

PROTOCOLE DE COOPERATION POUR  
L' AMELIORATION DES CONDITIONS DE FONCTIONNEMENT  
DE LA ROCADE DE LA METROPOLE BORDELAISE  
ET DE SES PRINCIPAUX ACCES  
SUR LE PERIMETRE DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

Entre les soussignés :

L'Etat, représenté par le Préfet de région Aquitaine, Préfet de la Gironde,

Le conseil régional d'Aquitaine, représenté par son Président,

Le conseil général de Gironde, représenté par son Président,

La communauté urbaine de Bordeaux, représentée par son Président,

## **Préambule**

La rocade de Bordeaux est un nœud important du réseau national autoroutier. Interconnectant quatre autoroutes (A10, A63, A62, A89), elle est la porte nord d'entrée en Aquitaine. Elle interconnecte aussi les RD936, RD113, RD1010, RD1250, RD106, RD213 et RD1215, axes départementaux structurants. Enfin, elle occupe une place majeure dans l'organisation des déplacements au sein de l'agglomération bordelaise.

Longue de 45 km, elle comporte 27 échangeurs et enregistre un trafic moyen quotidien élevé, variant selon les sections de 85 000 à 130 000 véhicules, dont 6 000 à 18 000 poids lourds.

Côté est, la section de la rocade entre l'A10 au nord et l'A63 au sud, est à 2x3 voies.

Côté ouest, la section de la rocade comprise entre les échangeurs n°1 et 15 est à 2x2 voies à l'exception de la section comprise entre les échangeurs n°2 à 4 qui a été portée à 2x3 voies à l'occasion de l'élargissement du pont d'Aquitaine. Ce secteur joue un rôle primordial, essentiellement local, dans l'organisation des déplacements dans l'agglomération. Il supporte un trafic très important et présente des périodes de congestion aux heures de pointe du matin et du soir.

Les projets d'urbanisation et de densification que ce soit en intra-rocade ou à ses abords sont nombreux et ont des impacts importants sur le fonctionnement de la voie. Ils nécessitent une modernisation de la rocade et de ses accès.

Parallèlement les projets d'infrastructures de transport aux abords de la rocade (nouvelles lignes de tramway et aménagement de certaines voies d'accès ou à proximité de la rocade) ont également un impact sur le fonctionnement de celle-ci.

Enfin des réflexions sur de nouvelles façons de se déplacer, co-voiturage, voies réservées, commencent à se développer. Une mission d'expertise est en cours à cette fin, afin notamment d'aider à construire une démarche permettant d'étudier, lors de la mise à 2x3 voies de la rocade, la réservation d'une voie de circulation aux véhicules à fort taux d'occupation.

**Dans ce contexte les signataires du présent protocole sont convenus des dispositions ci-dessous :**

## **Article 1 – Principes de coopération**

Les signataires s'accordent sur l'importance de la rocade de Bordeaux, partie du réseau routier national, pour :

- le transit international des marchandises et des voitures particulières entre la France et la péninsule ibérique ;
- la distribution des trafics qui convergent vers l'aire métropolitaine bordelaise ;
- la desserte des grands pôles de la métropole ;

la répartition entre ces trois fonctions étant variable selon les sections.

Ils s'engagent à coopérer pour partager les informations, identifier, préparer et mener les projets portant sur l'infrastructure et son exploitation et visant à améliorer la capacité et la fluidité du trafic, ainsi qu'à réduire les nuisances sonores et les impacts sur l'environnement naturel.

Ils s'obligent à une mutuelle information sur l'ensemble des projets et actions susceptibles d'avoir un impact sur le fonctionnement de la rocade, notamment :

- les projets ayant pour objet ou conséquence prévisible une modification significative des flux, des reports modaux ou d'itinéraires ou des impacts temporaires sur l'exploitation de la rocade ;
- les projets et aménagements modifiant les conditions d'accès aux axes interconnectés et de desserte des pôles directement desservis.

Ils reconnaissent l'utilité d'une optimisation de la mobilisation des financements pour faire face aux enjeux posés par l'exploitation et la modernisation de la rocade.

## **Article 2 – Création d'un groupe d'échanges et de suivi**

Les opérations de modernisation de la rocade de Bordeaux et de ses accès constituent un ensemble qui nécessite la création d'un groupe d'échanges et de suivi entre les différents maîtres d'ouvrage d'infrastructure de transport et les autorités organisatrices de transports.

Ce groupe aura pour mission :

- de partager sur la vision et les objectifs des partenaires sur le fonctionnement et l'évolution de la rocade et de ses accès ;
- de donner une vision d'ensemble des projets des partenaires en lien ou à proximité de la rocade ;
- d'examiner les modalités globales de financement et de concertation avec les autres partenaires concernés ;
- de suivre l'avancement des opérations des différents maîtres d'ouvrage.

Il est présidé par le préfet de région, maître d'ouvrage délégué des opérations de modernisation de la rocade, ou de son représentant, et est composé d'un représentant :

- pour l'Etat : de la DREAL, de la DIRA et de la DDTM33,
- du conseil régional d'Aquitaine,
- du conseil général de la Gironde,
- de la communauté urbaine de Bordeaux.

Il se réunit au minimum une fois par an à l'initiative de son président ou à la demande d'une des collectivités locales membres. L'ordre du jour est fixé par le président après consultation des autres membres et est transmis en même temps que l'invitation.

### **Article 3 – Pilotage des projets**

Le groupe d'échanges et de suivi n'a pas pour objectif d'assurer le pilotage de chacun des projets. A cette fin chaque maître d'ouvrage pourra mettre en place un comité de pilotage qui réunira en plus des partenaires du présent protocole, les autres acteurs concernés et notamment, en tant que de besoin, les communes.

La création de ces comités sera discutée dans le groupe d'échanges et de suivi. Les faits marquants de ces comités de pilotage seront communiqués au groupe d'échange et de suivi.

### **Article 4 – Financement des projets**

Les participations financières des partenaires aux différents projets sont précisées dans des conventions spécifiques existantes ou à venir.

Le groupe d'échange et de suivi examinera chaque année un bilan global des financements.

### **Article 5 – Projets déjà identifiés**

De nombreux projets sont d'ores et déjà identifiés, voire engagés à divers niveaux d'avancement. Ils sont identifiés ci-après. Cette liste n'est pas limitative, elle pourra être complétée avec l'accord de tous les partenaires.

#### Article 5.1 - Mise à 2x3 voies de la rocade entre les échangeurs 4 et 16

L'aménagement consiste à créer une 3<sup>ème</sup> voie par l'intérieur du terre-plein central, en conservant l'ensemble des échanges existants dont certains doivent être réaménagés. Il poursuit trois objectifs :

- améliorer la qualité environnementale notamment dans les domaines de l'assainissement et de la protection contre le bruit ;
- améliorer la capacité, la sécurité et la fluidité de l'A630 pour offrir un niveau de service satisfaisant notamment aux heures de pointe ;
- optimiser le fonctionnement et l'intégration urbaine des échangeurs.

La longueur totale est de 20,3 km, dont 8,9 km entre les échangeurs 10 et 16 et 11,4 km entre les échangeurs 4 et 10.

Sur la première section, entre les échangeurs 10 et 16, une enquête publique a été menée début 2008, comme première phase d'un programme de mise à 2x3 voies allant jusqu'à l'échangeur 4. La déclaration d'utilité publique a été prononcée par le préfet le 3 décembre 2008. Le coût des travaux correspondant est estimé à 220 M€ (janvier 2008). La première phase de ces travaux a démarré fin 2009 par l'aménagement de l'échangeur 12 pour un montant de 9,5 M€. La modernisation de la rocade se poursuivra par l'aménagement de cette section.

La seconde section a fait l'objet d'études préliminaires pilotées par l'Etat entre les échangeurs 10 et 6 et par la CUB entre les échangeurs 6 et 4. Sur cette base des études d'avant-projet sont en cours pour une enquête publique prévue fin 2014. Dans la perspective de la coupe d'Europe de football 2016 il est prévu de construire un nouveau stade sur le site de Bordeaux-Lac. Il sera notamment desservi par la rocade depuis les échangeurs 4 à 5. En lien avec le projet de mise à 2x3 voies l'objectif est d'examiner les modifications qu'il pourrait être utile d'anticiper pour améliorer la desserte de cet équipement.

#### Article 5.2 – Deuxième phase de mise en place du système d'information dynamique des usagers ALIENOR

Ce système couvre la rocade de Bordeaux ainsi que les voies rapides qui y sont connectées (A10, A62, A63, RN89). Il vise à favoriser la gestion dynamique du trafic et des conditions d'accès pour une meilleure sécurité des usagers et pour optimiser la qualité de service.

Il comprend aujourd'hui 28 panneaux à messages variables (PMV), 93 stations de comptage du trafic et 71 caméras de surveillance, sur un réseau de 42 km de rocade et 20 km de pénétrantes.

Il est envisagé que la deuxième phase comprenne :

- l'information dynamique sur l'état du trafic sur la rocade aux usagers des grands axes des réseaux départementaux et communautaires ;

- l'augmentation du nombre de systèmes automatiques de comptage, notamment sur les bretelles d'accès à la rocade, pour une connaissance approfondie de la structure du trafic et sa gestion en temps réel ;
- la gestion dynamique des vitesses maximales autorisées sur l'autoroute A 63 au sud de Bordeaux afin de réguler la vitesse des usagers en fonction du trafic et ainsi optimiser son écoulement ;
- l'information des usagers de la rocade sur les services de transports en commun aux échangeurs où existent une station de tramway et un parking relais afin de favoriser un transfert modal de transport ;
- l'information dynamique aux poids lourds sur les services offerts sur les aires de repos, notamment le nombre de places disponibles.

Le coût des travaux correspondant est estimé à 13 M€.

La première phase de ces travaux a démarré fin 2009 par la pose de fibre optique le long d'A63, financé à hauteur de 2,5 M€ dans le cadre du plan de relance.

### Article 5.3 – Mise à niveau environnemental de la RN89 sur Artiques-près-Bordeaux et amélioration du fonctionnement du système d'échange entre la rocade et la RN89

Le système d'échanges entre la rocade et la RN89, en plus de relier ces deux axes majeurs, distribue l'ensemble de l'urbanisation commerciale et résidentielle du secteur. Il connaît des saturations fréquentes, et ne répond plus aux besoins d'échanges qui se sont accrus entre Bordeaux et Libourne.

Le projet d'aménagement a pour objet d'apporter des réponses aux différents enjeux de mobilité, de sécurité routière et de mise à niveau environnementale (protection contre le bruit, protection de la ressource en eau, etc.). Une étude générale de définition des variantes et des principes d'aménagement a démarré en septembre 2009.

Il est prévu que la première phase, correspondant à la mise à niveau environnementale entre l'échangeur 26 et l'échangeur 2 sur la RN89, pour un montant estimé à 6 M€, soit soumise à enquête publique au second semestre 2012.

### Article 5.4 – Protections acoustiques le long des voies rapides urbaines

Dans le cadre de l'opération de réduction des nuisances sonores sur les voies rapides urbaines de l'agglomération bordelaise, comprenant notamment la rocade, une première phase de travaux de réalisation d'écrans acoustiques a été achevée en juillet 2009 dans le cadre du IV<sup>ème</sup> CPER.

Suite à la réalisation d'économie, des études pour la protection de quartiers complémentaires ont permis de redéfinir les quartiers prioritaires au sein de la liste arrêtée lors de la concertation de 2007. Ces quartiers sont Pont de Bouliac (Bouliac), Tressan-Grand Tressan (Lormont), Les Sables – Au Pasten (Villenave d'Ornon).

Le plan de protection du bruit dans l'environnement (PPBE) en cours d'élaboration permettra d'identifier les éventuels autres secteurs nécessitant des protections.

### Article 5.5 – Amélioration de la desserte du sud de l'agglomération

D'importants projets de développement urbains vont modifier à la fois les conditions d'accès au sud de l'agglomération au niveau des échangeurs 20 et 21 et l'importance des besoins. Il s'agit notamment des projets :

- de création d'une plateforme multimodale à Hourcade ;
- de l'adaptation de la desserte de la gare Saint Jean rendue nécessaire pour faire face à l'augmentation significative du trafic induite par la réalisation de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique (Tours Bordeaux, Bordeaux Toulouse, Bordeaux Espagne) ;
- du développement de l'opération d'intérêt national Bordeaux Euratlantique, avec notamment la création d'un centre d'affaire de 500 000 m<sup>2</sup> et de 15 000 logements ;
- de l'aménagement en boulevard urbain de la voie sur berge (A631) ;
- de la densification urbaine à proximité des échangeurs, (domaine de Geneste et les Rives d'Arcins notamment).

## Article 5.6 – Réflexion sur les hypothèses et la modélisation des déplacements au droit de l'agglomération bordelaise

La mise en oeuvre des politiques de déplacements nécessite de partager les devenirs de l'agglomération bordelaise en termes d'aménagement global du territoire, de croissance démographique et de mobilité.

Les évolutions récentes aussi bien sur le plan urbain que sur celui de l'offre de transport, les enseignements sur les pratiques de mobilité actuelles issues des enquêtes « déplacements » et les perspectives de développement de l'agglomération rendent nécessaire le partage de la situation actuelle et la définition d'un corps d'hypothèses communs, ainsi que la création d'un nouvel outil de modélisation multimodal partagé support technique nécessaire à la réflexion.

Parallèlement aux projets de modernisation de la rocade les signataires du présent protocole partagent la volonté de mener à bien une réflexion sur le système multimodal de déplacements comme outil de l'aménagement du territoire et s'agissant de la rocade de réfléchir sur la place qu'elle doit jouer dans le système de déplacement de l'agglomération, en compatibilité avec les besoins d'écoulement du transit.

## Article 5.7 – Développement du co-voiturage

A la demande la Communauté urbaine de Bordeaux, l'Etat a initié une mission d'expertise confiée l'ingénieur général Christian Pitié, sur l'opportunité du déploiement d'un système de réservation de voies aux véhicules à fort taux de remplissage dans la perspective de la mise à 2x3 voies de la rocade ouest de Bordeaux.

Cette mission s'est déroulée au cours de l'année 2010. Elle a mis en avant l'enjeu d'un développement de la pratique du co-voiturage et de la nécessité de l'aborder à l'échelle de l'agglomération.

Les partenaires partagent la volonté de définir conjointement une politique de promotion et d'incitation au co-voiturage et de priorité aux véhicules à forte occupation (covoiturage, taxis, transports en communs, navettes, voitures auto-partagées).

## Article 5.8 – Développement des transports en communs

Plusieurs parcs relais existants ou prévus sont situés à proximité de la rocade.

Il sera étudié la possibilité de concevoir ou de faire évoluer ces ouvrages afin de maximiser le report sur les réseaux de transport en commun. Il sera notamment étudié la possibilité de favoriser la dépose rapide de passager, l'accessibilité en co-voiturage et l'accessibilité en vélo. En outre la possibilité de desservir ces parcs relais par un réseau de bus express circulant sur la rocade sera étudiée.

## **Article 6 – Suivi du protocole et modalités de révision**

Le suivi du protocole se fera une fois par an dans le cadre de la réunion du groupe d'échange et de suivi sur la rocade. Il sera fait un pont d'avancement des dossiers ainsi qu'un point financier.

Les éventuelles modifications du protocole, sur la définition des études ou leurs modalités de suivi, en particulier, seront réalisées sous la forme d'un avenant au présent protocole.

## **Article 7 : Publicité**

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

Le Préfet de la région Aquitaine,  
Préfet de la Gironde

Le Président du conseil régional d'Aquitaine

Patrick STEFANINI

Alain ROUSSET

Le Président du conseil général de Gironde

Le Président de la Communauté  
urbaine de Bordeaux

Philippe MADRELLE

Vincent FELTESSE

**PREMIERE CONVENTION POUR LE FINANCEMENT  
DES ETUDES ET TRAVAUX D'AMELIORATION DU FONCTIONNEMENT  
DE LA ROCADE DE LA METROPOLE BORDELAISE**

**ENTRE**

Monsieur **Patrick STEFANINI**, Préfet de la région Aquitaine, Préfet du département de la Gironde, agissant au nom de l'État,

et

Monsieur **Vincent FELTESSE**, Président de la Communauté urbaine de Bordeaux (CUB), agissant au nom de la Communauté urbaine,

- VU** le mandat en date du 30 septembre 2009 donné par le Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer, définissant la liste des opérations retenues pour l'Aquitaine dans le cadre du programme de modernisation des itinéraires routiers 2009-2014 ;
- VU** la délibération n°2011-0385 en date du 27 mai 2011 de la Communauté urbaine de Bordeaux autorisant son Président à signer la présente convention ;
- VU** le projet de protocole de coopération pour la gestion et la modernisation de la rocade de Bordeaux et de ses accès sur le territoire de la Communauté urbaine de Bordeaux, tel que délibéré à la même date par la Communauté urbaine de Bordeaux ;

**il a été convenu ce qui suit :**

**Article 1 – Objet de la convention**

La présente convention a pour objet de fixer les conditions dans lesquelles l'État et la Communauté urbaine de Bordeaux apportent leurs concours financiers à la réalisation d'une première tranche de modernisation de la rocade de Bordeaux.

Cette tranche comprend quatre opérations :

- A) La mise à 2x3 voies de la section comprise entre les échangeurs 10 et 16 inscrite au programme de modernisation des itinéraires routiers sur la période 2009-2014.
- B) Les éventuels aménagements des échangeurs 4 dans la perspective de la desserte du futur stade de Bordeaux.
- C) Les études de modernisation entre les échangeurs 19 à 22, visant à assurer une desserte optimale des grands projets du sud de l'agglomération.
- D) L'identification des mesures d'accompagnement d'une politique de promotion du covoiturage concernant la rocade dans le cadre d'une politique à l'échelle de l'agglomération.

## **A) Mise à 2x3 voies de la rocade entre les échangeurs 10 et 16**

### **Article 2 – Contenu de l'opération**

Les travaux seront réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de l'État. Ils visent à :

- améliorer la capacité, la sécurité et la fluidité de l'A630 pour offrir un niveau de service satisfaisant notamment aux heures de pointe ;
- améliorer la qualité environnementale notamment dans les domaines de l'assainissement et de la protection contre le bruit ;
- optimiser le fonctionnement et l'intégration urbaine des échangeurs.

L'avancement technique de cette opération, sous réserve de la programmation annuelle des crédits et d'éventuels aléas techniques, permet d'envisager le calendrier suivant de réalisation des travaux des éléments fonctionnels ci-après :

- aménagement de l'échangeur 12 : 2009-2011 ;
- aménagement de la section entre les échangeurs 15 et 16 et de l'échangeur 15 : 2011-2012 ;
- mise à 2x3 voies depuis l'échangeur 15 en remontant vers l'échangeur 10 : 2013-2015.

Les signataires partagent la volonté d'optimiser cet investissement. A cette fin l'Etat engagera une expertise technique et fonctionnelle, dans une logique d'analyse de la valeur, afin de dégager des pistes d'économie. Le résultat de cette expertise sera examiné avec la Communauté urbaine de Bordeaux, et il en sera tiré des conclusions communes avant le lancement des prochains appels d'offres de travaux.

La possibilité d'une réalisation anticipée des protections acoustiques, là où c'est techniquement possible, sera examinée dans le cadre du comité de suivi mentionné dans le protocole et une décision commune sera prise à cet égard.

### **Article 3 – Montant de l'opération et modalités de financement**

Le montant total de la mise à 2x3 voies entre les échangeurs 10 et 16 a été estimé à 220,5 M€ (valeur janvier 2008) selon la décomposition en annexe. La présente convention traite de la première phase de cet aménagement pour un montant total de 137,27 M€ (valeur janvier 2008) selon le plan de financement suivant :

- Etat : 102,95 M€, soit 75% ;
- Communauté urbaine de Bordeaux : 34,32 M€, soit 25%.

Dans le cadre du plan de relance de l'économie, l'État a en 2009 pré-financé la première phase des travaux d'aménagement de l'échangeur 12 de la rocade pour un montant de 9,54 M€.

## B) Desserte du stade

### Article 4 – Contenu de l'opération

Les études concernant la rocade sont financées par l'Etat. Elles s'appuieront sur les hypothèses d'évolution de trafic liées au futur stade fournies par la Communauté urbaine de Bordeaux. Elles permettront d'identifier les éventuelles adaptations des échangeurs 4 rendus nécessaires par le nouveau stade en lien ou non avec l'Euro 2016.

### Article 5 – Montant de l'opération et modalités de financement

Les éventuels travaux d'aménagement de la rocade, dont le montant sera connu à l'issue des études, seront financés dans le cadre de cette convention, sur les crédits identifiés à l'article 3, comme anticipation de la mise à 2x3 voies de la rocade entre les échangeurs 4 et 10. Cette modification fera l'objet d'un avenant à la convention une fois les travaux et leur montant arrêté.

## C) Amélioration de la desserte du sud de l'agglomération

### Article 6 – Contenu de l'opération

Compte tenu de l'importance des projets stratégiques au sud de l'agglomération (Euratlantique, augmentation du trafic ferroviaire à la gare Saint Jean, plate-forme multimodale d'Hourcade, etc.) l'État et la Communauté urbaine de Bordeaux partagent la volonté d'engager des études sur le fonctionnement de la section de la rocade située entre les échangeurs 19 et 22 et sur les modalités de desserte du sud de l'agglomération par la rocade.

A cette fin la Communauté urbaine de Bordeaux réalisera une étude des déplacements prenant en compte l'ensemble des projets d'urbanisation de la zone. Cette étude sera réalisée dans un délai de 18 mois à compter de la signature de la présente convention.

L'Etat s'engage à :

- réaliser parallèlement à l'étude de déplacements menée par la CUB, les études préalables à l'enquête d'utilité publique<sup>1</sup> de l'aménagement de l'échangeur n°20 permettant, compte tenu des contraintes locales, de maximiser les capacités d'échanges. Ces études seront réalisées dans un délai de 30 mois à compter de la signature de la présente convention ;
- réaliser les études de faisabilité des autres aménagements de la rocade entre les échangeurs 19 et 22 qui auront éventuellement été identifiés comme nécessaires par l'étude de déplacements.

### Article 7 – Montant de l'opération et modalités de financement

La Communauté urbaine de Bordeaux financera seule l'étude des déplacements.

L'Etat financera seul les études préalables à l'enquête d'utilité publique de l'aménagement de l'échangeur n°20, le cas échéant dans le cadre du PDMI de la rocade, ainsi que les études de faisabilité des autres aménagements de la rocade entre les échangeurs 19 et 22.

A l'issue des études préalables à l'enquête d'utilité publique de l'aménagement de l'échangeur n°20 et en fonction de leurs résultats qui définiront le montant des travaux à réaliser, l'Etat et la

<sup>1</sup> Les études préalables à l'enquête d'utilité publique permettent d'arrêter les caractéristiques techniques du projet, de fixer son coût avec une bonne fiabilité et de lancer l'enquête publique.

Communauté urbaine de Bordeaux se rapprocheront pour confirmer la réalisation des aménagements et déterminer le cas échéant leur plan de financement.

## **D) Promotion du covoiturage**

### **Article 8 – Contenu de l'opération**

Le rapport de mission, établi à la demande du Préfet de région sur l'opportunité du déploiement d'un système de réservation de voies aux véhicules à fort taux de remplissage dans la perspective de la mise à 2x3 voies de la rocade ouest de Bordeaux, a mis en avant l'enjeu d'un développement volontariste de la pratique du covoiturage et la nécessité de l'aborder à l'échelle de l'agglomération.

Dans la continuité de ce rapport, la Cub s'engage à élaborer une politique ambitieuse de covoiturage, en étroite coopération avec toutes les collectivités compétentes dans la perspective d'une stratégie cohérente. L'Etat appuiera la définition de cette politique tant sur le plan technique, juridique que financier et mettra en œuvre les dispositions le concernant.

Les thèmes suivants seront notamment abordés :

- mise en place de systèmes garantissant un accès privilégié aux véhicules à forte occupation (covoiturage, taxis, transports en communs, navettes, voitures auto-partagées) à certaines voies stratégiques de l'agglomération, et notamment la rocade, telles que voies d'accès réservées, filtrage, voire réservations de voies en section courante. L'Etat veillera à intégrer les réflexions sur l'intégration de tels dispositifs dans toutes les études de modernisation de la rocade ;
- mesures conservatoires appropriées sur le linéaire de la rocade permettant la réservation future d'une voie pour les véhicules à forte occupation ;
- identification de sites appropriés susceptibles d'accueillir des aires de covoiturage à proximité notamment du réseau national ou communautaire dans la perspective d'un réseau cohérent de points de regroupement et modalités de réalisation ;
- soutien au développement des plans de déplacement d'entreprises et d'administrations. Un effort particulier sera fait en direction des grandes administrations et des grandes institutions publiques nationales ou locales ;
- tarification préférentielle et priorités d'accès aux parcs de stationnement ;
- campagnes de promotions et déploiement de systèmes conviviaux de mise en relation des covoitureurs.

L'Etat contribuera activement à cette démarche pour tous les points relevant de sa compétence.

Le Préfet s'engage à lancer auprès des ministères compétents les démarches visant à créer le cadre juridique nécessaire à la réservation d'éléments de voirie publique à la circulation de véhicules à forte occupation. La Cub proposera sa candidature comme territoire d'expérimentation de la réglementation associée.

### **Article 9 – Montant de l'opération et modalités de financement**

L'État mobilisera l'ADEME et tous moyens financiers appropriés pour soutenir la mise au point et la mise en œuvre des différents éléments de cette politique de covoiturage.

## **Article 10 – Programmation annuelle**

L'État transmet à la Communauté urbaine de Bordeaux au mois de septembre de l'année N-1 un projet de programmation de l'année N et un échéancier des dépenses pour les années N et suivantes afin de lui permettre de prévoir les orientations budgétaires pour les années N et suivantes.

Dès notification du programme annuel par le ministère, le Préfet de la région Aquitaine en informe la Communauté urbaine de Bordeaux.

En cours d'année, les modifications de programme liées à des aléas techniques ou financiers seront communiquées, sur la base de justificatifs, à la Communauté urbaine de Bordeaux pour lui permettre d'effectuer, si nécessaire, les ajustements lors du vote des décisions modificatives.

## **Article 11 – Modalités de paiement**

La Communauté urbaine de Bordeaux apportera sa participation financière à l'État sous la forme de fonds de concours appelés par titres de perception.

L'État s'engage, en fonction de ses dotations annuelles, à émettre, à l'encontre de la Communauté urbaine de Bordeaux, pour recouvrer les fonds de concours, des titres de perception au moment de l'affectation de chaque autorisation d'engagement. L'échéancier sera fonction des prévisions de dépenses.

Le coût de l'opération figurant à l'article 2 de la présente convention est indiqué toutes taxes comprises (TTC). Le montant des fonds de concours sera donc calculé toutes taxes comprises, la Communauté urbaine de Bordeaux récupérant la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) grâce au fonds de compensation de la TVA conformément aux dispositions de la loi 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

Les signataires ou leurs représentants s'obligent à s'informer mutuellement dans les meilleurs délais de tout acte ou événement porté à leur connaissance et susceptible d'affecter significativement le montant ou le calendrier des versements à effectuer au titre de la présente convention.

Toute demande éventuelle de modification du montant ou du calendrier des versements émanant de la Communauté urbaine de Bordeaux sera faite par écrit à Monsieur le Préfet de la région Aquitaine en précisant les raisons de cette demande de modification, conformément à la circulaire 77-03 du 5 janvier 1977 relative au financement des opérations d'investissement.

De la même manière, chaque demande de modification du montant ou du calendrier des versements émanant de l'État sera faite par courrier de Monsieur le Préfet de la région Aquitaine, adressé à Monsieur le Président de la Communauté urbaine de Bordeaux en précisant les raisons de cette demande de modification.

## **Article 12 – Modalités de réévaluation**

Le montant de l'opération visée à l'article 2 a pour date de valeur janvier 2008. L'indice de référence est l'indice TP01.

La réévaluation de l'opération en fonction de l'indice de référence sera faite par voie d'avenant, en prenant comme référence l'indice du mois de janvier de l'année d'affectation de l'autorisation d'engagement. Cette réévaluation sera faite en une seule fois, l'année de la dernière affectation

des autorisations d'engagement. Cette réévaluation devra être justifiée en fonction des dépenses restant à engager.

L'éventuelle réévaluation de l'opération résultant des évolutions techniques ou des variations des conditions économiques se fera par voie d'avenant. L'État devra associer la Communauté urbaine de Bordeaux aux décisions préalables justifiant une telle réévaluation.

### **Article 13 – Modalités de suivi des opérations**

Le suivi des quatre opérations objet de la présente convention sera assuré par un comité de suivi regroupant l'État et la Communauté urbaine de Bordeaux. Ce comité se réunira une fois par an à l'initiative du maître d'ouvrage.

Lors de ce comité la Communauté urbaine de Bordeaux sera informée du déroulement des opérations grâce à un bilan détaillé retraçant l'avancement technique et financier.

Le maître d'ouvrage s'engage à transmettre suffisamment tôt un calendrier d'avancement actualisé. Celui-ci devra faire apparaître le degré d'avancement au jour de réalisation du planning mais aussi la date prévisionnelle d'achèvement. Il mettra en exergue les avances ou les retards pris ainsi que les justifications afférentes.

Cette transmission doit être accompagnée de l'état prévisionnel de consommation des crédits.

### **Article 14 – Modalités de publicité et information**

Les partenaires s'engagent à faire mention de l'aide financière de chacun dans toute publication ou communication, accompagnée des logotypes de dimensions égales respectifs de l'État et de la Communauté urbaine, conformes aux chartes graphiques respectives.

Les partenaires s'engagent à s'informer mutuellement dans les meilleurs délais des actions de communication qu'ils pourraient être amenés à réaliser pour ces opérations.

### **Article 15 – Règlement des litiges**

Faute d'accord entre les parties dans un délai de six mois suivant le constat de non respect des termes de la présente convention, celle-ci pourra être dénoncée de plein droit, l'État et la Communauté Urbaine restant redevables des sommes nécessaires à l'achèvement des travaux du ou des éléments fonctionnels en cours de réalisation à cette date.

Fait à Bordeaux, le  
(en deux exemplaires originaux)

Le préfet de la région Aquitaine,  
préfet de la Gironde

Le président de la Communauté  
urbaine de Bordeaux

Patrick STEFANINI

Vincent FELTESSE

Annexe à la première convention pour le financement  
des travaux d'amélioration du fonctionnement de la rocade de la métropole bordelaise

Estimation des travaux de mise à 2x3 voies entre les échangeurs 10 et 16  
avant l'optimisation prévue à l'article 2  
date de valeur janvier 2008

	<b>Total</b>	Protections acoustiques et aménagements paysagers	Protection de la ressource en eau	Voirie et équipements	Passerelle
Entre échangeur 15 et 16 et échangeur 15	<b>39 M€</b>	5,5	4,8	28,4	
Entre échangeur 14 et 15	<b>31 M€</b>	6,6	3,5	20,8	
Entre échangeur 13 et 14	<b>38 M€</b>	8,6	9,9	19,2	
Entre échangeur 12 et 13	<b>29 M€</b>	3,3	9,5	15,8	
Échangeur 12	<b>19 M€</b>	0,5	1,3	13,7	3,9
Entre échangeur 10 et 12	<b>59 M€</b>	10,2	11,9	36,9	
Échangeur 11	<b>4 M€</b>	0,1	0,4	3,6	
Aléas	<b>2 M€</b>				
<b>TOTAL</b>	<b>220 M€</b>				