



**LIGNE A GRANDE VITESSE SUD EUROPE ATLANTIQUE  
SUPPRESSION DU BOUCHON FERROVIAIRE DE BORDEAUX  
sur le territoire de la Communauté Urbaine de Bordeaux  
Commune de Cenon**

---

**Protocole concernant les mesures de pilotage et de suivi**

- 1) des actions de coordination et communication des projets impactant le territoire de la commune de Cenon**
  - 2) des engagements pris dans le cadre du projet de suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux 2<sup>ème</sup> phase**
- 

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 Patrick STEFANINI, 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 de Cenon, représenté par Monsieur Alain DAVID, agissant en qualité de Maire,

Désignés ci après les Parties.

## 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.

Les projets de Lignes à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (SEA) constituées des quatre branches Tours-Bordeaux, Bordeaux-Espagne, Bordeaux-Toulouse et Poitiers-Limoges, s'inscrivent 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. Les LGV SEA constituent également par l'enjeu économique que représente une telle opération de construction un élément prioritaire du plan de relance de l'économie. Dans ce cadre, la « suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux » par la mise à quatre voies de la traversée de la Garonne jusqu'à la gare de Cenon Pont rouge constitue un élément déterminant de la création de ces LGV.

Le projet de suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux consiste à doubler le réseau ferroviaire existant par une double voie nouvelle, accolée et au même niveau, depuis la bifurcation entre les lignes existantes Bordeaux-Paris et Bordeaux-Nantes sur la commune de Cenon, jusqu'à la Gare Saint Jean de Bordeaux. Cette opération est découpée en deux phases, la première phase entre la gare Saint Jean de Bordeaux et l'ancienne halte de la Benauge a été financée au titre des CPER 2000-2006 et 2007-2013, la deuxième phase entre l'ancienne halte de la Benauge et la bifurcation de Cenon est financée dans le cadre de la réalisation du tronçon central Tours-Bordeaux de la LGV SEA.

Ces grandes infrastructures marqueront de façon très forte et durable l'aménagement des territoires traversés et le cadre de vie de leurs habitants.

Sur le territoire de Cenon, la ligne traverse plusieurs quartiers fortement résidentiels ; sa réalisation est accompagnée de l'équipement en protection phonique des lignes existantes et/ou bâtiments d'habitation proches, protection phonique du stade Léo Lagrange ainsi que de la restructuration de l'école maternelle et de la maison de quartier Camille Maumey, tout ceci ayant un impact important sur le fonctionnement et le cadre de vie de la commune. Le pôle d'échange de Cenon Pont Rouge sera finalisé à cette occasion.

Les études de détails ont été engagées à l'exception de l'étude des franges urbaines du cours Victor Hugo. Les premiers travaux sont engagés.

Il est donc déterminant que tout soit mis en œuvre pour garantir, au regard des compromis faits au bénéfice des projets d'intérêt général LGV-SEA et des obligations résultant du projet de suppression du bouchon ferroviaire, le respect

des intérêts locaux, qu'ils s'agissent de ceux de la communauté urbaine comme de ceux de la commune de Cenon.

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 de Cenon réalisés à l'occasion du chantier de la suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux .

## **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 de Cenon ou son représentant
- Le directeur régional Aquitaine Poitou-Charentes de RFF 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.

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 RFF pris dans le cadre de la DUP d'avril 2009 ;
- 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 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 à la demande motivée d'une des parties. Un comité technique composé de représentants des membres du comité de pilotage se réunira quinze jours avant le comité de pilotage pour préparer celui-ci.

Le secrétariat des comités technique et de pilotage sera assuré par RFF.

## **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 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 leurs compétences.

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 RFF 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 RFF prévoit les moyens humains nécessaires; pour sa part, la CUB a désigné un coordonnateur opérationnel spécifiquement affecté sur le projet 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.

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

Sans qu'il soit besoin d'en rappeler la portée générale s'imposant au maître d'ouvrage RFF, 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,
- et plus généralement toutes dispositions ou prescriptions législatives ou réglementaires applicables à l'opération

### **Article 3 : Etudes détaillées de la deuxième phase de suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux**

L'avant-projet et le projet de l'opération ont été établis de manière détaillée.

Ces documents décrivent les ouvrages définitifs dans leurs caractéristiques détaillées pour l'ensemble des ouvrages du bouchon ferroviaire de Bordeaux. Ils seront par la suite détaillés et complétés au fur et à mesure 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 RFF, présente en réunion technique de coordination son programme prévisionnel de travaux.

Ce programme explicite :

- les différentes natures d'ouvrage ou d'aménagement,
- les différentes solutions ou procédés mobilisables pour tel ou tel de ces ouvrages,
- les contraintes ou sujétions particulières à prendre en compte,
- le calendrier prévisionnel des études d'exécution et des travaux,
- les grandes phases de chantier nécessitant des modifications des conditions de circulations routières, cyclables ou piétonnes sur la commune,
- les modalités particulières de concertation qui seraient utiles.

Le maître d'ouvrage RFF rend compte du bon déroulement de son programme et explicite les motivations et justifications des choix techniques opérés.

## **Article 4 : Opérations identifiées liées au projet bouchon ferroviaire de Bordeaux**

### **4.1 Généralités**

Les projets ou études suivants ont été reconnus, par les parties, comme pouvant nécessiter une coordination technique et de planification avec les travaux de suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux et de la ligne nouvelle. Ils ont été identifiés du fait de leur caractère potentiellement structurant sur les réseaux ou plans d'aménagement de la commune .

La Cub, la commune de Cenon et RFF rechercheront les modalités de financement des opérations identifiées et informeront le comité de pilotage de leurs avancements administratifs et techniques

### **4.2 Le groupe scolaire Camille Maumey et la maison de quartier**

L'intégration des deux voies supplémentaires impacte l'école maternelle ainsi qu'une partie de la maison de quartier attenante.

Conformément à la « convention de financement des études et travaux liés à la reconstitution des fonctionnalités de l'école maternelle et de la maison de quartier Camille Maumey consécutive à l'élargissement ferroviaire » entre RFF et la commune de Cenon, le scénario retenu prévoit la reconstruction in situ de la maison de quartier et de l'école maternelle, ainsi que des travaux de protection acoustique sur l'école élémentaire. En ce qui concerne l'école élémentaire, les travaux de protection acoustique par remplacement des fenêtres seront menés afin de ne pas pénaliser les élèves lors de l'année scolaire 2011-2012.

Il est aussi envisagé la création d'une voie nouvelle à l'arrière du groupe scolaire le long de la voie ferrée entre les rues Arago et maréchal Foch, dont la réalisation devra être négociée au titre du contrat de co-développement 2012-2014 (financement CUB/Ville de Cenon).

### **4.3 Le pôle multimodal de Cenon Pont Rouge**

La position centrale de la halte de Cenon pont rouge est une opportunité pour le développement du pôle multimodal d'échange entre le T.E.R., le tramway, les véhicules particuliers, les 2 roues et les transports en commun tous modes, en cohérence avec la Z.A.C., afin d'améliorer l'accessibilité de la ville et les échanges avec le nord-est de l'agglomération.

Dans le cadre des contrats de co-développement entre la commune de Cenon et la Cub, il est prévu notamment que la Cub engage les études opérationnelles.

### **4.4 Les franges du faisceau ferroviaire**

Suite aux acquisitions foncières générées par le doublement du réseau ferroviaire, un secteur entre le pôle multimodal de la gare de Cenon Pont Rouge et le boulevard de l'entre deux mers fait apparaître de nouveaux délaissés fonciers. Ce secteur nécessite une attention particulière en terme de valorisation urbaine et paysagère. Outre le foncier appartenant à RFF, on trouve dans le secteur du foncier communal valorisable le château du diable..

Une étude préalable commandée par la Cub en octobre 2010 a mis en évidence des premières pistes d'orientations parmi lesquelles la commune de Cenon a validé le principe de constitution d'un pôle de services de proximité, complémentaire aux fonctions résidentielles existantes.

Il convient cependant de poursuivre la réflexion pour définir précisément la programmation, la faisabilité technique et financière du secteur. Aussi, la réalisation de cette étude pré opérationnelle sera négociée dans le cadre du contrat de co-développement 2012-2014 entre la Cub et la commune de Cenon. Cette étude sera menée en partenariat avec RFF.

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

La réalisation des travaux de suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux s'accompagne de la réalisation d'un linéaire important de murs ou d'écrans acoustiques, afin de minimiser les nuisances sonores induites par les circulations ferroviaires, et de clôtures.

Quelques sites ont été étudiés tout particulièrement comme :

- Les tours Henri Sellier, afin d'assurer un maintien du confort des logements quelle que soit leur situation ; RFF a indemnisé le bailleur Domofrance pour lui permettre d'assurer les aménagements nécessaires ;
- Le stade Léo Lagrange, de manière à favoriser un futur aménagement urbain ; la protection acoustique mise en place le long du stade est homogène avec les protections acoustiques du secteur.

Ces ouvrages de protection, à charge de RFF, 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 et intègrent les exigences en termes d'accès pour les secours et la maintenance.

En règle générale, l'entretien de ces protections est à la charge de RFF. Toutefois, des protocoles particuliers pourront définir les modalités techniques et financières d'entretien avec les différents acteurs concernés : Commune, CUB, RFF, autres aménageurs et propriétaires privés.

#### **4.6 Ouvrages hydrauliques annexes**

La réalisation des travaux de suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux entraîne la mise en place de différents ouvrages hydrauliques sous ou à proximité immédiate de la plateforme ferroviaire.

Ces ouvrages peuvent être de différentes natures comme des bassins de rétention, d'accumulation ou encore de décantation.

RFF informera la Commune et la Cub sur les modalités d'exploitation de ces ouvrages.

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

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

A l'échelle communale, RFF établit et présente un schéma général de l'organisation du chantier qui explicite :

- le calendrier général et le phasage éventuel du chantier,
- les principes généraux d'approvisionnement 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 RFF 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 RFF 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 sera tenu à la disposition du Comité de Pilotage.

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 à thème sur le partage d'informations géographiques et sur la mise à jour régulière de l'information sur l'avancement réel des travaux et le recalage du planning prévisionnel qui se réunira en tant que de besoin. Ce groupe de travail à thème est constitué de représentant des services de la Cub, de la commune de Cenon et de RFF.

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

Dans le cadre du partage d'expérience avec la CUB, RFF s'engage à mettre en place les dispositifs de « médiateur chantier », dès la signature du présent protocole.

Enfin RFF 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 sera tenu informé du bilan de ces réunions.

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

RFF 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 de suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux, 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 de Cenon.

Ainsi, RFF 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.

En concertation avec la commune, RFF organisera 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**

RFF proposera une charte de signalisation et d'identification des chantiers permettant aux riverains de reconnaître les travaux liés au projet 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 dispositions 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 deux points d'information pour permettre aux riverains, et plus largement

aux habitants de l'agglomération, de s'approprier le projet de suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux.

### **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 soit de par les modifications des habitudes qu'elles impliqueront.

Dans ce cadre, un plan de communication établi par RFF sera présenté à l'ensemble des parties pour être décliné dans les divers médias de communication ou mis 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, RFF s'attachera à permettre des visites de chantiers pour les élus, les associations, les services et le public.

### **Article 7 : 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 Patrick STEFANINI  
Préfet de la Région Aquitaine,  
Préfet de la Gironde

Monsieur Vincent FELTESSE  
Président de la Communauté  
Urbaine de Bordeaux

Monsieur Alain DAVID  
Maire de la commune  
de Cenon