un montant total de 13,70 M€.

Un cofinancement a été recherché dans le cadre du contrat de projet 2007/2013 du Port, en considérant l'incapacité du Port à trouver un retour sur investissement pour la partie « pièces de grandes dimension » sans un fort appui des cofinanceurs publics. La Cub s'engage aux côtés des partenaires (Etat, Conseil Régional d'Aquitaine, Conseil Général de la Gironde et FEDER) à apporter sa contribution à cette opération pour 1,66M€ soit 12,12%. Une convention spécifique établira les modalités de cette participation.

En outre, la Cub réalisera l'aménagement de l'itinéraire entre l'Ecoparc et le terminal portuaire. Pour cela deux scénarios sont étudiés. Le premier consiste en la réalisation d'un itinéraire à grand gabarit dédié reliant le nord de la zone au port de Grattequina ; le second consiste en l'adaptation du réseau routier existant pour le transport des pâles.

Développement à moyen terme du terminal de Grattequina

Au delà des projets identifiés à ce jour à horizon de 2014, et compte tenu à la fois des investissements consentis sur ce terminal et des perspectives de développement industriel de la zone de Bordeaux nord/Blanquefort, le Port et la

Cub conviendrait de faire de ce nouveau site portuaire en rive gauche un atout logistique important pour l'ensemble des entreprises du secteur.

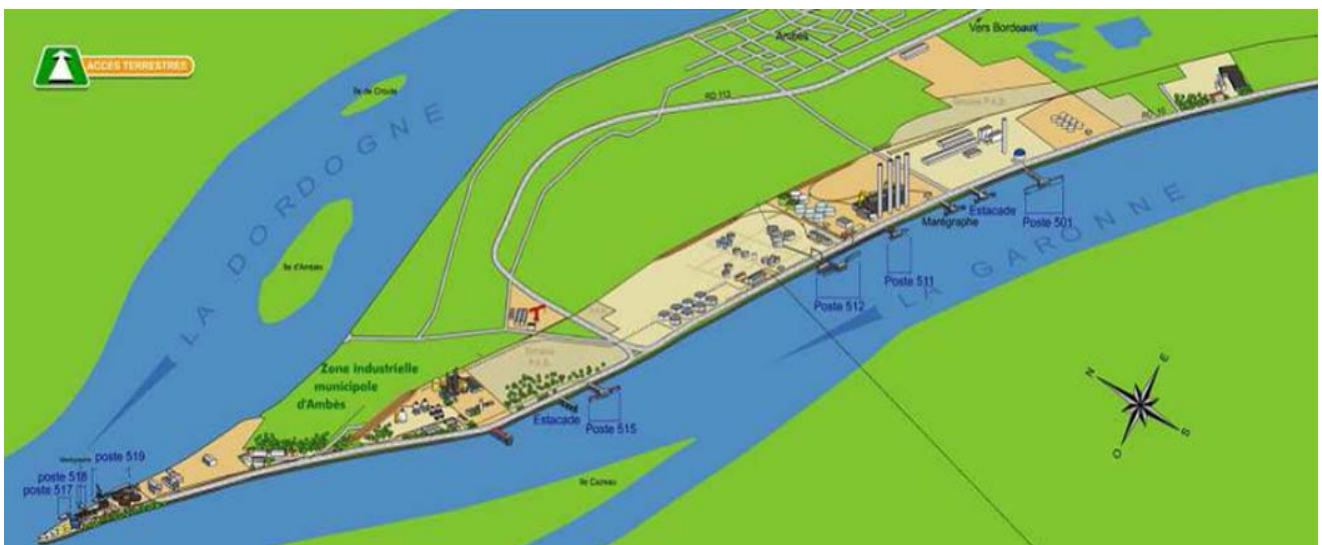
A cet égard, la Cub et le Port veilleront à définir des orientations d'aménagement qui permettent son développement équilibré, tout en intégrant son caractère inondable et ses enjeux environnementaux.

- **Ambès – Poste 511**

Les hydrocarbures importés par le Port (pour 90% des volumes à Ambès) représentent 97% de l'alimentation de son hinterland. Cette activité du Port est donc stratégique dans le fonctionnement logistique, industriel et économique du territoire aquitain en général et de l'agglomération bordelaise en particuliers.

La modernisation de ce poste permettra de conforter l'organisation logistique du Port, qui repose actuellement sur les postes 501 et 512, proches de la saturation. Il sera destiné à l'importation du pétrole mais aussi du noir de carbone notamment pour les industries de la presqu'île d'Ambès (Cofrblack, Yara, Michelin) ou plus généralement la Communauté urbaine (Aéroport de Mérignac). La Cub envisage de soutenir cet investissement dans la mesure où il apporte un service aux entreprises de la presqu'île et qu'il renforce la fonction logistique, qui est une des priorités communautaires pour la presqu'île d'Ambès. L'amélioration de la qualité du service offert (augmentation des capacités d'accueil, redondances des installations) devrait générer un gain de productivité de la place portuaire et ainsi permettre de conforter puis développer ce trafic, essentiel pour le Port et important pour l'économie régionale.

Le montant des investissements publics est estimé à 7,35 M€, avec une participation de la Cub à hauteur de 380 000€. Une convention spécifique sera établie entre la Cub et le Port concernant les modalités de co-financement.



- **Démantèlement des navires à Bassens :**

La mission parlementaire sur le démantèlement des navires a identifié dans son rapport de juin 2010 la forme 3 de Bassens et ses terre-pleins adjacents comme un site potentiel permanent pour l'installation de cette filière.

D'après ce rapport, le site de Bassens possède toutes les caractéristiques pour devenir un site performant de démantèlement des navires : forme de radoub et foncier disponible, industriels, capacité d'exportation et compatibilité avec les autres activités.

En terme de fonctionnement, le plan de charge du démantèlement étant nécessairement discontinu, le rapport préconise que le Port reste maître de ses installations afin de pouvoir saisir d'autres opportunités industrielles (réparation navale, chantier de génie civil comme la construction des embases du pont Bacalan-Bastide, etc.).

Néanmoins, le développement de cette activité passe par des investissements à conduire par le Port permettant une mise aux normes environnementale exemplaire. Ceux-ci sont estimés à 4M€, auxquels s'ajouteraient les coûts de réhabilitation de la forme de raboub des bassins à flots pour faire face à l'entretien des dragues du port en cas d'indisponibilité de la forme de Bassens.

III - 3 INFRASTRUCTURES ET GESTION DES ESPACES PORTUAIRES

Au-delà des aménagements et actions permettant d'améliorer l'offre portuaire et ainsi le report modal, le travail déjà entamé pour améliorer le contexte et se doter des moyens nécessaires au bon fonctionnement du Port doit être poursuivi : outre l'offre en équipements et services adaptés, la gestion des problématiques environnementales et une accessibilité optimisée et sécurisée doivent être recherchées pour l'ensemble des usagers. De manière générale, la Cub entend poursuivre son effort, notamment en termes d'accès aux zones portuaires et industrialo-portuaires, en liaison avec les autres autorités compétentes.

Dans ce contexte, plusieurs dossiers ont été identifiés comme stratégiques pour les deux institutions :

- **Presqu'île d'Ambès – aménagement**

La zone industrialo portuaire de Bassens est un site majeur de la logistique de l'agglomération sur lequel la Communauté Urbaine de Bordeaux a concentré d'importants moyens financiers (30 millions d'euros) sur la période 2000-2007. Ces investissements ont porté sur la viabilisation et l'aménagement de terrains, la réalisation de voirie et d'assainissement, sur la mise en place d'une signalétique permettant une meilleure circulation des camions, sur l'extension du réseau d'eau industrielle et enfin sur le déploiement du réseau Inolia.

L'ensemble de ces réalisations participe à renforcer l'attractivité de la zone industrialo-portuaire et fournit aux entreprises et au Port de Bordeaux un environnement économique favorable au développement de leurs activités.

Le site portuaire génère un flux important de camions qui ont suscité eux-mêmes l'implantation d'activités connexes réparties de façon hétérogène sur la zone sans cohérence globale (restauration, station-service, lavage, contrôle technique...). Ces flux sont indispensables à la vie et au développement de la zone portuaire mais il est nécessaire de maîtriser et réduire les nuisances qu'ils engendrent, notamment en terme de sécurité. Ce programme est à entreprendre en liaison avec le Conseil Général de la Gironde, gestionnaire d'une partie de la voirie, et devra également être en cohérence avec le plan de modernisation des gares porté par le Conseil Régional d'Aquitaine pour le développement du réseau TER et le renforcement du fret ferroviaire qui découlera de la création de la LGV.

- [Sécurisation des itinéraires poids lourds](#) : la Cub souhaite lancer une étude visant à obtenir un catalogue d'aménagements potentiels propres à améliorer la sécurité des déplacements, notamment pour le CD10 et le CD273, voiries départementales.
La programmation et la réalisation de travaux restent conditionnées en premier lieu par la désignation d'un maître d'ouvrage, ces voies relevant principalement du Conseil Général.
Dans ce cadre, sont également en cours à la Cub les études pour le rond point de la Baranquine à Bassens.
- [Aménagement de la Côte de Garonne](#) : sans attendre les résultats de l'étude précitée, l'amélioration des conditions de circulation sur cet itinéraire a été identifiée comme une priorité majeure de l'accessibilité de la Presqu'île. Les études préliminaires réalisées, les démarches administratives sont en cours pour un début de travaux fin 2010 (durée un an). Les aménagements prévus comportent notamment la suppression de la seconde voie descendante, le raccourcissement du créneau de dépassement en montée, la construction d'un séparateur entre les files, la création d'un itinéraire cycliste, ainsi que du stationnement poids lourds côté quai Carriet.
- [Aire d'accueil des poids lourds](#) : pour compléter ces aménagements et offrir aux transporteurs routiers des services de qualité, mais aussi pour exploiter le parking déjà réalisé, la réalisation d'une aire d'accueil au droit du boulevard de l'industrie à Bassens s'affirme comme une priorité. La Cub et le Port souhaitent favoriser la création de cette aire (installation et regroupement des services dédiés au poids lourds) et définir un scénario d'exploitation du parking sécurisé. L'opportunité d'une exploitation globale du site par un opérateur privé ne doit pas être écartée même si à ce jour les recherches n'ont pas abouti. L'opération prévoit la création d'un parking ainsi que d'une structure hôtelière avec restaurant. Le schéma immobilier pour la réalisation de la structure hôtelière est à déterminer. Le FEDER pourrait être sollicité sur une ligne en lien avec le report multimodal.
La réalisation de cette aire doit également permettre, en liaison avec l'ensemble des industriels de la zone portuaire, de juguler le stationnement

anarchique des poids lourds et ainsi participer à l'amélioration globale de la sécurité.

La Communauté Urbaine de Bordeaux procèdera à la viabilisation (réseaux EU) du site.

- **Gestion optimisée de l'eau et lutte contre les inondations**

Le Port entend s'engager dans une politique volontariste en la matière, au-delà du simple respect des contraintes environnementales légales. Il souhaite notamment améliorer et optimiser la gestion de la ressource en eau sur la zone portuaire de Bassens, plus particulièrement à travers l'approvisionnement en eau potable et en eau industrielle, le traitement des eaux pluviales et de ruissellement ainsi que les rejets.

La Cub, sensible à cet effort, qui va dans le sens de ses missions quotidiennes de service public, souhaite accompagner le Port dans cette démarche positive, en veillant à la bonne articulation des actions respectives de chacune des institutions.

- Ressource en eau potable et industrielle : la concertation avec les industriels du site sera déterminante pour une implication de l'ensemble des acteurs locaux institutionnels et privés dans cette action, qui pourra également être accompagnée par le FEDER, la protection du patrimoine naturel et notamment de l'eau étant un des axes du programme opérationnel 2007-2013.

Au-delà de la composante environnementale très forte, la desserte en eau industrielle des zones industrielles de la presqu'île d'Ambès initiée par la Cub est un atout majeur pour l'attractivité de cette zone, pour les industries déjà en place comme pour l'accueil de nouvelles entreprises. Malgré les contraintes rencontrées dans l'exploitation, liées à la présence du bouchon vaseux (indépendantes des dragages d'entretien réalisés par le Port), et une vente d'eau inférieure aux objectifs, la poursuite du réseau d'eau industrielle au cœur de la zone portuaire et la multiplication des points de distribution sont une priorité et constituent un des principaux axes de ce projet de gestion optimisée de la ressource en eau.

- Gestion des eaux usées :

Le Port inscrit comme une de ses priorités l'amélioration de l'évacuation des eaux usées sur les zones d'activités et à ce titre a inscrit une opération au titre du contrat de projet 2007/2013 qu'il prévoit de mettre en œuvre avec l'appui des cofinanceurs, dont la Cub.

Le développement d'une filière de démantèlement des navires, si elle se met en place à Bassens, conduira également à traiter de manière exemplaire le secteur de la forme de radoub et de ses terre-pleins.

- Lutte contre les inondations : la problématique des inondations est particulièrement prégnante sur les zones portuaires, situées à proximité immédiate du fleuve, et les dernières années ont été marquées par

plusieurs catastrophes qui ont montré la difficulté à gérer les phénomènes naturels et leurs impacts.

Forte de ce constat, et particulièrement soucieuse d'assurer son rôle de solidarité envers l'ensemble du territoire, la Cub entend s'impliquer dans la protection contre les inondations, avec le renforcement et l'entretien des digues, en liaison avec le SPIPA et le SMIDDEST, selon des modalités qui restent à préciser à ce jour.

Par ailleurs, il est fréquent que la zone portuaire serve de bassin d'expansion en cas de surcharge d'eaux pluviales et fluviales. Il apparaît alors nécessaire d'améliorer la gestion de ces eaux, notamment lors des périodes d'inondation, et de rechercher des solutions de stockage et d'évacuation, en coordination entre la Cub et le Port, afin d'apporter des réponses à ces situations. La Cub et le Port ont déjà initié une réflexion commune sur cette problématique.

- **Ponts mobiles sur les bassins à flots**



Une convention Cub / Port formalise d'ores et déjà l'organisation et la responsabilité de l'exploitation et de la gestion des deux ponts mobiles des bassins à flot.

La Cub et le Port conviennent également de rechercher, avec l'exploitant du tramway, les moyens de faciliter les opérations de dragage d'entretien de l'entrée des écluses, ainsi que les travaux lourds de réfection de ces portes qui seront réalisés par le Port d'ici 2013.

III- 4 VALORISATION DU FONCIER PORTUAIRE

L'aménagement équilibré et rationnel de l'agglomération se construit également par un travail sur les anciennes zones portuaires inexploitées et les zones à développer. Une réflexion conjointe est à mener pour identifier les vocations de chacun de ces espaces.

- **Bassins à flot :**

Compte tenu du potentiel et des enjeux du secteur, le quartier des bassins à flot fait l'objet d'une attention particulière de la Cub et du Port.

En effet, le site des bassins à flot est un cadre unique dans la ville de Bordeaux avec son paysage portuaire riche, doublé d'un lieu à fort potentiel patrimonial classé à l'UNESCO.

En 2009, la Cub et la ville de Bordeaux ont engagé la redéfinition d'un projet urbain. En mars 2010, la Cub a retenu le programme d'aménagement d'ensemble comme outil opérationnel pour mener à bien cet ambitieux projet. Les deux plans d'eau et la totalité du foncier du Port sur ce secteur (environ 50ha) sont inclus dans ce périmètre.

Le Port, propriétaire des bassins et d'un foncier stratégique pour le réaménagement du site, s'inscrit dans une logique forte de partenariat avec les collectivités locales pour le renouveau de ce quartier. A cet égard,

- il participe de manière suivie et active à l'Atelier des bassins
- il inscrit ses grandes orientations d'aménagement sur ce site (délibération de son conseil de surveillance du 19 novembre 2009) en cohérence avec les stratégies de développement du quartier souhaitées par la Cub et la ville de Bordeaux
- il participera à la revitalisation du quartier par la valorisation des bassins et de leurs infrastructures, en visant notamment à conserver au site sa vocation « portuaire » avec la poursuite d'activités liées à la filière nautique (modernisation et développement du Port de plaisance ; si un marché le justifie, développement de la réparation navale de grande plaisance).

De manière opérationnelle, le Port prévoit les projets suivants :

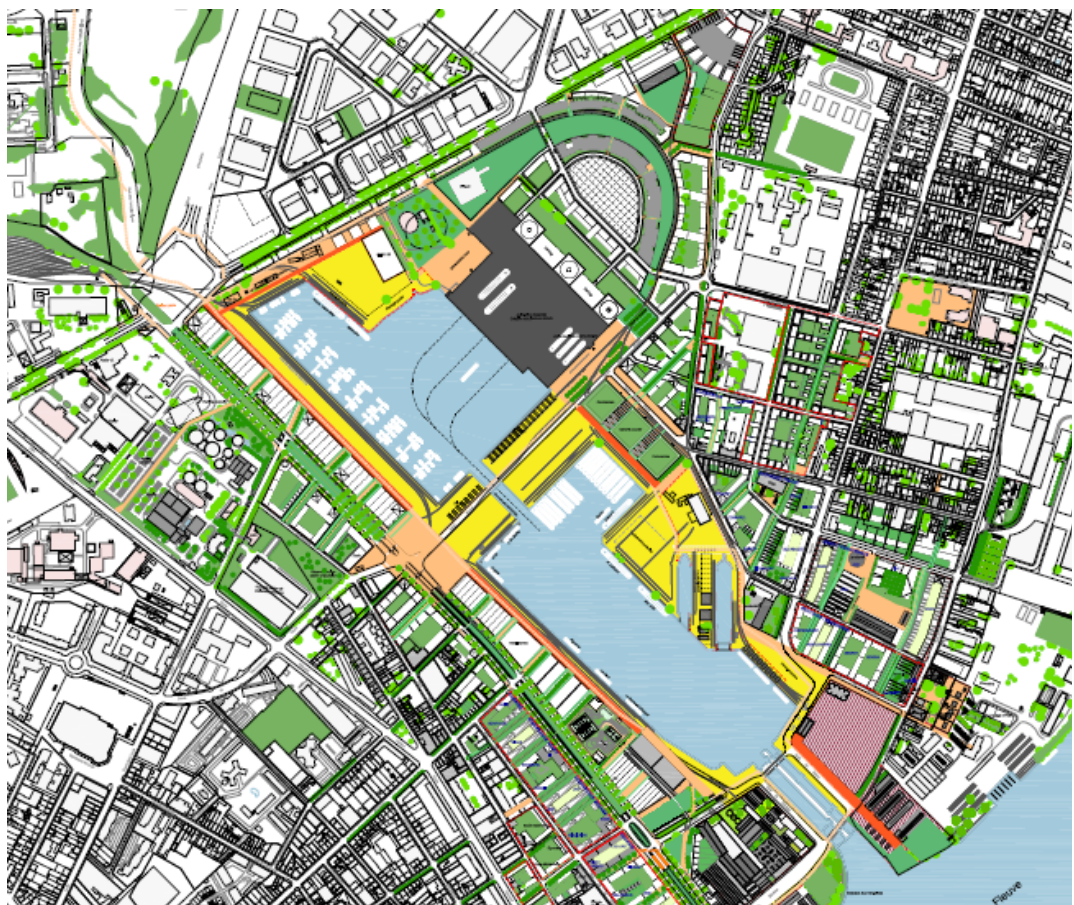
- la réhabilitation des écluses d'entrée des bassins : ce projet est estimé à 2,5 M€, avec un financement Etat/Port ;
- la modernisation/extension du port de plaisance (doublement de capacité, aménagement de services aux usagers et de terre-pleins pour la maintenance) : le financement de ce projet, évalué à 3M€ ; est recherché auprès des collectivités locales voire des fonds européens ; la Cub pour sa part prend en considération ce projet qui, bien au-delà du plan d'eau, participe à la valorisation du projet urbain ;
- une étude de marché pour le développement de la réparation navale de grande plaisance par la remise en activité d'une (ou des deux) formes de

radoub a été engagée par le Port, qui permettra d'éclairer les décisions du Port d'ici la fin de l'année 2010 ;

- en outre, le Port envisage la construction d'un bâtiment à vocation tertiaire (type G2) sur un des terrains du boulevard Lucien Faure : dans ce cadre, le Port marquera sa volonté de contribuer à la qualité architecturale et urbaine du site.

En revanche le Port n'a pas vocation à aménager et gérer des espaces entièrement dédiés à une occupation publique (rues, lieux de promenade, places). Pour ces espaces publics sur le domaine portuaire, des conventions de transfert de gestion seront établies entre le Port et la collectivité (Cub ou ville) qui aura en charge la maîtrise d'ouvrage des travaux d'aménagement puis l'exploitation de ces espaces.

Enfin, le Port s'engage à faire ses meilleurs efforts pour promouvoir le développement d'opérations, de manière à ce que le foncier classé dans le patrimoine public ne demeure pas sous-valorisé pendant des années ; la Cub reconnaît quant à elle que ce patrimoine foncier est stratégique pour la constitution de recettes pérennes nécessaires au développement du Port (vote à l'unanimité du conseil de surveillance du Port du 19/12/2009).



Plan guide provisoire 04/2010 - Agence N. Michelin et Associés

- **Terrain avenue de Tourville / zone Alfred Daney :**

Il convient de définir, en partenariat entre la Cub, le Port et la ville de Bordeaux, le devenir de cet espace économique qui dispose d'une situation stratégique au cœur de la zone d'activités du Lac, en tenant compte toutefois des contraintes liées à son accessibilité.

Après l'abandon du projet commercial envisagé en 2005, la Cub souhaite acquérir ce terrain à des fins communautaires. La Cub et le Port examinent donc les conditions notamment financières de cession de cet ensemble de 20ha, afin d'aboutir à un accord dans un calendrier compatible avec les intérêts de chacune des institutions.

A l'été 2010, soucieux d'apporter son appui à la Cub dans la situation d'urgence pour l'accueil des gens du voyage, le Port a accepté de délivrer une AOT de 3ha à titre gratuit et temporaire (jusqu'à fin 2012) sur ce site, pour l'aménagement d'une aire de grand passage.

Cette autorisation temporaire répondant à une situation d'urgence ne doit pas pénaliser la commercialisation ultérieure par le Port de ce terrain.

- **Ambarès – Sabarèges :**

La Cub souhaite pour la presqu'île d'Ambès promouvoir un projet de développement industriel et urbain, partagé et durable. Le secteur de Sabarèges représente un fort potentiel en terme de développement d'activités industrialo-portuaire et de logistique de par sa proximité au fleuve et son accessibilité routière et ferroviaire. Il est également situé à proximité d'espaces naturels et d'une zone d'habitats.

Par ailleurs le Port dispose sur ce secteur d'une importante réserve foncière, identifiée comme l'une de ses principales zones de développement compte tenu de la saturation en cours de la zone portuaire actuelle.

L'un des principaux enjeux réside donc dans la recherche, en accord avec les communes d'Ambarès et Saint Louis de Montferrand, du meilleur équilibre entre le développement industriel, la mise en valeur du paysage, la protection de l'environnement et la qualité du cadre de vie pour les habitants.

La Cub a réalisé une étude visant à définir des orientations d'aménagement et un plan d'actions partagés entre les différentes collectivités territoriales concernées et le Port, permettant de mettre en œuvre les différents projets d'activités industrialo-portuaires tout en préservant la spécificité paysagère et humide liée au fleuve. Ils doivent également garantir la protection des zones urbaines existantes en limite du périmètre d'aménagement, comprenant également des prescriptions de traitement paysager et de gestion des espaces.

IV- MODALITES FINANCIERES

Un tableau récapitulatif des engagements financiers des deux institutions est joint en annexe. Certains chiffrages restent toutefois à estimer.

Ce contrat pourra également s'inscrire dans d'autres politiques partenariales plus larges, au sein desquelles les deux institutions peuvent être amenées à intervenir, aux côtés d'autres acteurs locaux, et plus particulièrement le Conseil Régional et le Conseil Général de la Gironde. L'appui de l'Etat et de l'Union Européenne, sur leurs domaines respectifs de compétences, pourra être également mobilisé dans le cadre d'opérations particulièrement structurantes.

V- SUIVI DU CONTRAT

Pour l'ensemble du contrat d'objectifs, un bilan annuel sera réalisé entre le Directeur du Port et le Directeur Général des Services de la Cub, par délégation du Président.

Un Comité de Suivi, constitué du vice président de la Cub en charge du suivi des relations avec l'institution portuaire, et du Port, auxquels sont associés les principaux contributeurs locaux au développement du Port et de ses activités, examinera annuellement ce bilan et pourra si nécessaire, préparer les arbitrages relatifs à d'éventuels ajustements.

VI- SIGNATURES

Le Port et la Cub démontrent à travers les différents dossiers exposés ci-dessus, leur volonté de travailler ensemble dans la transparence et pour l'intérêt général. Le présent contrat s'inscrit dans la durée. Il a vocation à s'appliquer jusqu'en 2014, à l'instar de l'ensemble des politiques contractuelles territoriales.

**Le Président de la
Communauté Urbaine de Bordeaux**

**La Directrice du
Grand Port Maritime de Bordeaux**

Vincent Feltesse

Marie Luce Bousseton

ANNEXE FINANCIERE

PROJET	COUT TOTAL (M€)	CUB	GPMB	AUTRES PARTENAIRES	CALENDRIER
GRATTEQUINA	13,70	1,66	2,92	9 CRA/CG33/Etat/FEDER	2011 à 2013
AMBES POSTE 511	7,35	0,38	2,56	4,41 CRA/CG33/Etat	2010-2011
DEMANTELEMENT DES NAVIRES	4	Plan de financement à boucler			
ETUDES LOGISTIQUE ET CHIMIE	1,6 (Moa Cub) ? (Moa Port)	1,6	-	-	2011
COTE DE GARONNE	2,00	2,00	-	-	2011
AIRE D'ACCUEIL DES POIDS LOURDS	En cours d'estimation				
GESTION RESSOURCE EN EAU (CPER)	2,60	0,52	1,30	0,78 FEDER	2012-2013
BASSINS A FLOTS :	2011-2015				
ESPACES PUBLICS	Transfert de gestion				
EQUIPEMENTS PUBLICS	124,18	28,19		41,97 – Ville Bordeaux 54,01 - Constructeurs	
REHABILITATION DES ECLUSES	2,5			ETAT	
PORT PLAISANCE	3,00	Plan de financement à boucler			2011-2012