



**REALISATION DE LA  
LIGNE A GRANDE VITESSE SUD EUROPE ATLANTIQUE  
sur le territoire de la Communauté Urbaine de Bordeaux  
Commune d'Ambarès et Lagrave**

- 
- Protocole concernant les mesures de pilotage et de suivi**
- 1) des actions de coordination et communication des projets impactant le territoire de la commune d'Ambarès et Lagrave**
  - 2) des engagements pris dans le cadre du projet de LGV**
- 

Conclu entre :

Réseau Ferré de France, Etablissement Public Industriel et Commercial, immatriculé au registre du Commerce de Paris sous le N° B 412 280 737 (2002B08113), dont le siège est situé 92 avenue de France – 75648 PARIS CEDEX 13, désigné ci-après « RFF », représenté par Monsieur Bruno de MONVALLIER, directeur régional Aquitaine Poitou-Charentes,

ET :

L'État, représenté par Monsieur Dominique SCHMITT, Préfet de la Région Aquitaine, Préfet de la Gironde

ET :

La Communauté Urbaine de Bordeaux, ayant son siège Esplanade Charles de Gaulle, 33076 Bordeaux CEDEX, représentée par Monsieur Vincent FELTESSE, agissant en qualité de Président,

ET :

La commune d'Ambarès et Lagrave, représenté par Monsieur Michel HERITIE, agissant en qualité de Maire,

Désignés ci après les Parties.

Les signataires prennent note que ce protocole a été établi en concertation avec le futur concessionnaire de RFF, désigné ci après LISEA.

RFF s'engage à ce que dès l'entrée en vigueur du contrat de concession les charges et devoirs prévus par ce protocole soient transférés au concessionnaire, pour ce qui le concerne. Le présent protocole pourra faire l'objet d'un avenant pour tenir compte de ce transfert au concessionnaire.

## **Préambule**

Le développement de la grande vitesse ferroviaire répond pour la France au besoin d'accroissement de la mobilité à longue distance tout en promouvant le mode de transport le plus sûr et le plus respectueux de l'environnement.

Le projet de Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (SEA) s'inscrit dans la poursuite du maillage du territoire par des lignes ferrées, dans le triple objectif de relier les capitales régionales du Sud-Ouest à la région parisienne, de les relier entre elles et d'assurer la connexion du réseau français au réseau européen. SEA constitue également par l'enjeu économique que représente une telle opération de construction un élément prioritaire du plan de relance de l'économie.

Le projet retenu se raccorde au réseau ferroviaire existant, sur la commune d'Ambarès et Lagrave, au plus près de la Gare Saint Jean de Bordeaux et en continuité des infrastructures nouvelles ou modernisées au nord de cette dernière notamment dans le cadre de l'opération de suppression du « bouchon ferroviaire de Bordeaux ».

Cette grande infrastructure marquera de façon très forte et durable l'aménagement des territoires traversés et le cadre de vie de leurs habitants.

Sur le territoire d'Ambarès et Lagrave, la ligne nouvelle traverse plusieurs quartiers tant industriels que résidentiels ; sa réalisation est accompagnée de l'équipement en protection phonique des deux lignes existantes et de la modernisation de la halte dite de La Gorp sur la ligne classique Paris-Bordeaux, tout ceci ayant un impact important sur le fonctionnement et le cadre de vie de la commune.

Le chantier de la LGV sur le territoire d'Ambarès et Lagrave va nécessiter plus de quatre années de travaux avec différentes phases provisoires d'exploitation du réseau ferré mais aussi de modification des infrastructures urbaines, notamment dans le quartier de la Gorp avec la construction d'un nouveau pont René Coty et la modernisation de la halte et de ses accès.

Compte tenu de la durée du chantier, des études de détails seront engagées et menées pour préciser les grands principes retenus lors de l'avant projet détaillé. Ces études permettront aussi de s'adapter aux évolutions du tissu urbain durant cette période, qu'elles soient induites par le projet ou par d'autres aménagements à l'initiative de la communauté urbaine ou de la commune.

Il est donc déterminant que tout soit mis en œuvre pour garantir, au regard des compromis faits au bénéfice du projet d'intérêt général LGV-SEA et des obligations résultant du contrat de concession, le respect des intérêts locaux, qu'ils s'agissent de ceux de la communauté urbaine comme de ceux de la commune d'Ambarès et Lagrave. A cet effet, le Comité de Pilotage analysera régulièrement l'avancement de ces opérations.

Considérant le niveau d'attente et d'exigence de la population et des acteurs locaux vis-à-vis des mesures de nature à minimiser les impacts et à maximiser les opportunités du projet en terme de retombées économiques ou d'amélioration de l'urbanisme, les signataires conviennent de l'impérieuse nécessité de réunir et de formaliser dans la conduite du projet les conditions au bon déroulement et au succès de l'opération, en matière d'information, de concertation et de transparence des relations et décisions et de coordination entre les divers intervenants sur les aménagements structurants de la commune d'Ambarès et Lagrave réalisés à l'occasion du chantier de la LGV .

## **Article 1 : Comité de Pilotage**

### **1.1 Comité de pilotage**

Les parties conviennent de la mise en place d'un comité de pilotage présidé par le préfet de la Gironde ou son représentant et réunissant

- le président de la CUB ou son représentant
- Le maire d'Ambarès et Lagrave ou son représentant
- Le directeur régional Aquitaine Poitou-Charentes de RFF ou son représentant
- Le directeur du projet « LGV SEA Tours Bordeaux » de RFF ou son représentant
- Le directeur général de la société concessionnaire LISEA ou son représentant,

En fonction de l'ordre du jour et sur proposition d'un des membres du comité de pilotage, les parties conviennent de pouvoir inviter avec rang de membre du comité :

- Le président du conseil régional Aquitaine ou son représentant
- Le président du conseil général de Gironde ou son représentant.

Le directeur de COSEA (GIE en charge de la conception et de la construction de la LGV SEA pour le compte de LISEA), ainsi que le directeur d'opérations de la SNCF mandaté par RFF dans le cadre du projet SEA (Equipements ferroviaires et halte de la Gorp principalement) assistent ou sont représentés en tant que de besoin aux séances du comité de pilotage.

Ce comité est en charge de :

- faire le bilan au fur et à mesure de l'avancement du projet des mesures prises pour respecter les engagements de l'Etat pris dans le cadre de la DUP du 10 juin 2009 et les autres engagements de RFF ou du concessionnaire liés à la déclaration d'utilité publique du projet LGV SEA et du raccordement Sud-Est, à la convention de financement du projet et au contrat de concession ;
- suivre l'avancement administratif et technique des opérations identifiées dans le présent protocole et plus largement de toute opération d'intérêt public ou collectif pouvant interagir avec la réalisation de la LGV SEA ;
- proposer des actions de communication à engager pour accompagner les démarches d'information des riverains à la charge du concessionnaire et de RFF et rappeler les objectifs attendus par l'ensemble des parties de la réalisation de cette opération ;
- proposer toutes mesures visant à minimiser l'impact des chantiers et à favoriser le bon déroulement des opérations ;

- formuler toutes propositions utiles ;
- s'assurer de la bonne coordination des acteurs intervenant dans l'élaboration du schéma de voirie et d'aménagements des espaces publics à l'échéance du chantier en vue de sa validation par les autorités compétentes.

Ce comité de pilotage prévoit de se réunir sur une base trimestrielle et à chaque étape importante de la réalisation du projet ou à la demande d'une des parties.

## **1.2 Réunions techniques de coordination**

Dans le cadre de l'application du présent protocole et en vue d'organiser la coordination des différentes opérations et la gestion des interactions, il est prévu la tenue de réunions techniques mensuelles entre les services :

- de la CUB
- de la commune
- de la DREAL, de la DDTM et, en tant que de besoin, de la préfecture
- de maîtrise d'ouvrage de LISEA ou de son groupement conception/construction
- de maîtrise d'ouvrage de RFF ou de son maître d'œuvre

Le Conseil Régional d'Aquitaine et le Conseil Général seront invités en tant que de besoin aux séances de ces réunions techniques et notamment pour ce qui relève de l'aménagement de voiries départementale ou encore du projet de pôle multimodal.

Ces réunions techniques visent à coordonner les chantiers et les procédures et établir autant que nécessaire les documents de synthèse technique ou de calendrier coordonné tant pour ce qui concerne les impacts directs des chantiers (notamment sur les réseaux publics) que pour les modifications de services publics (modification des horaires ou parcours des transports urbains, des services de collecte des ordures, nettoyage, etc....)

Ces réunions sont organisées par LISEA qui en assure la rédaction du compte rendu et la diffusion des documents nécessaires.

## **1.3 Organisation et coopération entre services**

Les parties conviennent de mettre en place les organisations de travail et de répartitions des actions pour ce qui concerne notamment :

- la préparation et l'instruction des dossiers administratifs
- la surveillance des chantiers et des domaines publics
- l'information des riverains et des usagers
- la prévention des actes de malveillance

de façon à ne pas augmenter la charge des services municipaux.

Il est d'ores et déjà retenu que LISEA et RFF prévoient les moyens humains nécessaires; pour sa part, la CUB renforcera les moyens de sa direction territoriale, spécifiquement affecté sur la LGV, pour conforter la fonction de support et d'appui aux services municipaux au titre des appuis d'ingénierie.

Dans le cas où des frais spécifiques seraient d'un commun accord engagés par la ville comme par exemple pour des mesures de communication ou encore des constats contradictoires, ils seront pris en charge directement par l'entité ayant provoqués ces frais, le cas échéant RFF ou son concessionnaire.

## **Article 2 : Documents et instance de référence**

Sans qu'il soit besoin d'en rappeler la portée générale s'imposant au maître d'ouvrage LISEA, les documents normatifs ou prescriptifs applicables, sans préjudice des dispositions du présent protocole, sont :

- le dossier d'enquête préalable et la déclaration d'utilité publique,
- le dossier des engagements de l'Etat,
- et plus généralement toutes dispositions ou prescriptions législatives ou réglementaires applicables à l'opération

Il est rappelé l'instauration, à l'échelle du territoire départemental, du comité de suivi des engagements de l'Etat en application de la circulaire du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets d'infrastructures.

Dans le cadre de la formalisation des engagements de RFF postérieurement à la déclaration d'utilité publique, il a été établi et proposé à la commune le recueil des engagements communaux dans un document intitulé :

« LGV Sud Europe Atlantique – Tours Bordeaux – Angoulême Bordeaux- Dossier des engagements communaux – Commune d'Ambarès-document de travail de septembre 2007 ».

### **Article 3 : Etudes détaillées de la LGV SEA**

L'avant-projet détaillé de la ligne est établi en vue d'une validation courant 2011.

Ce document décrivant les ouvrages définitifs dans leurs caractéristiques principales pour l'ensemble du tracé de la LGV sera par la suite détaillé et complété par les études d'exécution des ouvrages présentant les détails architecturaux et techniques ainsi que les différentes opérations provisoires nécessaires à la réalisation.

Pour tous les aspects touchant à l'environnement, au cadre de vie et aux activités locales, le maître d'ouvrage LISEA, après coordination avec le maître d'ouvrage délégué de RFF pour les travaux placés sous sa responsabilité, présente au comité de pilotage son programme prévisionnel d'études détaillées et d'exécution.

Ce programme explicite :

- les différentes natures d'ouvrage ou d'aménagement dont la conception doit être arrêtée pour l'avant projet détaillé de la ligne,
- les différentes solutions ou procédés mobilisables pour tel ou tel de ces ouvrages,
- les contraintes ou sujétions particulières à prendre en compte,
- le périmètre des maquettes 3D prévues et les modalités de leurs mises à jour,
- le calendrier prévisionnel des études d'exécution, en identifiant pour les ouvrages architecturés ou visibles les dates de concertation sur les détails des ouvrages définitifs.
- les grandes phases de chantier nécessitant des ouvrages d'accès spécifique ou des modifications des conditions de circulations routières ou piétonnes sur la commune,
- les modalités particulières de concertation qui seraient utiles.

Le maître d'ouvrage LISEA rend compte du résultat de ses études et explicite les motivations et justifications des choix techniques opérés.

Dans le respect du calendrier contractuel de la concession, cette concertation peut, en tant que de besoin, intervenir par étapes successives si la complexité de l'ouvrage le justifie ou si des choix techniques intermédiaires sont à opérer.

## **Article 4 : Opérations identifiées liées au projet LGV SEA**

### **4.1 Généralités**

Les projets ou études suivants ont été reconnus, par les parties, comme pouvant nécessiter une coordination technique et de planification avec la LGV SEA. Ils ont été identifiés du fait de leur caractère potentiellement structurant sur les réseaux ou plans d'aménagement de la commune ou encore du fait de leur proximité immédiate avec la zone aménagée dans le cadre de l'opération SEA.

Le Comité de Pilotage analysera régulièrement l'avancement de ces opérations. Les signataires rechercheront les modalités de financement des opérations identifiées et informeront le comité de pilotage de leurs avancements administratifs et techniques

Les signataires s'engagent à examiner de concert les dispositions permettant de faire appel au fonds de solidarité territoriale mis en place dans le cadre de la convention de financement de la LGVSEA, et à veiller à l'élaboration des demandes en conformité avec les modalités de gestion de ce fonds considérant la spécificité de la Commune d'Ambarès et Lagrave .

### **4.2 Itinéraires routiers empruntant le pont du Lyonnais**

Cet itinéraire étant indirectement impacté par le chantier de la LGV SEA (augmentation du trafic, possibilité de délestages notamment transports en commun...) et étant actuellement en sens unique, la commune a demandé à la CUB une réflexion sur le schéma directeur routier de ce secteur afin de permettre le franchissement de la voie ferrée par une voie routière à double sens., Si l'étude de la CUB concluait à la nécessité d'un remaniement important de l'ouvrage existant, RFF examinerait la possibilité de mettre à profit les fermetures momentanées de voies ferrées nécessaires à la réalisation de la jonction d'Ambarès et Lagrave pour de tels travaux a priori réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de la CUB.

### **4.3 Création d'un pôle d'échange multimodal et implantation d'activités aux abords de la halte de la Gorp**

La CUB a mis en place un groupe de travail assisté par une équipe d'architectes urbanistes pour :

- favoriser l'intégration urbaine, architecturale et paysagère de la nouvelle infrastructure ferroviaire,
- créer un pôle d'échange multimodal,
- concevoir un projet d'aménagement ambitieux sur le secteur de La Gorp et en proposer les modalités de réalisation techniques et financières.

L'étude prendra en compte le calendrier de réalisation des infrastructures ferroviaires par RFF et son concessionnaire LISEA, afin de se prémunir, via la

définition de mesures conservatoires ou l'organisation de phases de travaux concomitantes, de surcoûts financiers qui seraient à la charge des partenaires. Le projet d'aménagement du PEM (Pôle d'Echange Multimodal) pourrait relever d'un cofinancement Conseil régional Aquitaine, Etat et CUB, selon les orientations et modalités retenues en 2007 et actées dans la délibération du conseil communautaire du 30 mars 2007. Les parties se concerteront pour le dossier de demande de financement qui sera instruit en conformité avec les modalités de gestion de ces fonds.

La CUB, RFF et LISEA étudieront les conditions techniques et financières du transfert pour la réalisation de ce pôle d'échange et plus largement, pour la restructuration urbaine de l'ensemble du secteur de La Gorp, de la part résiduelle des emprises acquises dans le cadre du chantier de la LGV et ne devant pas être incluses dans le domaine public ferroviaire.

#### **4.4 Création d'une traversée des voies ferrées pour piétons et cycles au droit de la rue Rabaneau**

La commune souhaite la création d'un passage sous voies permettant de raccourcir les itinéraires Piétons/Cyclistes notamment pour l'accès aux équipements publics situés dans le secteur (lycée, collège, équipements sportifs).

Cette opération, qui nécessite la réalisation d'un ouvrage sous les deux voies existantes de la ligne Paris-Bordeaux et sous une voie nouvelle de la LGV (l'autre voie étant, au droit de la rue Rabaneau, posée sur un pont), est étudiée par la CUB.

Les caractéristiques des ouvrages seront arrêtés par la Cub, RFF et Liséa avant la fin de l'année 2011. Pour ce qui concerne les travaux sur les voies existantes, RFF et Liséa rechercheront les moyens de les programmer à l'occasion des fermetures exceptionnelles de ces voies pour les besoins des chantiers de la LGV.

Les signataires rechercheront les modalités de financement de cet ouvrage, notamment dans le cadre de la mise en œuvre du fonds de solidarité territorial (FST).

Dès lors que le financement de cette opération seront arrêtés LISEA et RFF s'engagent dans le cadre du chantier SEA à réaliser les ouvrages, ou si le financement n'est pas assuré, de définir et mettre en œuvre en concertation avec les services de la CUB les mesures conservatoires compatibles avec l'avancement du chantier SEA et facilitant la réalisation ultérieure du passage Rabaneau.

#### **4.5 Réserve urbaine pour la création d'une halte ferroviaire sur les voies Bordeaux Nantes au droit de la rue Victor Hugo**

Dans le cadre des études stratégiques relatives à la desserte TER sur la ligne Bordeaux Nantes, un repositionnement de la halte TER de Lagrave dans un secteur plus central de la commune, en amont du pont de la rue Victor Hugo, a été étudié par la Commune, la CUB, le Conseil Régional et RFF. Dans ce cadre, le Conseil régional a engagé une étude d'actualisation des dessertes.

Un tel projet peut interférer avec les aménagements prévus dans le cadre :

- des protections phoniques prévues le long de la ligne Bordeaux Nantes et sur l'ensemble du raccordement Sud-Est, de part et d'autre des voies et sur la totalité de la commune
- du projet ultérieur de RFF de modification de la géométrie des voies de ce raccordement, ainsi que du projet de rétablissement des voiries communales impactées par le chantier ferroviaire notamment la rue Victor Hugo et la rue de la commanderie des templiers

L'implantation des protections phoniques considérera les éventuelles mesures conservatoires permettant une réalisation ultérieure d'un tel projet.

RFF s'engage par ailleurs à lancer dans le cadre de l'étude de la nouvelle halte les études de rétablissement des voiries et réseaux impactés par ce projet et par le raccordement Sud Est. Il est convenu que les aménagements correspondants seront réalisés, selon le phasage retenu à l'issue de ces études, concomitamment aux travaux ferroviaires par application des dispositions de l'article 2 de la convention de financement de la LGV SEA.

#### **4.6 Itinéraire routier empruntant le passage à niveau Barbère**

Le passage à niveau situé au croisement de la rue Barbère et des voies ferrées de la ligne Bordeaux-Nantes n'accueille actuellement qu'un trafic routier de proximité ; il dessert un important centre de déficients visuels.

L'ensemble des parties convient qu'une modification substantielle du trafic routier sur ce secteur ou encore du trafic ferroviaire nécessitera au préalable une étude sur la sécurité de ce passage à niveau. Dans ce cadre le projet de la LGV SEA s'est engagé à ne pas proposer d'itinéraire alternatif par ce secteur durant la phase chantier.

RFF engage sans délai en relation étroite avec la commune et le gestionnaire de la voirie les études visant la détermination des aménagements d'amélioration de la sécurité des usagers de ce passage. Les études et travaux seront réalisés concomitamment au chantier LGV de la Commune d'Ambarès et Lagrave selon les financements de droits communs.

#### **4.7 Eco quartier des Erables**

Le quartier des Erables fait l'objet d'une opération urbaine, conduisant à la création d'un Eco quartier.

Les enjeux environnementaux de cet Eco quartier s'inscrivent dans le cadre des projets pilote du Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA) au titre des ambiances sonores et traitement acoustique en milieu urbain. Il a été présenté lors des 6èmes assises de l'Environnement Sonore au Conseil Economique et Social le 15 décembre 2010.

Les projets correspondants n'ont pu encore être mis en cohérence avec la mise en œuvre des protections acoustiques le long des voies ferrées implantées sur la commune d'Ambarès et Lagrave prévue par le projet SEA.

Ces protections ont été dimensionnées par RFF et LISEA dans l'objectif de respecter les seuils de contribution sonore ferroviaire de 60 dB(A) de jour et 55dB(A) de nuit en façade des habitations fixés par la réglementation pour les projets de ligne nouvelle en ambiance sonore modérée.

Dans le cadre de la définition des dispositions de nature à créer des zones calmes et de Haute Qualité Sonore sur l'Eco quartier (objectif cible de diminution de 5 dB(A) jour et de 10 dB(A) nuit), RFF s'engage en cohérence avec le planning d'études et de travaux du chantier à conduire une concertation avec les aménageurs de l'éco quartier afin de définir les conditions techniques et les modalités de financement des éventuels renforcements ou extensions de ces protections.

Le choix des matériaux, les modalités de mise en œuvre et d'entretien des protections au droit de l'Eco quartier, qu'il s'agisse de merlons ou d'écrans, retiendront les principes arrêtés par la maîtrise d'œuvre urbaine et paysagère de l'Eco quartier dès lors qu'ils sont compatibles avec les contraintes et servitudes ferroviaires.

Le principe prévu pour les merlons, sous réserve du respect des servitudes du domaine ferroviaire, est que le versant en visibilité de l'Eco quartier sera entretenu par la ville et pour son autre versant par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

#### **4.8 Passage souterrain public dit « Pont du Tango »**

Le passage souterrain piétons/cyclistes existant sous les voies et quais de la Halte de la Gorp, doit voir sa structure renforcée pour supporter les nouveaux aménagements de la halte (quais et murs) et les appareils de voies de la LGV.

L'aménagement définitif de la halte et des voiries et trottoirs environnants prévoit le maintien et l'amélioration qualitative de la double fonction de ce passage liaison urbaine et circuit de communication entre les quais de la halte.

En complément de ce passage, l'aménagement de la halte dans le cadre du projet SEA inclut la création d'escaliers et ascenseur entre les quais et le trottoir du nouveau pont René Coty créant ainsi un deuxième cheminement spécifiquement adapté aux personnes à mobilité réduite.

#### **4.9 Quartiers du Chêne Vert et Michaëlis.**

Dans le cadre des remises en état des voiries de ces quartiers suite à la réalisation des travaux de la LGV ou de remaniement de réseaux liés à cette dernière, une concertation sera conduite avec les services de la CUB pour déterminer les dispositions définitives à retenir pour ces réfections.

Afin de permettre la circulation liée aux travaux LGV SEA et de garantir la bonne desserte du quartier, la rue de Canterane sera réaménagée sur sa longueur (430m) selon un profil en travers cible de 10 m d'emprise conformément au plan d'alignement étudié qui sera à approuver et aux normes communautaires.

Dans le cas où la CUB retiendrait le principe d'élargissement de certaines voiries ou trottoir, la CUB se concertera avec LISEA pour conduire de façon coordonnées, chacun pour ce qui le concerne, les procédures d'extension du domaine public et de réalisation des travaux dans un souci de moindre gêne pour les riverains, de mutualisation des procédures ou études et d'optimisation des travaux et des conditions de circulation.

#### **4.10 Ecrans Acoustiques, Murs et Merlons, clôtures, implantations et gestions ultérieures.**

La réalisation de la LGV s'accompagne de la réalisation d'un linéaire important de murs, d'écrans acoustiques, de merlons ou clôtures afin de minimiser les gênes sonores induites par les circulations ferroviaires tout en délimitant les emprises des trois axes présents sur la commune (Paris Bordeaux, Bordeaux Nantes et la LGV SEA).

L'implantation et l'architecture des « faces vues » depuis les zones urbaines et notamment celles en interface avec le domaine public communal (par exemple les murs de la halte de la Gorp) feront l'objet d'une mise au point avec les services en charge de l'architecture et de la gestion des espaces publics de la commune et de la CUB.

Ces ouvrages détaillés dans le dossier des engagements de l'Etat, sont à charge de RFF ou LISEA et sont a priori implantés dans les emprises ferroviaires. Ils sont conçus pour respecter les conditions réglementaires visant à limiter le bruit des infrastructures ou limiter le risque de pénétration de personnes non habilitées dans les emprises ferroviaires ainsi que les exigences en termes d'accès pour les secours et la maintenance.

Des protocoles particuliers à chacune des zones définiront les modalités techniques et financières d'entretien avec les différents acteurs concernés : Commune, CUB, RFF, LISEA, autres aménageurs et propriétaires privés.

Ces protocoles définiront notamment les divers accords entre services pour :

- les limites précises de propriété de ces ouvrages, (notamment dans le cas de merlons
- la maintenance des murs, merlons ou clôtures
- les accès pour l'entretien, le service ainsi que les règles de gestion des portails portillons et voies d'accès ou entretien
- les conditions à respecter pour la réalisation et l'entretien périodiques des éventuelles plantations (face visible des merlons, murs végétalisés, plantations d'arbre de hautes tiges aux abords de ces équipements)
- les coordinations retenues en matière de sûreté et sécurité (des personnels intervenant comme de sécurité publique).

## **Article 5 : Préparation et déroulement des travaux**

### **5.1 Schéma général d'organisation.**

A l'échelle communale, LISEA établit et présente un schéma général de l'organisation du chantier de la LGV SEA qui explicite :

- le calendrier général et le phasage éventuel du chantier en sections fonctionnelles,
- les principes généraux d'approvisionnement des sites de travaux (granulats, fournitures, équipements) privilégiant le mode ferroviaire et les emprises propres aux chantiers.
- l'implantation des accès aux emprises de chantiers, des bases et sites logistiques structurants,
- les chantiers relevant de tiers identifiés comme devant être coordonnés notamment les gestionnaires de réseaux enterrés (eaux sous pression, gaz télécom, assainissement, alimentation électrique, éclairage public, etc.
- les contraintes prises en considération pour la coordination avec d'autres maîtres d'ouvrages notamment celles pouvant influencer sur les itinéraires des riverains ou d'approvisionnement ou encore sur les emprises de chantier.

Ce schéma est mis à jour en tant que de besoin pour toute évolution significative de ses dispositions générales.

### **5.2 Information sur les chantiers et mesures d'accompagnement de ces derniers**

Les services de la CUB et de la commune échangent avec LISEA à propos des impacts sur la vie locale et les mesures correctives envisagées pour ce qui concerne notamment :

- les nuisances du chantier (bruit, poussière,...),
- les circulations induites hors emprise pour les accès et approvisionnements,
- les modifications provisoires et définitives des voies de circulation et les mesures d'exploitation et de police requises, ainsi que les modalités administratives, techniques et financières de gestion ultérieure des ouvrages restitués,
- les besoins spécifiques d'installation de chantier provisoire (bases logistiques, dépôts, bases vie),
- les modalités de constat d'état des lieux et de remise en état par LISEA des voiries et ouvrages publics utilisés pour les besoins du chantier,
- la gestion des aléas et des risques associés.

Le suivi de ces mesures correctives est présenté au Comité de Pilotage qui fait valoir ses observations et suggestions.

Un partage d'informations en vue de la limitation des impacts sera organisé, à l'initiative de la CUB, avec les principaux maîtres d'ouvrages intervenant sur le territoire. Ce partage d'informations sous forme de réunions de travail ou mise à dispositions de documents a pour objectif de dégager toutes les synergies potentielles en termes de coordination des chantiers.

Notamment cette coordination portera sur la gestion des itinéraires principaux de circulations routières (vie quotidienne comme chantiers) et la préservation des voiries, sur la gestion des enjeux environnementaux (hydraulique notamment), et des matériaux de remblais ou déblais ainsi que sur l'ensemble des impacts sur l'activité économique et sociale de la commune.

Le schéma est mis à jour de façon continue à chaque évolution, et l'information correspondante est assurée dans les meilleurs délais de prévenance possibles de même que toute survenance d'aléa susceptible d'affecter sensiblement l'environnement du chantier.

### **5.3 Dispositifs de coordination et d'information des services de la CUB et de la commune sur les chantiers élémentaires et les avancements prévisionnels**

Pour permettre aux services instructeurs de la CUB ou de la commune de préparer leurs avis ou d'apporter les informations utiles aux élus dans des délais les plus pertinents, il est convenu par les parties la mise en place d'un groupe de travail sur le partage d'informations géographiques issues du SIG (Système d'Information Géographique) du concessionnaire et sur la mise à jour régulière de l'information sur l'avancement réel des travaux et le recalage du planning prévisionnel.

LISEA organise des réunions techniques mensuelles d'information et de coordination comme visé au paragraphe 1.2 qui feront l'objet de comptes rendus et de plans d'action.

Le comité de pilotage est informé régulièrement du bilan de ces réunions.

Dans le cadre du partage d'expérience avec la CUB, LISEA s'engage à mettre en place les dispositifs de « médiateur chantier », dès la signature du Décret de concession, et de « cellule de synthèse intégrant les chantiers et incidences sur les services urbains ».

Les parties conviendront des organisations permanentes à mettre en place pour centraliser les informations à restituer tant aux intervenant techniques qu'aux services d'informations.

## **Article 6 : Information et communication**

LISEA propose aux partenaires un plan de communication et met en place un plan de communication tant à destination du grand public que vis-à-vis des élus et acteurs locaux.

### **6.1 Dispositions relatives à la communication vis-à-vis des riverains**

Dans le cadre des moyens d'information et de communication mis en place pour le projet SEA, les enjeux liés à la complexité spécifique du chantier et de ses impacts sur les réseaux urbains, feront l'objet de dispositions particulières sur la commune d'Ambarès et Lagrave.

Ainsi, LISEA devra fournir les éléments de communication nécessaires aux différents médias ou site d'information de la CUB et de la Commune afin de pouvoir informer le plus grand nombre de riverains.

Dans le cas où une action de communication nécessiterait de mobiliser les moyens de la ville, une convention financière sera établie avec Liséa ou RFF précisant les modalités de participation aux frais ainsi engagés.

En concertation avec la commune RFF et/ou LISEA organiseront de façon régulière et en fonction de l'actualité du chantier des réunions ouvertes au public et aux associations pour présenter l'avancée des travaux.

En cas de communiqué de presse sur le projet, les parties conviennent d'une information préalable réciproque avec comme objectif de favoriser la compréhension des enjeux techniques et du calendrier de réalisation par les riverains.

### **6.2 Dispositions permanentes d'information et d'identification des chantiers**

Les parties conviendront d'une charte de signalisation et d'identification des chantiers permettant aux riverains de reconnaître les travaux liés à la LGV et d'obtenir les informations nécessaires quant à leur déroulement (notamment présentation de l'ouvrage final, durée de l'intervention, contact chantier).

Outre les principes d'affichage et de signalisation « in situ », cette charte définira les modalités d'insertion d'encarts dans les publications écrites ou les sites internet de chacune des parties ainsi que les principes d'affichage et de mise à disposition de plaquettes ou dépliants dans les espaces publics gérés par chacune des parties.

Dans l'optique de développer l'attractivité autour de cet ambitieux projet d'aménagement et à la demande des collectivités, le maître d'ouvrage mettra en

place un programme raisonnable de « vitrines chantiers » permanentes pour permettre aux riverains, et plus largement aux habitants de l'agglomération, de s'approprier le projet de la LGV-SEA.

Ce programme, sous la responsabilité de LISEA, comprendra un belvédère accessible au public, afin d'offrir à la population une vue globale de l'activité du chantier sous réserve de pouvoir en assurer l'implantation et la sécurité.

### **6.3 Communication particulière dans le cadre d'opérations programmées**

Certaines phases particulières de chantier sont identifiées comme nécessitant une campagne d'information préalable de la population soit par leur impact immédiat (par exemple démolitions des ouvrages au dessus des voies durant la nuit) soit de par les modifications des habitudes qu'elles impliqueront (par exemple fermeture temporaire de la rue de La Gorp, mise en service de la nouvelle rue René Coty ou encore de la nouvelle halte de la Gorp après fermeture provisoire de celle existante).

Dans ce cadre, un plan de communication sera présenté à l'ensemble des parties pour être décliné dans les divers médias de communication ou mis à disposition dans les lieux publics de la commune.

### **6.4 Organisation de visites de chantier**

Lors de mises en œuvre sur le chantier de techniques particulières ou exceptionnelles, LISEA s'attachera à permettre des visites de chantiers pour les élus, les associations, les services et le public.

### **Article 7 : Accueil et préparation des chantiers**

Les acteurs locaux signataires s'engagent à initier une réflexion et un plan d'actions visant, pour ce qui les concerne et dans la limite de leurs compétences, à préparer et à optimiser, au bénéfice des chantiers, la mobilisation des ressources en matière d'accueil des travailleurs, d'hébergement, de services, de sous-traitance et d'insertion professionnelle.

Cette démarche associera étroitement les différents maîtres d'ouvrage dans la définition des objectifs et l'expression des besoins à satisfaire et s'inscrira en collaboration et cohérence avec les initiatives de l'Etat en la matière.

Les acteurs locaux signataires s'engagent en outre à assister LISEA dans ses relations avec les populations locales. Ils rechercheront à faciliter, dans le respect du contrat de concession et du dossier des engagements de l'Etat, l'intervention du concessionnaire afin d'optimiser le déroulement du chantier de sorte qu'il ait le maximum de retombées positives, notamment sur l'économie locale et le développement des territoires traversés.

### **Article 8 : Gestion du présent protocole et publicité**

Tout signataire du protocole est autorisé à en faire publicité et à mentionner ses principes dans le cadre de son activité.

\* \* \*

Monsieur Bruno de MONVALLIER  
Directeur régional Aquitaine  
Poitou-Charentes de RFF

Monsieur Dominique SCHMITT  
Préfet de la Région Aquitaine,  
Préfet de la Gironde

Monsieur Vincent FELTESSE  
Président de la Communauté  
Urbaine de Bordeaux

Monsieur Michel HERITIE  
Maire de la commune  
d'Ambarès et Lagrave