

VERSION PROJET

Ville de Demain

Programme d'investissements d'avenir

CONVENTION TCSP n°41 509

TRAM TRAIN DU MEDOC

ENTRE

LA CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS

ET

LA COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

DECEMBRE 2012

Vu le Règlement (CE) n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n°1191/69 et (CEE) n°1107/70 du Conseil, publié au Journal Officiel de l'Union européenne n° L 315 du 3.12.2007 (le **Règlement CE Transport**) ;

Vu l'article 8 de la loi n° 2010-237 du 9 mars 2010 de finances rectificative pour 2010 relative au Programme d'Investissements d'Avenir,

Vu la convention du 28 septembre 2010 entre l'Etat et la Caisse des dépôts et consignations, publiée au Journal officiel du 30 septembre 2010 (la **Convention Etat-CDC**) relative au Programme d'Investissements d'Avenir (action *Ville de Demain*) et portant création, dans les livres de la Caisse des dépôts et consignations d'un fonds, dénué de la personnalité morale, dénommé fonds *Ville de Demain* (le **Fonds**),

Vu la délibération du comité de pilotage de l'action *ville de demain*, en date du 8 décembre 2010 autorisant l'attribution d'une subvention d'investissement dans le cadre de la présente convention,

Vu la décision du Premier Ministre en date du 9 mars 2011 dont la copie figure en annexe 1 des présentes (la **Décision du Premier Ministre**),

ENTRE :

La Caisse des dépôts et consignations, établissement spécial créé par la loi du 28 avril 1816 codifiée aux articles L.518-2 et suivants du Code monétaire et financier, dont le siège est 56, rue de Lille, 75007 Paris, agissant en son nom et pour le compte de l'Etat, en vertu de la Convention Etat-CDC, en qualité de gestionnaire du Fonds, représentée par Monsieur Xavier Roland-Billecart, Directeur Régional Aquitaine, dûment habilité à l'effet des présentes,

Ci-après dénommée la **Caisse des Dépôts**,

ET

La Communauté Urbaine de Bordeaux, établissement public de coopération intercommunale, dont le siège est Esplanade Charles de Gaulle 33 076 Bordeaux Cedex, représentée par Monsieur Vincent Feltesse, son Président, dûment habilité à l'effet des présentes, par délibération

n°2012/ du Conseil de Communauté du 21 décembre 2012

Ci-après dénommée le **Bénéficiaire**,

Ci-après désignées ensemble les **Parties** et individuellement une **Partie**.

SOMMAIRE

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

ARTICLE 2 – OBJET, MODALITÉS ET CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET

ARTICLE 3 – MODALITÉS DE LA SUBVENTION

ARTICLE 4 – ENGAGEMENTS DU BÉNÉFICIAIRE

ARTICLE 5 – CONFIDENTIALITÉ

ARTICLE 6 – PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

ARTICLE 7 – DURÉE

ARTICLE 8 – MANQUEMENTS

ARTICLE 9 – STIPULATIONS GÉNÉRALES

ANNEXES

ANNEXE 1 - COPIE DE LA DÉCISION DU PREMIER MINISTRE

ANNEXE 2 - PRÉSENTATION DU PROJET TCSP TRAM TRAIN DU MÉDOC

ANNEXE 2 BIS - CALENDRIER

ANNEXE 3 – DÉPENSES ÉLIGIBLES

ANNEXE 3 BIS - ANNEXE FINANCIÈRE

ANNEXE 3 TER - ECHÉANCIER DES DÉPENSES ET DES APPELS DE FONDS DE LA SUBVENTION

ANNEXE 4 - INFORMATION- REPORTING

ANNEXE 5 – NOTE SUR LA LEVÉE DES RECOMMANDATIONS DE LA DÉCISION PM

ANNEXE 6 - PV DU COF SUR LA LEVÉE DES RECOMMANDATIONS DE LA DÉCISION PM

ANNEXE 7 – MÉTHODE D'ÉVALUATION

IL A ÉTÉ PRÉALABLEMENT EXPOSÉ CE QUI SUIT :

- (A) La Communauté Urbaine de Bordeaux a été sélectionnée dans le cadre de l'appel à projets EcoCités lancé le 22 octobre 2008 par le Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer.
- (B) En application de la Convention Etat-CDC, les collectivités sélectionnées dans ce cadre sont éligibles pour présenter des actions en vue d'obtenir un financement au titre du programme des Investissements d'Avenir, dès lors que lesdites actions remplissent les critères d'éligibilité précisés dans le cahier des charges relatif à l'action *Ville de Demain* (volet 1 EcoCités) publié le 6 novembre 2010 à l'initiative de l'Etat.
- (C) Aux termes du cahier des charges susvisé, il est prévu d'allouer au maximum une enveloppe de 200 millions d'euros (200 M€) aux projets de transports en commun en site propre (TCSP) sélectionnés dans le cadre de l'appel à projets lancé par le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer le 4 mai 2010.
- (D) Le Bénéficiaire a présenté au titre de l'appel à projets susvisé un projet de transports en commun en site propre consistant en la création de la ligne de Tram-Train du Médoc et s'inscrivant dans l'axe *Mobilité* d'intervention du Fonds.
- (E) Par décision en date du 9 mars 2011, le Premier Ministre a décidé, en application de l'article 2.4.1.1 de la Convention Etat-CDC, d'attribuer au Bénéficiaire une subvention d'un montant maximum de 11 710 000 euros, conformément aux termes de la présente convention.
- (F) Le comité opérationnel des financements compétent a approuvé le contenu de la présente convention.

Ainsi, la Caisse des Dépôts et le Bénéficiaire ont conclu la présente convention.

Dans la présente convention, les références à la Caisse des Dépôts sont des références à la Caisse des Dépôts agissant en son nom et pour le compte de l'Etat au travers du Fonds.

CECI EXPOSE, IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention incluant son préambule et ses annexes (la **Convention**) a pour objet de définir (i) les conditions du versement de la subvention par la Caisse des Dépôts aux fins de la réalisation du Projet (la **Subvention**) et (ii) les obligations qui sont mises à la charge du Bénéficiaire dans ce cadre.

ARTICLE 2 – OBJET, MODALITÉS ET CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET

Le Projet consiste en l'utilisation des emprises ferroviaires de la ligne Bordeaux / Pointe de Grave pour y intégrer une ligne de tramway d'environ 7km en voie unique en terminus à Blanquefort. Cette ligne permettra de desservir les communes de Bordeaux, Bruges, Blanquefort par l'intermédiaire de 6 stations.

2.1 Le tracé

Le tracé est long de 7,1 km entre le débranchement sur la ligne C à Cracovie et le terminus en gare de Blanquefort.

Le tramway est inséré en site propre dans les emprises ferroviaires existantes.

Le tracé est en voie double entre le débranchement Cracovie et la station La Vache, puis en voie unique jusqu'au terminus de Blanquefort. Les points d'évitement pour permettre le croisement de deux rames, sont localisés au niveau des stations.

Entre le débranchement de la ligne C et la bifurcation de Beyerman, le tramway s'insère en lieu et place des infrastructures ferroviaires existantes, délaissées par les TER au profit du tramway.

Entre Beyerman et le terminus de Blanquefort, la voie tramway s'insère dans un environnement ferroviaire, à l'ouest de la voie ferrée existante. Sur ce tronçon, les trains de voyageurs et de fret circulent en parallèle du tramway.

Six stations sont prévues :

- La station Cracovie ;
- La station La Vache ;
- La station Bruges Sud ;
- La station Gare de Bruges ;
- La station Blanquefort Tiscot ;
- La station Gare de Blanquefort.

2.2 Le développement de l'intermodalité

L'infrastructure créée se connecte au réseau existant de tramway (ligne C), pour permettre des missions Blanquefort / Bordeaux centre.

Elle préserve également une liaison ferroviaire entre la voie ferrée de ceinture et le futur pont Bacalan-Bastide afin de permettre le développement du réseau à un horizon plus lointain que 2014. Un branchement ultérieur entre la voie nouvelle et la voie ferrée existante à proximité de la gare de Blanquefort permettra l'exploitation de tram-train en direction du Verdon. Ces connexions avec l'infrastructure ferroviaire existante sont essentielles à la mise en place de l'offre tram-train à long terme.

Afin de favoriser l'intermodalité TER / tramway / bus, le projet prévoit 2 pôles d'échanges :

- Le pôle d'échanges de la Gare de Blanquefort : les enjeux associés à ce pôle sont essentiels. La qualité de l'aménagement jouera un rôle déterminant dans le succès commercial du projet (échanges bus / car / TER / TTM avec des cheminements minimums et dans l'idéal quais-à-quais). C'est le lieu privilégié pour une correspondance TER / TTM. Un parc relais, d'une centaine de places, situé à proximité de la Gare de Blanquefort aura pour objectif de rabattre les usagers en provenance du nord du périmètre d'étude. Une offre supplémentaire de quelques dizaines de places bénéficiera aux usagers en provenance du centre ville.
- Le pôle d'échanges de la Gare de Bruges : il favorise les échanges TTM / bus par rapport aux échanges TTM / TER. Un parking type parc relais d'environ 50 places, est implanté à une centaine de mètres de la station.

2.3 Le niveau de service prévu,

Le tram-train du Médoc vient compléter l'offre actuelle par la desserte du territoire par le tramway. La ligne tram-train du Médoc s'intègre dans le réseau cadencé du tramway de l'agglomération. Elle sera exploitée entre Villenave d'Ornon et Blanquefort. Entre Cracovie et Villenave d'Ornon, le tram-train du Médoc emprunte l'infrastructure existante de la ligne C.

A la livraison de la ligne, deux services sont mis en place :

- Un service entre Villenave d'Ornon et Blanquefort avec un intervalle de passage moyen de 15 minutes ;
- Un service entre Villenave-d'Ornon et La Vache avec un intervalle de passage de 30 minutes.

En cumulé, l'intervalle sur la partie Sud de la ligne nouvelle (Cracovie - La Vache) est de 10 minutes ; celui sur la partie Nord (La Vache – Blanquefort) est en moyenne de 15 minutes. Autrement dit, dans une période de 1 heure, deux rames se retournent au terminus partiel de La Vache et quatre rames poursuivent jusqu'à Blanquefort.

Le tram train du Médoc reliera Blanquefort à Cracovie en 12 minutes et à la gare St Jean en 34 minutes.

La vitesse commerciale sur l'infrastructure dédiée au TTM s'élève à 38 km/h. Cette vitesse relativement élevée s'explique par l'insertion de la ligne de tramway dans les emprises ferroviaires et par les distances importantes entre les stations.

La fréquentation attendue sur le réseau le tram-train du Médoc est présentée dans le tableau suivant. Elle est comparée au scénario fil de l'eau sans le tram-train mais avec la même offre sur l'ensemble du réseau tramway.

	FIL_EAU 2013		TRAM-TRAIN 2013	
	Montants Jour	Charge Max HPS	Montants Jour	Charge Max HPS
Mode Tramway				
Ligne A	153 300	2 940	153 700	2 950
Ligne B	116 700	2 910	117 100	2 920
Ligne C	35 200	2 490	36 600	2 600
Ligne D	14 200	Tronc commun	14 600	Tronc commun
Tram du Médoc	33 600		42 500	
Toutes lignes	353 000		364 500	
Mode bus				
Toutes lignes	222 800		221 400	
Mode car				
Toutes lignes	12 500		12 500	
Réseau TBC				
Toutes lignes	588 300		598 400	

Le projet d'extension du réseau bordelais va permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre dues aux déplacements. Cette réduction est possible notamment grâce au report modal de la voiture particulière vers le tramway. Compte tenu des hypothèses issues de l'Enquête Ménages Déplacements, le gain en tonnes de CO2 évitées par la mise en service de la ligne du tram-Train du Médoc est de 540 Teq CO2 par an

2.4. L'évaluation socio-économique du projet.]

	Valeur estimée
Bénéfice actualisé	3 900 000 €
Taux de rentabilité immédiate	5,3%
Taux de rentabilité interne (TRI)	4,0%
Valeur actualisée net (VAN) par euro investi	0,04

Les caractéristiques du Projet sont plus amplement détaillées en [annexe 2](#). Cette dernière reprend le projet tel que présenté dans le cadre de l'appel à projet mentionné en préambule, ainsi que les modifications intervenues depuis.

2.5 Calendrier prévisionnel de réalisation

Les Parties conviennent que les travaux nécessaires à la réalisation du Projet doivent débuter avant le 31 décembre 2013 et selon un calendrier prévisionnel devraient être achevés à la fin de l'année 2014. Ce calendrier prévisionnel de réalisation détaillé du Projet figure en [annexe 2bis](#).

2.6 Modification du projet

Toute modification substantielle de nature à affecter l'intérêt du Projet au regard des objectifs de l'appel à projet mentionné au paragraphe (C) du préambule de la Convention portant sur les principales caractéristiques du Projet défini dans la Convention doit faire l'objet d'une information préalable de la Caisse des Dépôts et de l'Etat. Dès lors que ces modifications substantielles ne seront pas considérées comme des manquements selon les termes de l'article 8 ci-dessous, les modifications font l'objet d'un avenant à la Convention.

ARTICLE 3 – MODALITÉS DE LA SUBVENTION

Sous réserve du respect des engagements du Bénéficiaire au titre de la Convention, la Caisse des Dépôts s'engage à participer au financement du Projet, au moyen des sommes constituant le Fonds, conformément aux termes du présent article.

3.1. Montant de la subvention

Le coût du Projet hors taxe est estimé à 109 900 000 € (le **Coût du Projet**).

Postes (correspondant à la nomenclature CERTU)	Coûts du projet en €ht	Dépenses éligibles en €ht
1 études d'avant projet/projet	0	0
2 maîtrise d'ouvrage	19 100 000	0
3 maîtrise d'œuvre des travaux	4 240 000	0
4 acquisitions foncières et libération des emprises	3 000 000	0
5 déviation des réseaux	1 300 000	1 034 000
6 travaux préparatoires	2 900 000	2 858 000
7 ouvrages d'art	20 000 000	17 340 000
8 plate-forme	0	0
9 voie spécifique des systèmes ferrés et guidés	21 200 000	13 017 000
10 revêtement du site propre	0	0
11 Voirie (hors site propre) et espaces publics	6 000 000	0
12 Equipements urbains	500 000	501 000
13 signalisation	434 000	434 000
14 stations	4 301 000	4 301 000
15 installations nécessaires à l'alimentation en énergie de traction	4 200 000	4 193 000
16 courants faibles et PCC	8 200 000	8 197 000
17 dépôt	1 900 000	1 881 000
18 matériel roulant	10 000 000	0
19 opérations induites	2 700 000	2 657 000
TOTAL ht en euros courants	109 975 000	56 413 000

Une Subvention d'un montant maximum non actualisable de 11 710 000 € est allouée au Projet conformément au détail ci-dessous. Le taux de subvention retenu est de 20,76 % sur une base subventionnable de 56 413 000 HT €, telle que détaillée à l'article 3.3 ci-après.

3.2. Plan de financement prévisionnel global

Le Coût du Projet est financé (i) au moyen de la Subvention et (ii) par le biais d'un autofinancement de la Communauté Urbaine de Bordeaux.

Dépenses (coût global de l'opération)	Recettes globales de l'opération
	Subvention du fonds Ville de demain : 11 710 000 €
	Subvention CUB : 84 989 000 € (autofinancement)
	Emprunt CUB : 13 203 000€
Total [HT] 109 900 000 €	Total [HT] 109 900 000 €

3.3 Dépenses éligibles à la Subvention

Les dépenses reconnues comme éligibles à la Subvention dans le cadre du Projet et dont la liste figure à l'annexe 3 de la Convention ont été évaluées à 56 413 000 euros HT lors de l'instruction du Projet (les **Dépenses Eligibles**).

La Subvention est strictement réservée à la réalisation du Projet et plus précisément au paiement de Dépenses Eligibles, à l'exclusion de toute autre affectation, ce à quoi le Bénéficiaire s'engage.

Le montant de la Subvention dont l'emploi n'aura pas pu être justifié ou qui ne serait pas alloué au paiement de Dépenses Eligibles fera l'objet d'un reversement à la Caisse des Dépôts sur simple demande de cette dernière.

Les différentes dépenses envisagées pour la réalisation du Projet sont détaillées par le Bénéficiaire, dans une annexe financière dont la copie figure en annexe 3 bis de la Convention.

3.4 Encadrement de la Subvention

(a) Montant de la Subvention

La Subvention est versée par la Caisse des Dépôts selon les modalités prévues à l'article 3.5. Le montant total de la Subvention ne pourra pas excéder 20,7% des dépenses éligibles effectivement réalisées et est plafonné à un montant total de 11 710 000 € (onze millions sept cent dix mille euros), conformément à la Décision du Premier Ministre.

(b) Cofinancement

Il est rappelé qu'aux termes de la Convention Etat-CDC, le financement d'un projet par le Fonds est nécessairement partiel et s'inscrit dans le cadre d'un cofinancement avec le Bénéficiaire. A ce titre, le solde du financement nécessaire au Projet doit être directement pris en charge par le Bénéficiaire qui déclare avoir obtenu et/ou sollicité les financements complémentaires nécessaires comme indiqué à l'article 3.2 ci-dessus.

(c) Respect des règles européennes

Au regard des règles européennes en matière d'aides d'Etat, le Bénéficiaire déclare être dans l'hypothèse suivante : cas de l'utilisation de la subvention au bénéfice exclusif du Bénéficiaire.

Le Bénéficiaire ne répercute pas le bénéfice de la Subvention à un opérateur dans le cadre de la réalisation du Projet et s'engage en outre à rémunérer les prestations effectuées pour les besoins du Projet au prix du marché.

Le Bénéficiaire déclare en outre que le Projet n'a pas fait l'objet d'un financement au titre d'un autre fonds mis en place par l'Etat.

3.5 Modalités de versement de la Subvention

Sous réserve du respect des engagements du Bénéficiaire au titre de la Convention, la Subvention est versée au Bénéficiaire dans les conditions suivantes :

(a) Premier versement

A la demande du Bénéficiaire, un premier versement pourra être réalisé au titre de la Subvention, après signature de la Convention, sur présentation des documents suivants :

- (i) un justificatif attestant du démarrage effectif des opérations relatives au Projet [courrier accompagné *par exemple d'ordres de service des premiers travaux*] ;
- (ii) le rapport prévu à l'article 4.2.3 alinéa 2 de la Convention, relatif à la prise en compte de l'accessibilité du service de transport.

Ce versement ne pourra pas excéder 20 % du montant maximum de la Subvention.

(b) Versements intermédiaires et solde

(i) Versements intermédiaires

Chaque versement intermédiaire est effectué selon l'échéancier joint en annexe 3 ter sur présentation :

- d'un état récapitulatif détaillé des dépenses payées au titre du Projet et distinguant les Dépenses Eligibles. Cet état récapitulatif est certifié le Comptable public. A défaut de présentation de cet état récapitulatif ou à la demande de la Caisse des Dépôts, le Bénéficiaire devra fournir les factures correspondantes certifiées par un tiers ;
- d'un rapport d'avancement permettant de juger du bon état d'avancement du Projet.

Le montant total des versements intermédiaires et du premier versement est plafonné à 80% du montant maximum de la Subvention (le **Plafond**).

Le premier versement intermédiaire pourra être effectué lorsque le montant cumulé des Dépenses Eligibles payées par le Bénéficiaire, telles que ressortant des justificatifs accompagnant l'appel de fonds, pondérées par le taux de subvention déterminé conformément à l'article 3.1, sera supérieur au montant du premier versement de la subvention.

Chaque versement intermédiaire ne pourra être supérieur au montant des Dépenses Eligibles supplémentaires payées telles que ressortant des justificatifs accompagnant l'appel de fonds, pondérées par le taux de subvention déterminé conformément à l'article 3.1.

(ii) Versement du solde

Concernant le solde, son versement est conditionné outre la bonne exécution des engagements pris par le Bénéficiaire au titre de la Convention :

- à la mise en service du système de transport ;
- à la remise par le Bénéficiaire à la Caisse des Dépôts d'un état récapitulatif des dépenses payées depuis le début de la réalisation du projet et distinguant les Dépenses Eligibles, certifié par le comptable public ; à défaut de présentation de cet état récapitulatif ou à la demande de la Caisse des Dépôts, le Bénéficiaire devra fournir les factures correspondantes certifiées par un tiers ;
- à la remise par le Bénéficiaire à la Caisse des Dépôts du dernier rapport d'avancement qui devra intégrer un premier bilan de l'évaluation socio-économique du projet tel que prévu à l'article 4.2.2, ainsi que le rapport sur l'accessibilité du nouveau service décrit au dernier alinéa de l'article 4.2.3.

Le solde versé au Bénéficiaire correspond à la différence entre (i) le montant total définitif des Dépenses Eligibles relatives au Projet effectivement constatées et payées, tel que ce montant résulte de l'état récapitulatif des dépenses remis par le Maître d'Ouvrage et certifié - étant précisé que le montant pris en compte à ce titre ne pourra être supérieur au montant des Dépenses Eligibles prévisionnel figurant à l'article 3.3 ci-dessus - et (ii) les versements déjà réalisés au titre de la Subvention. En cas de différence négative, le Bénéficiaire reversera à la Caisse des Dépôts les montants trop perçus dans un délai de 60 jours calendaires à compter de la notification qui lui sera adressée par la Caisse des Dépôts à cet effet.

Par « rapport d'avancement » on entend un compte rendu d'avancement du Projet, certifié exact par le Bénéficiaire.

(c) Réalisation des versements

L'ensemble des versements au titre de la Subvention sera effectué sur appel de fonds accompagné de tous justificatifs utiles, envoyés par le Bénéficiaire à la Caisse des Dépôts, mentionnant en référence le N° de la Convention, aux coordonnées suivantes :

Caisse des dépôts et consignations

Direction Régionale Aquitaine

38, rue de Cursol CS 61530

33081 Bordeaux cedex

Les versements sont effectués par virements bancaires sur le compte du Bénéficiaire dont les coordonnées sont les suivantes :

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

(d) *Suspension, restitution des versements*

La Caisse des Dépôts peut être amenée à suspendre ou à demander la restitution des versements, en cas de manquement par le Bénéficiaire aux stipulations de la Convention.

3.6 Non assujettissement de la Subvention à la TVA

La Subvention qui ne représente pas la contrepartie d'une prestation de service ou la livraison d'un bien et qui ne constitue pas le complément du prix d'une telle opération ne sera pas imposable à la TVA.

ARTICLE 4 – ENGAGEMENTS DU BÉNÉFICIAIRE

4.1 Décision du Premier Ministre

Conformément à l'article 2 de la Décision du Premier Ministre, le Bénéficiaire a remis à la signature de la Convention :

- i)- un plan de financement actualisé intégrant le montant de la Subvention et les autres financements du Projet. Ce plan de financement porté à la connaissance du Comité opérationnel des financements est conforme à l'article 2 de la Décision du Premier Ministre, et de ce fait, permet la signature de cette Convention ;
- ii)- les rapports, attestations ou compléments d'information demandés à l'article 2 de la Décision du Premier Ministre. Le Comité opérationnel des financements a donné un avis positif quant à la conformité avec la Décision du Premier Ministre de ces rapports, attestations ou compléments d'information fournis par le Bénéficiaire (cf annexe 6).

Ces documents sont intégrés à l'article 3.2 et à l'annexe 5.

En outre, conformément à l'article 2 de la Décision du Premier Ministre, le Bénéficiaire s'engage, à un démarrage effectif des travaux avant le 31 décembre 2013.

4.2 Réalisation du Projet

4.2.1 – Modes de réalisation

Le Bénéficiaire s'engage à mener à bien le Projet décrit à l'article 2 de la Convention et dans la proposition figurant en annexe 2 et ce dans le respect des stipulations de la Convention.

A ce titre, le Bénéficiaire a conclu un contrat de maîtrise d'œuvre avec le groupement SYSTRA (mandataire) / INGEROP Conseil et Ingénierie/ COTEBA développement / ECCTA INGENIERIE SAS / BLP / SIGNES., notifié le 14 janvier 2010.

Avec l'assistance de ces AMO, le Bénéficiaire assure le suivi et le contrôle de la mise en œuvre du Projet et des opérations qui en relèvent ainsi que des missions menées par les entreprises.

Par ailleurs, le Bénéficiaire a confié l'exploitation du réseau de transports Tram et Bus de la Cub (Tbc), à ce jour, à un délégataire de service public, la société Kéolis, dont le siège social est situé 9 rue Caumartin – 75009 Paris – inscrite au registre du commerce sous le n°552 111 809.

Le Bénéficiaire assure le suivi et le contrôle de la mise en œuvre du Projet et des opérations qui en relèvent. Ces activités sont réalisées dans le respect des présentes, de la réglementation européenne en matière d'aides d'Etat, notamment les obligations visées à l'article 3.4, des dispositions légales et réglementaires nationales applicables, et notamment les obligations énoncées aux articles 4.2.2 et 4.2.3.

4.2.2 – Evaluation socio-économique du Projet

La décision de réalisation du Projet est fondée, en application des articles L1511-1 à L1511-5 du Code des Transports, sur l'efficacité économique et sociale de l'opération qui a fait l'objet d'une évaluation préalable comportant un bilan prévisionnel des avantages et inconvénients entraînés par sa mise en service (décret 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 relatif aux grands projets d'infrastructures, aux grands choix technologiques et aux schémas directeurs d'infrastructures en matière de transports intérieurs).

Pour le versement du solde de la Subvention, le Bénéficiaire devra remettre, avec le rapport d'avancement, un premier bilan de l'évaluation socio-économique du projet. Un second bilan sera établi deux ans après la mise en service du Projet et au plus tard cinq ans après ; le dossier de bilan sera mis à la disposition du public.

Le Bénéficiaire présente, dans un délai maximum de six mois à compter de la date de signature de la Convention, le dispositif à mettre en place pour réaliser l'évaluation visée au présent article, conformément à la méthodologie élaborée par le Centre d'études sur les réseaux; les transports, l'urbanisme, et les constructions publiques (CERTU).

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

4.2.3. – Prise en compte de l'accessibilité des services de transport

L'article L1126-6 du Code des transports prévoit que « l'octroi des aides publiques favorisant le développement des systèmes de transport est subordonné à la prise en compte de l'accessibilité ».

Le Bénéficiaire remet, en présentant le premier appel de fonds au titre de la Convention, un rapport définissant les dispositions retenues pour assurer l'accessibilité du nouveau service de transport.

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

4.3 Gestion de la Subvention

Le Bénéficiaire s'engage à mobiliser tous moyens nécessaires pour assurer la bonne gestion de la Subvention dans le respect des présentes et de la réglementation européenne et des dispositions nationales applicables.

Le Bénéficiaire notamment assume sous sa responsabilité la gestion de la Subvention qui lui est versée et à ce titre collecte les pièces justificatives correspondantes, s'assure de l'engagement et du paiement effectif des autres modes de financements mobilisés sur le Projet et collecte les pièces justificatives correspondantes, assure, par une séparation adéquate au sein de sa comptabilité, une traçabilité des flux financiers (entrées et sorties) liés à la gestion de la Subvention conformément à l'article 4.5 ci-après.

4.4 Obligation d'information

Le Bénéficiaire prend acte des termes de la Convention Etat-CDC et s'engage en conséquence à collaborer avec la Caisse des Dépôts afin de permettre à cette dernière de remplir sa mission d'information à l'égard de l'Etat, sa mission d'évaluation et son obligation de suivi des projets financés dans le cadre des Investissements d'Avenir et, le cas échéant, afin de répondre aux exigences de la Commission européenne. Le Bénéficiaire prend le même engagement à l'égard de l'ensemble des comités mis en place dans le cadre de l'action *Ville de Demain*.

A ce titre le Bénéficiaire s'engage à communiquer à première demande et dans les plus brefs délais toute information ou document que la Caisse des Dépôts pourrait solliciter dans ce cadre.

Le Bénéficiaire s'engage en outre à informer la Caisse des Dépôts dès qu'il a connaissance de tout événement pouvant affecter le bon déroulement du Projet ou la bonne exécution de la Convention et à proposer un plan d'action destiné à y remédier.

Enfin, le Bénéficiaire s'engage à autoriser pour la Caisse des Dépôts ou toute personne ou organisme désigné par elle, l'accès aux sites sur lesquels le Projet est réalisé, la consultation de tout document relatif au Projet, et les échanges avec les entreprises intervenant dans la réalisation du Projet.

En outre, des obligations d'informations périodiques sont mises à la charge du bénéficiaire qui les accepte, et dont les modalités figurent en annexe 4 de la Convention.

4.5 Obligations comptables liées à la Subvention

Le Bénéficiaire s'engage à tenir une comptabilité dans laquelle figurent tous les éléments nécessaires à l'évaluation précise des Dépenses Eligibles et des emplois de la Subvention effectués à raison de la Convention (factures externes ou documents analytiques internes).

Les Dépenses Eligibles doivent être ventilées selon les postes comptables (au sens du plan comptable général) figurant dans l'annexe financière (annexe 3 bis) et certifiées exactes par le Comptable public.

4.6 Objectifs et évaluation

Le Bénéficiaire prend acte des objectifs fixés à la Caisse des Dépôts en application de la Convention Etat-CDC et s'engage pour ce qui le concerne à respecter les indicateurs de performance suivants précisés à l'annexe 4 de la Convention :

Le Bénéficiaire accepte en outre expressément que la réalisation du Projet puisse donner lieu à un contrôle et à une évaluation par la Caisse des Dépôts ou par tout organisme de contrôle désigné par elle ou autorisé aux termes de la Convention Etat-CDC.

4.7 Responsabilité

Le Bénéficiaire est seul responsable de l'exécution du Projet et de l'ensemble des opérations y afférentes. La Caisse des Dépôts ne pourra être tenue responsable de tout acte ou manquement contractuel commis à raison de la réalisation du Projet ou de l'utilisation de la Subvention par le Bénéficiaire. Le Bénéficiaire garantit la Caisse des Dépôts contre tout recours et conséquences pécuniaires dudit recours provenant d'un tiers à raison de la réalisation du Projet. A ce titre, le Bénéficiaire s'oblige à souscrire à toute police d'assurance nécessaire à raison du Projet.

ARTICLE 5 – CONFIDENTIALITÉ

Sous réserve de ce qui est admis expressément aux termes des présentes et sauf disposition contraire de la loi ou demandes de toute autorité administrative ou judiciaire compétente, le Bénéficiaire s'engage tant pour lui-même que pour ses employés, représentants ou conseils, à veiller au respect de la confidentialité des stipulations de la Convention ainsi que des informations et documents, de quelque nature qu'ils soient et quels que soient leurs supports qui lui ont été communiqués ou dont il aura eu connaissance lors de la négociation et de l'exécution de la Convention.

La présente obligation de confidentialité s'appliquera pendant toute la durée de la Convention et demeurera en vigueur pendant une durée de deux (2) ans à compter de l'arrivée du terme de la Convention pour quelque cause que ce soit.

Le Bénéficiaire prend acte des obligations de communication d'information mises à la charge de la Caisse des Dépôts en application de la Convention Etat-CDC et notamment à l'égard de toute commission parlementaire compétente.

ARTICLE 6 – PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

6.1 – Communication

Le Bénéficiaire s'oblige à soumettre, dans un délai minimal de 30 (trente) jours [avant sa divulgation au public, à l'autorisation préalable et écrite de la Caisse des Dépôts, le contenu de tout projet de publication ou d'action de communication écrite ou orale, relative au soutien de la Caisse des Dépôts pour la réalisation du Projet.

La Caisse des Dépôts pourra, pendant ce délai, demander des modifications, s'opposer ou demander à ce que son soutien pour la réalisation du Projet soit mentionné.

Dans ce dernier cas, le soutien de la Caisse des Dépôts pour le compte de l'État sera mentionné *sous la forme suivante* : « *Ce projet a été réalisé dans le cadre du Programme Investissements d'Avenir, action Ville de Demain, la Caisse des Dépôts étant le gestionnaire de l'action Ville de Demain pour le compte de l'Etat* »

Il sera demandé au Bénéficiaire de faire état du soutien du Programme d'Investissements d'Avenir-Ville de Demain sur les chantiers du Projet, sous forme de panneaux incluant le montant de l'aide et le logo du PIA. Un modèle lui sera communiqué.

6.2 – Propriété intellectuelle

Il est entendu entre les Parties que le bénéficiaire reste titulaire des droits de propriété intellectuelle afférents aux résultats du Projet mais octroie à la Caisse des Dépôts un droit d'utilisation tel que défini ci-après. A ce titre, le Bénéficiaire cède à titre gratuit et non exclusif, à la Caisse des Dépôts, le droit de reproduire, représenter, adapter et diffuser, pour une exploitation à titre gratuit et à des fins de communication interne et externe, les résultats du Projet notamment les rapports, bilans, supports de communication et tout document réalisé dans le cadre de la Convention, sur tout support et par tout procédé connus ou inconnus au jour de la signature de la Convention, et ce, au fur et à mesure de leur réalisation, pour tout public, pour le monde entier et pour la durée légale de protection des droits de propriété intellectuelle.

Le Bénéficiaire déclare être titulaire des droits de propriété intellectuelle nécessaires à la présente cession et, garantit obtenir l'ensemble des autorisations et cessions de droits nécessaires notamment auprès de son personnel, et éventuels sous-traitants et partenaires et respecter les lois et règlements en vigueur, aux fins d'exécution de cet article.

ARTICLE 7 – DURÉE

La Convention prend effet à compter de la date de sa signature et restera en vigueur jusqu'à la remise du second bilan de l'évaluation socio-économique visé au 4.2.2, sous réserve des stipulations 4.6 (Objectifs et évaluation), 5 (Confidentialité) et 6 (Propriété intellectuelle) et des stipulations relatives à l'obligation de restitution de la Subvention, qui produiront leurs effets pour la durée des droits et obligations en cause, quelle que soit la cause de terminaison de la Convention.

ARTICLE 8 – MANQUEMENTS

8.1 Cas de manquement

Constitue un manquement au sens de la Convention (un **Manquement**) :

- (i) toute modification substantielle du Projet, tant dans ses aspects techniques que financiers, qui après analyse par la Caisse des Dépôts et avis du Comité opérationnel des financements, est de nature à remettre en cause les conditions d'octroi de la Subvention, en particulier la non-obtention des financements complémentaires listés à l'article 2 de la convention ;
- (ii) non respect du calendrier de réalisation du Projet précisé à l'article 2 de la Convention ;
- (iii) la cessation de la réalisation ou constatation notamment au vu des comptes-rendus intermédiaires de la non réalisation du Projet conformément aux termes de l' annexe 2.
- (iv) non respect des obligations visées à l'article 4.5 ;
- (v) non respect des clauses de l'article 2 de la Décision du Premier Ministre ;
- (vi) allocation de tout ou partie de la Subvention à des dépenses non éligibles ;
- (vii) la non transmission à bonne date des documents et informations requis en application de la Convention (notamment en application de l'annexe 4)
- (viii) non respect par le Bénéficiaire d'une de ses autres obligations au titre de la Convention ;
- (ix) non respect des stipulations de l'article 3.4. (c).
- (x)

8.2 Conséquence de la survenance d'un Manquement

En cas de survenance d'un Manquement, la Caisse des Dépôts pourra :

- (i) suspendre, sans délai et sans notification préalable au Bénéficiaire, le versement de tout ou partie de la Subvention ; et /ou
- (ii) résilier la Convention à l'expiration d'un délai de trente (30) jours calendaires suivant notification de résiliation adressée au Bénéficiaire par lettre recommandée avec avis de réception ; et/ou
- (iii) demander la restitution de tout ou partie des montants versés au titre de la Subvention à l'expiration d'un délai de trente (30) jours calendaires suivant notification adressée au Bénéficiaire par lettre recommandée avec avis de réception .

Le Bénéficiaire sera en droit de présenter toute observation qu'il estime utile à la Caisse des Dépôts suite à ladite notification et pourra prendre, dans la mesure du possible, toutes les mesures visant à remédier au Manquement. Si au terme du délai de trente (30) jours susvisé, le Bénéficiaire a été en mesure de remédier au Manquement sans préjudice aucun pour l'Etat et la Caisse des Dépôts, cette dernière pourra renoncer par écrit à la résiliation ou à la demande de restitution de tout ou partie de la Subvention.

En cas de résiliation pour force majeure, il sera alors fait application *mutatis mutandis* des alinéas précédents.

En cas de résiliation de la Convention, la Subvention sera liquidée en fonction des engagements effectivement réalisés à cette date. Le cas échéant, le Bénéficiaire sera tenu au reversement des sommes indûment perçues.

Aucune indemnité ne pourra être demandée par le Bénéficiaire à la Caisse des Dépôts et/ou à l'Etat du fait d'une résiliation de la Convention.

Dans tous les cas de cessation de la Convention, le Bénéficiaire devra remettre à la Caisse des Dépôts, dans les huit (8) jours suivant la date d'effet de la cessation de la Convention et sans formalité particulière, tous les documents fournis par la Caisse des Dépôts et que le Bénéficiaire détiendrait au titre de la Convention.

Tous les frais engagés par la Caisse des Dépôts pour recouvrer les sommes dues par le Bénéficiaire sont à la charge de ce dernier.

ARTICLE 9 – STIPULATIONS GÉNÉRALES

9.1 – Notifications

Toute notification requise en vertu de la Convention devra être en forme écrite et sera valablement effectuée si elle est envoyée par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou par télécopie confirmée le jour même par lettre recommandée avec demande d'avis de réception adressée à l'adresse suivante :

Pour la Caisse des Dépôts :

Direction Régionale Aquitaine

38, rue de Cursol CS 61530

33081 Bordeaux cedex

Pour le Bénéficiaire:

Communauté Urbaine de Bordeaux

Esplanade Charles de Gaulle

33 000 Bordeaux

Tout changement d'adresse par une Partie sera notifié à l'autre Partie dans un délai de 5 (cinq) jours ouvrables à compter de la date dudit changement d'adresse. Les notifications par lettre recommandée seront considérées avoir été reçues à la date de première présentation de la lettre recommandée telle qu'indiquée sur l'avis de réception. Les notifications par télécopie confirmée par lettre recommandée seront considérées avoir été reçues à la date de première présentation de la lettre recommandée telle qu'indiquée sur l'avis de réception.

9.2 – Cession des droits et obligations

Le Bénéficiaire ne peut transférer sous quelque forme que ce soit, à titre onéreux ou gratuit, les droits ou obligations découlant de la Convention.

La Caisse des Dépôts peut quant à elle librement transférer ses droits et obligations au titre de la Convention.

9.3 Nullité

Si l'une quelconque des stipulations de la Convention s'avérait nulle au regard d'une règle de droit en vigueur ou d'une décision administrative ou judiciaire devenue définitive, elle serait alors réputée non écrite, sans pour autant entraîner la nullité de la Convention, ni altérer la validité des autres stipulations.

9.4 Intégralité de la Convention

Les Parties reconnaissent que la Convention constitue l'intégralité de l'accord conclu entre elles et se substituent à toute offre, disposition ou accord antérieurs, écrits ou verbaux.

9.5 Modification de la Convention

Aucune modification de la Convention, quelle qu'en soit la forme, ne produira d'effet entre les Parties sans prendre la forme d'un avenant dûment daté et signé entre elles.

9.6 Renonciation

Le fait que l'une ou l'autre des Parties ne revendique pas l'application d'une clause quelconque de la Convention ou acquiesce de son inexécution, que ce soit de manière permanente ou temporaire, ne pourra être interprété comme une renonciation par cette Partie aux droits qui découlent pour elle de ladite clause.

9.7 Juridiction

Tout litige concernant la validité, l'interprétation ou l'exécution de la Convention sera, à défaut d'accord amiable, soumis aux tribunaux compétents du ressort des juridictions de Paris.

Fait en deux exemplaires,

À [•], le [•],

En Présence de M. le Préfet de Région

Pour la Caisse des Dépôts

Le Directeur Régional

Pour le Bénéficiaire

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

DECISION N° 2011-VD-08 DU PREMIER MINISTRE



Décision n° 2011-VD-08

Le Premier ministre,

Vu la loi de finances n°2010-237 du 9 mars 2010, notamment son article 8,
Vu la Convention du 28 septembre 2010 signée entre l'Etat et la Caisse des dépôts et consignations relative à l'action « Ville de demain »,
Vu l'appel à projets lancé le 4 mai 2010 relatif au développement des transports en commun en site propre,
Vu l'avis du comité technique en date du 2 décembre 2010,
Vu l'avis du comité de pilotage Ville de demain du 8 décembre 2010,
Vu le projet de création de la ligne de tram train du Médoc de la communauté urbaine de Bordeaux,
Vu l'avis en date du 23 février 2011 du commissariat général à l'investissement,

Décide

Article 1 :

La Caisse des dépôts et consignations est autorisée à contractualiser sur le projet de création de la ligne de tram train du Médoc présenté par la communauté urbaine de Bordeaux dans la limite d'une participation des investissements d'avenir à hauteur de 11 710 000 € correspondant à une dépense subventionnable de 56 413 000 € financée à hauteur de 20.7%.

Article 2 :

Le contrat signé par la Caisse des dépôts et consignations devra comprendre un nouveau plan de financement conforme à l'article 1 ci-dessus et devra :

- inclure un engagement du maître d'ouvrage sur un démarrage effectif des travaux avant la fin de l'année 2013 ;
- préciser la stratégie de développement urbain le long du tracé ;
- préciser la stratégie en matière de stationnement, de développement des « modes doux » ainsi que les mesures envisagées de restriction de l'usage de la voiture ;
- préciser l'évaluation socio-économique spécifique au projet de tram train selon les méthodes d'évaluation définies par le ministère chargé des transports.

Fait à Paris, le **09 MARS 2011**

Le Premier ministre

ANNEXE 2 PRESENTATION DU PROJET
--

-

lignes
tram **A B C D** Tram-train du Médoc

**Présentation synthétique de la 3^{ème}
phase du tramway
Communauté urbaine de Bordeaux
Tram Train du Médoc**

COMMUNAUTÉ
URBAINE DE BORDEAUX
LACUB
www.lacub.fr

Communauté urbaine de Bordeaux
Esplanade Charles-de-Gaulle
33076 Bordeaux cedex
Tél. : 05 56 99 84 84
Fax : 05 56 96 19 40
www.lacub.com

Le projet de tramway, décidé en 1996, représente une opération d'urbanisme et d'aménagement de très grande ampleur. En effet, il a été conçu pour desservir, dès les premières phases, le plus grand nombre d'habitants et notamment les plus défavorisés, ainsi que les sites les plus stratégiques ou emblématiques, comme le campus universitaire, l'hôpital Pellegrin, le stade Chaban Delmas, la gare Saint-Jean.

De plus, concomitamment à la réalisation du projet de tramway et en accompagnement, les espaces publics ont été largement requalifiés permettant ainsi de modifier totalement l'image de la ville et venant notamment amender les projets de renouvellement urbain lancés sur les quartiers sensibles au titre de la politique de la ville.

Conçu en réseau étoilé, le réseau tramway s'organise actuellement autour de trois lignes (A, B et C). L'aménagement de ces 3 lignes s'est effectué simultanément durant une première phase de travaux, représentant 24,5 km de réseau au total. A l'échéance de cette 1ère phase, la CUB a engagé une seconde phase de travaux pour l'extension de ces 3 lignes, portant le linéaire actuel de réseau à 43,8 km au total.

Le programme de la 3ème phase du Tramway de l'agglomération Bordelaise

Présentation du programme

Les comportements en matière de déplacements sur le territoire de l'agglomération bordelaise ont largement évolué ces dernières années.

Désormais, l'essor des transports en commun s'impose comme un constat sociétal. Les fluctuations du prix du pétrole, la crise économique et immobilière ainsi que la densité spécifique du tissu urbain ont largement contribué à ce phénomène local.

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

Ainsi, la Communauté urbaine a souhaité élaborer une structuration de son réseau de transports en commun à partir d'un programme opérationnel de transports collectifs appelé « 3ème phase du Tramway de l'agglomération bordelaise ».

Ce programme, constitue la première étape de cette nouvelle stratégie de mobilité au sein de la Cub.

Le Conseil communautaire de la Communauté Urbaine de Bordeaux (Cub) a validé le 23 juin 2006 le schéma directeur d'amélioration de la desserte en transports en commun qui prévoit, entre autre, l'extension du réseau de transport en commun en site propre qui comprend à ce jour 3 lignes de tramway (A, B et C) d'une longueur totale de 43,8 Km avec 83 stations.

Pour le prolongement de ces lignes de tramway existantes le choix du mode s'est porté logiquement sur le mode tramway qui permet d'éviter les ruptures de charge et optimise ainsi les temps de transport et le confort des usagers.

Les extensions ainsi projetées, sont les suivantes :

- L'extension de la ligne A à Mérignac, entre Mérignac Centre et Magudas
- L'extension de la ligne B à Bordeaux, entre Claveau et Bordeaux Nord
- L'extension de la ligne B à Pessac, entre Bougnard et Alouette
- L'extension de la ligne C à Bordeaux, entre Les Aubiers et le Parc des Expositions
- L'extension de la ligne C à Bègles, entre Terres Neuves et Terre Sud

La mise en oeuvre de cette opération d'extension des lignes existantes nécessitera la réalisation de travaux d'adaptation du réseau existant pour permettre une exploitation optimale du réseau dans sa nouvelle configuration. Cela consistera notamment dans l'aménagement de 6 terminus partiels, inclus dans l'opération « renforcement de l'offre »..

Le programme « Phase 3 », prévoit également quatre autres opérations :

- La création du Tram Train du Médoc
- La création de la ligne D sur les communes de Bordeaux, Le Bouscat, Eysines
- Le prolongement de la ligne C jusqu'à Villenave d'Ornon
- Le renforcement de l'offre

Ces opérations sont traitées de manière indépendante. Elles font chacune l'objet d'un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique qui leur sera spécifique.

Pour la ligne D, l'arrêté de DUP a été pris par le préfet le 30 novembre 2011.

Pour le Tram Train du Médoc, l'arrêté de DUP est envisagé pour les mois de mars /avril 2012.

Pour le prolongement de la ligne C, l'arrêté de DUP est envisagé pour 2013.

La prise en compte des enjeux environnementaux et climatiques...

Moins dense que Paris ou d'autres métropoles européennes, l'agglomération bordelaise dispose cependant d'un atout à valoriser : la présence de l'espace naturel dans toutes les strates de l'urbain, de la ceinture verte périphérique aux parcs urbains et périurbains en passant par les cœurs d'îlots du centre ville. C'est pourquoi, à travers la mise en œuvre de formes urbaines combinant compacité, moindre consommation énergétique, et présence affirmée de l'élément naturel, les objectifs de réduction de l'empreinte carbone émise par l'agglomération constituent une priorité pour les politiques publiques à venir.

La réduction des émissions des gaz à effet de serre :

La réalité du changement climatique est aujourd'hui scientifiquement établie. Au cours du XXe siècle, la température moyenne a augmenté de 0,7°C à l'échelle mondiale et 0,9°C sur le territoire français métropolitain, ce qui fait du XXe siècle le plus chaud du millénaire.

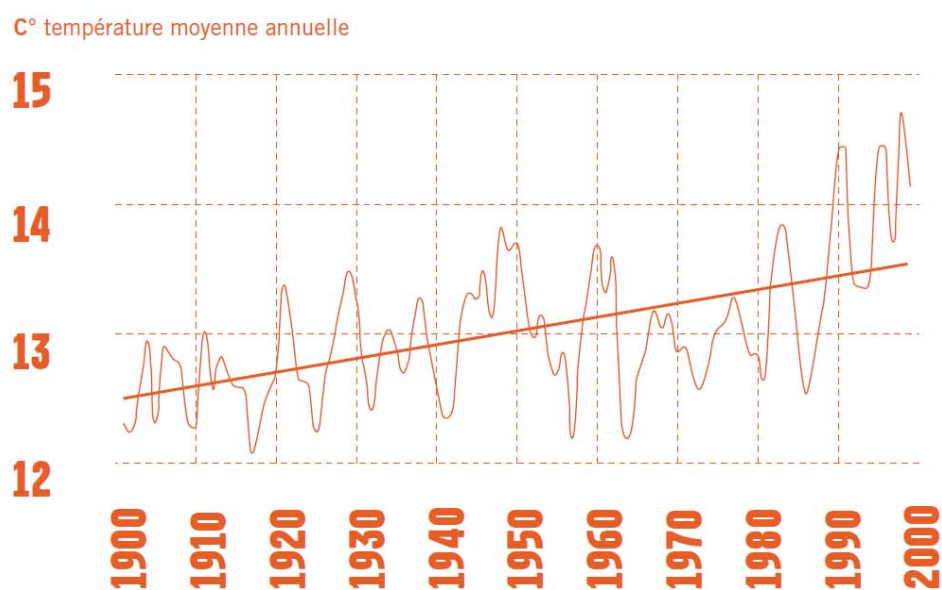
La preuve du lien entre la combustion d'énergie fossile par l'homme émetteur de gaz à effet de serre et le changement climatique n'est à présent plus à démontrer, il est désormais urgent d'agir.

Les impacts du réchauffement climatique sont encore difficile à prévoir mais l'évolution du climat est en cours, et se manifeste aussi déjà sur notre territoire.

On constate en effet une augmentation sensible de la température moyenne annuelle, comme le montrent les relevés de température de la station Météo France de Bordeaux Mérignac entre 1900 et 2000.

Relevés des températures de la station de Bordeaux-Mérignac depuis 1900

(source > Eaucéa, Les indicateurs du changement climatique en Gironde).



(source : Plan Climat CUB)

Le Plan Climat de la CUB :

Afin de lutter contre le changement climatique, la CUB a assuré l'élaboration de son Plan Climat, avec le concours de l'Agence locale de l'énergie de l'Agglomération bordelaise et de Gironde (ALEAB33). Il s'agit d'un projet territorial de développement durable qui doit permettre à la CUB de diminuer ses émissions de Gaz à Effet de Serre et de s'adapter aux conséquences du changement climatique. Le Plan Climat de la CUB se base sur trois temps forts : le diagnostic, la concertation et le plan d'actions.

Une fois le diagnostic réalisé, la CUB a engagé la phase de concertation de décembre 2009 à mars 2010 au travers plusieurs ateliers thématiques qui ont regroupé des collectivités, des acteurs économiques et des associations sur les sujets suivants :

- haute qualité environnementale et haute qualité d'usage,
- la ville productrice d'énergie,
- consommation responsable et sobriété heureuse,
- bouger et échanger sans polluer,
- une économie performante et durable.

L'ensemble de ce travail a conduit à l'adoption du Plan Climat par la CUB, le 11 février 2011 accompagné d'un plan d'actions pour les 4 à 5 prochaines années.

Nous reprenons ci-après quelques informations clefs du diagnostic réalisé, ainsi qu'une présentation du plan d'actions.

Diagnostic des émissions de Gaz à effet de serre du territoire de La CUB... (source : Plan Climat CUB)

Le bilan « énergie et GES » du territoire de La CUB, réalisé par l'Agence Locale de l'Énergie, est un bilan du territoire en termes d'empreinte carbone. Elle est basée à la fois sur des données connues sur le territoire, notamment les consommations d'énergie, sur des données calculées à partir de données locales (pour les transports notamment, à partir de données de trafic) et sur des données plus nationales (consommations de biens et services en particulier).

Ainsi, les émissions globales générées sur le territoire de La CUB sont estimées à 4 765 000 teqCO₂, soit environ 6,67 teqCO₂ par habitant du territoire et par an.

Le tableau suivant présente les principaux postes d'émissions de GES.

EMISSIONS DE GES DE LA CUB (au format "plan climat" national)							
SECTEURS	EMISSIONS EN KteqCO ₂						
	CO ₂	CH ₄	N ₂ O	HFC	PFC	SF ₆	TOTAL
TRANSPORTS	1192			23			1215
Aérien	147						
Routier	995						
Fer	4						
Maritime	45						
Autre	0						
Consommation de gaz fluorés				23			
RÉSIDENTIEL & TERTIAIRE	1170	23	14	70			1277
Résidentiel Tertiaire	1170	23	14				
Consommation de gaz fluorés				70			
Solvants et produits divers							
AGRICULTURE	2	6	9				17
Consommation d'énergie	2						
Sols agricoles			9				
Fermentation entérique et déjections		6	0				
CONSOMMATIONS DE BIENS ET SERVICES	1151						1151
TRAITEMENT DES DÉCHETS	176	1	1	0			178
Mise en décharge		0					
Incinération	176						
Eaux usées		1	1				
Autres				0			
INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE (CORRIGÉE)	569	27	323	9			928
Combustion industrielle Manufacture et construction routier	569	27	6				
Procédés industriels		0	317				
Solvants et produits divers				2			
Autre Consommation de gaz fluorés				7			
TOTAL	4260	57	347	102			4765

Tram Train du Médoc

Le Tram train du Médoc a pour vocation d'améliorer la desserte en transport en commun et la qualité de service des communes situées au nord de l'agglomération. Il répond à la volonté de développer le réseau multimodal et de faciliter les relations entre les pôles d'habitats, les pôles d'emplois et les équipements. Il permettra de desservir les villes de Bruges et Blanquefort par l'intermédiaire de 6 stations. Cette ligne se connecte sur le réseau tramway existant au niveau de la ligne C vers Ravezies.

L'opération ne consiste pas uniquement en la réalisation d'une ligne de tramway, mais intègre aussi la conception d'infrastructures évolutives vers la circulation d'un tram train, des TER et des trains de fret.

Le projet consiste en l'utilisation des emprises ferroviaires de la ligne Bordeaux / Pointe de Grave pour y intégrer une ligne de tramway d'environ 7 km en voie unique et en terminus à Blanquefort. Cette ligne permettra de desservir les communes de Bordeaux, Bruges et Blanquefort. La ligne créée se connecte au réseau de tramway existant (ligne C).

1 Les caractéristiques de la ligne

- Longueur de la ligne : 7,1 km
- Les stations

Six stations sont prévues :

- La station Cracovie
- La station La Vache
- La station Bruges Sud
- La station Gare de Bruges
- La station Blanquefort Tiscot
- La station Gare de Blanquefort

- Les ouvrages d'art :

Trois ponts routiers et cinq ponts rail jalonnent le tracé.

Les intersections avec la voirie seront traitées comme des passages à niveau munis de barrières sauf celui de la Vache.

- La fréquentation attendue à la mise en service est de l'ordre de 5 à 600 personnes à l'heure de pointe du soir au niveau de Blanquefort.
- Emission **CO₂**: 540 tonnes équivalent **CO₂**

2. Les enjeux :

Les objectifs et les enjeux inhérents à la création de la ligne du tram train du Médoc sont les suivants :

Un territoire en attente d'une desserte en transports en commun

Le quadrant Nord-Ouest de l'agglomération est depuis longtemps mal desservi par les transports en commun, et est en attente d'une politique de transport cohérente majeure.

La politique de transport collectif est portée par le lancement de la première phase du tramway dans les années 90.

Elle s'inscrit dans une volonté marquée d'offrir aux usagers un réseau attractif et performant qui permet de rééquilibrer les modes de déplacements contribuant par la même à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Les infrastructures et les emprises existent et sont exploitables pour proposer une nouvelle offre de transport durable reliant ce secteur au centre de l'agglomération.

Le projet du tram train du Médoc contribue en tous sens à une réponse cohérente de transport de cette zone Nord-Ouest. Il semble une solution novatrice et durable pour le développement des transports de La Cub.

Un projet à plusieurs horizons, à la fois urbain et ferroviaire

La Communauté urbaine de Bordeaux s'est orientée vers la création d'une ligne de tramway en voie unique dans les emprises du réseau ferroviaire national en parallèle de la voie unique ferroviaire existante, ce projet pouvant évoluer vers la mise en place d'un tram train circulant sur le réseau ferroviaire au nord de Blanquefort.

Le principe d'un tel phasage est tout à fait judicieux. Privilégier dans un premier temps un tramway sur ballast permet de raccourcir le calendrier et d'assurer une faisabilité financière, tout en se préservant la possibilité de faire évoluer le dispositif vers un tram train.

A terme, le tram train du Médoc pourrait soit rester complémentaire à l'offre actuelle TER (le TTM assure une desserte périurbaine proche), soit être prolongé et se substituer aux TER périurbains.

L'exploitation en deux voies uniques (voie unique tram train et voie unique ferroviaire) évoluera par la suite en exploitation en voie double, avec une mixité de circulation tram train / TER sur la portion bifurcation de Beyerman – Blanquefort).

Cette particularité pose une question complexe, celle de la création d'une infrastructure évolutive du mode tramway au mode ferroviaire, tout en assurant une excellente maîtrise des coûts.

Un projet compatible avec une interconnexion sur le réseau de tramway et sur le réseau ferroviaire

L'infrastructure créée se connecte au réseau existant de tramway (ligne C), pour permettre des missions Blanquefort / Bordeaux centre.

Elle réserve également une liaison ferroviaire entre la voie ferrée de ceinture et le futur pont Bacalan-Bastide afin de permettre le développement du réseau à un horizon plus lointain que 2014. Un branchement ultérieur entre la voie nouvelle et la voie ferrée existante à proximité de la gare de Blanquefort permettra l'exploitation de tram train en direction du Verdon. Ces connexions avec l'infrastructure ferroviaire existante sont essentielles à la mise en place de l'offre tram train à long terme.

Une intermodalité favorisée

La stratégie engagée pour le développement d'un réseau TC équilibré passe par le déploiement d'une offre TC alternative et complémentaire à l'automobile, fondée sur le réseau armature du tramway, sur son articulation avec le réseau bus de la CUB et du Conseil Général (Cars trans'gironde) et sur l'intégration du réseau ferré existant.

Le tram train du Médoc illustre parfaitement cette volonté par son approche multimodale. Il offre des complémentarités efficaces entre les modes, en particulier avec le TER.

Une exploitation dans des conditions de sécurité optimales

Le projet prévoit dans un premier temps l'exploitation d'un tramway le long d'une voie ferroviaire circulée par des TER et des trains de fret. La cohabitation des deux modes avec une telle proximité implique un traitement rigoureux des interfaces pour pouvoir assurer une exploitation dans des conditions de sécurité optimales pour l'ensemble des acteurs.

L'exploitation en voie unique avec des évitements répartis sur la ligne nécessite des dispositifs de sécurité spécifiques pour prévenir des risques de collision. Le croisement dénivelé entre le tramway et le RFN permet d'améliorer la sécurité de l'exploitation.

Un projet qui s'inscrit dans un territoire urbain évolutif

Le projet du tram train du Médoc traverse un territoire qui présente de nombreuses emprises foncières mutables et une densité urbaine peu élevée. Ces caractéristiques laissent présager une transformation et une densification le long du tracé et plus particulièrement au droit des stations.

Ces stations deviennent de vraies centralités, encore plus que celles des phases 1 et 2, parce que peu nombreuses et plus espacées.

Apparenté à un tramway périurbain, le tram train du Médoc s'inscrit dans des problématiques urbaines et de questionnements liés à l'avenir de la Communauté urbaine de Bordeaux initiés par la démarche de Bordeaux métropole 3.0.

Un niveau de service adapté aux besoins

Un service de rames sera exploité, sans rupture de charge, entre Villenave d'Ornon et Blanquefort avec un terminus partiel situé au niveau de la future station Cracovie.

La ligne sera cadencée entre la station Cracovie et la Gare de Blanquefort au rythme de 2 rames sur 3 (4 rames par heure dont 2 en correspondance directe avec les TER).

Le temps de parcours entre Cracovie et la gare de Blanquefort sera de 12mn (38km/h). Il sera de 34mn entre cette gare et la gare Saint Jean à Bordeaux.

Outre le caractère intermodal de ce projet déjà cité, 2 parcs relais sont prévus. L'un en gare de Blanquefort, l'autre en gare de Bruges.

3 Les aspects socio-économiques

La situation de référence

Pour l'évaluation socio-économique de l'opération de création de la ligne TTM, la situation de référence est la suivante :

- Situation de référence 2014 : elle correspond à la situation pour laquelle les extensions des lignes A, B et C sont réalisées avec l'offre multiservices associée.

En termes d'offre de service, la situation de référence 2014 prend en compte les intervalles en heure de pointe nécessaires pour répondre à la demande au fil de l'eau 2014.

Situation projet pour l'opération Tram train du Médoc

L'opération TTM est mise en service à l'horizon 2014.

Le linéaire de voies supplémentaires créées est de 7,1 km.

Le montant total des investissements de l'opération tram-train du Médoc s'élève à 89,8 M€ HT conditions économiques janvier 2008, y compris matériel roulant (équivalent à 96,7 M€ HT CE juillet 2010).

L'offre de service mise en place est présentée dans le tableau suivant :

Offre de service	Intervalle en HP (min)
Tram train du Médoc	
La Vache – Terre Sud	30
Blanquefort – Terre Sud	15

Les résultats des études socio-économiques suivants les hypothèses présentées plus haut sont présentés dans le tableau ci-dessous.

	Bénéfice Actualisé (M€)	TRI
Opérations Tram Train du Médoc	3,9	4,0 %

Le bénéfice actualisé est positif. Le TRI de l'opération tram-train du Médoc est supérieur au taux d'actualisation (3,8%).

Ces résultats confirment la rentabilité de l'opération tram-train du Médoc.

4 Estimation CO₂

Estimation des gains potentiels d'émissions de gaz à effet de serre

La méthodologie utilisée pour estimer les « gains CO₂ » potentiels apportés par le projet est la « *Méthodologie pour l'évaluation de l'impact énergie / CO₂ des projets de TCSP* » qui résulte du travail de l'Observatoire Energie Environnement des Transports qui a réuni des représentants de l'ADEME, du CERTU, du GART, de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la Mer et des principaux opérateurs de transport public.

Le projet d'extension du réseau bordelais va permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre dues aux déplacements. Cette réduction est possible notamment grâce au report modal de la voiture particulière vers le tramway.

Hypothèses faites et méthode de calcul

Les gains sont exprimés en réduction d'émissions de gaz à effet de serre. L'unité utilisée est « l'équivalent CO₂ ». Cette unité regroupe bien évidemment le CO₂ mais également les autres principaux gaz à effet de serre cités dans le protocole de Kyoto.

A partir des prévisions de trafic, il est alors possible d'évaluer l'impact énergie / CO₂ :

$$\text{Gain} = E_{VP} - E_{TRAM}$$

Où :

E_{VP} représente les consommations ou émissions des VP évitées grâce au projet

E_{TRAM} représente les consommations ou émissions du Tramway, liées aux utilisateurs du Tramway anciennement utilisateurs de VP.

Calcul de E_{VP}

$$E_{VP} = d_{vp} \times e_{vp}$$

d_{vp} est la somme des distances parcourues par les anciens utilisateurs de VP, utilisant le tramway ensuite, en voyageur.km.

E_{vp} est le facteur d'émissions du VP g eqCO₂/voy.km

La comparaison est réalisée avec le réseau fil de l'eau 2013 (sans le Tram Train du Médoc).

A partir des données de prévisions de la demande et des distances moyennes de déplacements VP par secteur issues de l'enquête ménages déplacements, nous avons pu

quantifier la distance totale parcourue par les anciens utilisateurs VP : **2 664 000 voy.km par an.**

Puis, nous multiplions cette donnée par le facteur d'émissions des VP, soit **206 g eqCO₂ par voy.km.**

$$E_{VP} = 548,8 \text{ T eqCO}_2 \text{ par an}$$

Calcul de E_{TRAM}

$$E_{TRAM} = (E_{TCVA} \times FE - E_{TCAP} \times FE)$$

E_{TCVA} représente les quantités d'énergie utilisées pour la traction par les différents modes de transport en commun du réseau avant la mise en service du nouveau TCSP. On distingue les veh*km bus et les veh*km tramway avec les facteurs d'émissions CO₂ suivants :

132g CO₂/voy.km pour les bus,

3g CO₂/voy.km pour le tramway.

De la même manière, on calcule les quantités d'énergie utilisées avec la nouvelle offre de transport : E_{TCAP} .

L'économie de véhicules km bus entre les deux situations est de 73 300 soit 9.68 T eq CO₂.

L'augmentation de Véhicules km tramway entre les deux situations représente 62 300 soit 0,187 T eq CO₂.

On a donc un gain d'émission :

$$E_{TRAM} = 9.87 \text{ T eqCO}_2 \text{ par an}$$

Soit un gain global de 538.9 T eq CO₂.

5 Les impacts sur le stationnement de la 3^{ème} phase du tramway

En termes de stationnement en restant à l'échelle de l'agglomération, il convient de distinguer ce qui relève de la demande résident, pendulaire et commerciale, selon la même approche que celle reprise dans le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération. Le niveau de réponse à cette typologie varie étant entendu que l'objectif est de décourager l'usage de l'automobile pour le stationnement pendulaire et de trouver des solutions de substitution à l'offre dévolue aux résidents ou commerciale si celle-ci est affectée par le projet d'extension du réseau de tramway.

L'objectif de réduction de la part modale du véhicule particulier au profit des transports en commun fixé au projet de tramway et en particulier pour la 3^{ème} phase va contribuer à la réduction du stationnement pendulaire. Ce report modal est obtenu par une offre de transport renforcée par son périmètre de desserte avec la création des extensions de lignes reliant les pôles d'habitat et d'emploi en développement et de parc relais aux terminus, par la fréquence de passage dans les zones actuellement saturées du centre d'agglomération et reliant des grands équipements (services partiels), et par aussi l'inter modalité avec la ceinture ferrée.

Les projets des extensions de lignes, de renforcement de l'offre et du Tram Train présentent des impacts modérés sur le stationnement considéré résident ou commercial. Même s'il est envisagé de supprimer quelques poches de stationnement, l'offre actuelle globalement abondante et les quelques restitutions qui vont être opérées dans les secteurs les plus contraints permettent de répondre aux besoins en stationnement des quartiers commerçants et résidentiels traversés par les extensions de lignes ou ponctuellement. Les infrastructures nécessaires au renforcement de l'offre, et en particulier la création de services partiels ne suppriment aucun stationnement de cette nature.

5.1 Les impacts sur la circulation des deux-roues de la 3^{ème} phase du tramway

A l'instar de la réduction de l'usage de la voiture particulière, l'objectif d'évolution de la part modale avec un gain de report modal du véhicule particulier vers les modes doux a été fixé au projet de tramway et en particulier pour la 3^{ème} phase du tramway afin de promouvoir ce mode de déplacement.

L'accompagnement des infrastructures tramway par la création d'aménagements cyclables ou la restitution des continuités cyclables est une constante reproduite aussi dans le projet de la 3^{ème} phase du tramway dont le renforcement de l'offre fait partie.

Le projet intègre le réaménagement de l'espace public des voies empruntées par le tramway. Ce réaménagement s'inscrit dans une politique d'ensemble des déplacements dont la finalité essentielle est d'assurer un meilleur partage de l'espace public entre les différents modes et dans les faits, cela revient souvent à diminuer la place de la voiture, historiquement majoritaire. Les aménagements du tramway réservent une emprise supérieure aux modes doux (piétons, cyclistes, TC) par rapport aux modes motorisés (VL et stationnement).

Le projet de tramway présente ainsi un impact positif pour tous les modes de déplacement dits « doux » puisqu'il permet notamment :

- de réaménager, et dans certains cas d'élargir, des espaces dévolus aux piétons et aux cyclistes conformément aux dernières normes d'aménagement, notamment, on le rappelle, en matière d'accessibilité des PMR - Personnes à Mobilité Réduites (handicapés, femmes enceintes, personnes ayant un caddie, parents avec enfants, y compris enfants en poussette, ...).

- de créer un meilleur cadre de vie (moins de bruit, moins de pollution d'air, moins de nuisances olfactives, ...).

On note également que les stations et les parcs relais aménagés disposeront tous d'arceaux à vélos. Il s'agit d'une mesure visant à faciliter l'usage du vélo et donc à augmenter l'aire d'influence de chaque station. On considère, en effet, que chaque station équipée peut capter des usagers situés en mode vélo, à moins de 10min ou 2 km.

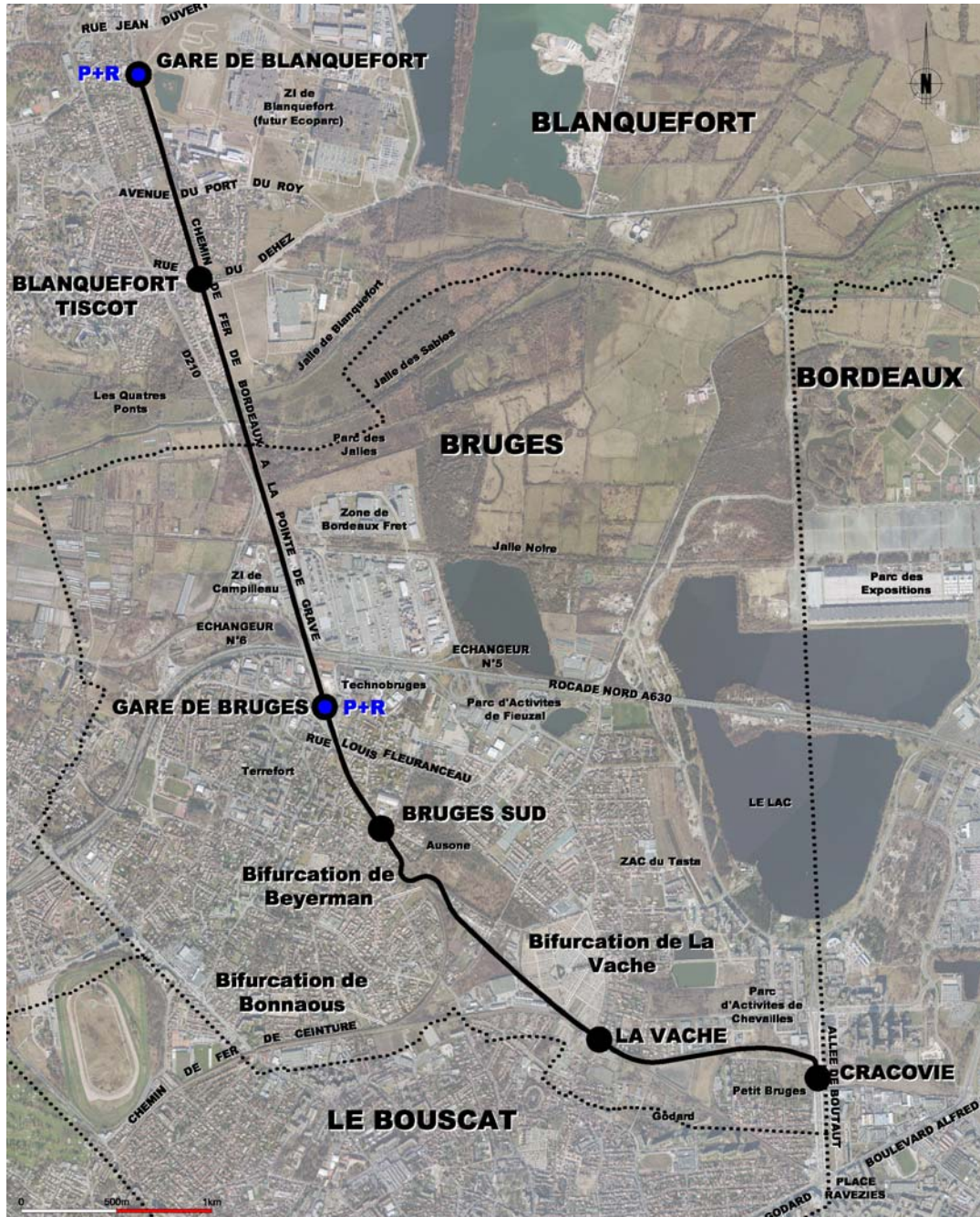
Il faut noter également, que le réseau de vélo en libre service, VCub, sera étendu de manière cohérente avec les extensions projetées.

Il faut noter enfin que les plates formes de tramway, même si elles sont généralement aisément franchissables et perméables, ne constituent pas en elles-mêmes des infrastructures cyclables ou piétonnes.

SYNTHESE DU CALENDRIER PREVISIONNEL de la 3ème phase

Extensions	DUP	Début / Fin travaux réseaux	Début travaux Infra et Voie Ferrée	Fin travaux d'Infra et Voie Ferrée	Mise en service
A : Mérignac	Dec 2010	Avril 2011 / Juillet 2012	Juin 2012	avril 2014	Décembre 2014
B : Pessac	Dec 2010	Avril 2011 / Décembre 2012	juillet 2012	septembre 2014	avril 2015
B : Claveau	Dec 2010	Avril 2011 / Mai 2012	juillet 2012	janvier 2014	mai 2014
C : Bordeaux-Lac	Dec 2010	Avril 2011 / Juillet 2012	juin 2012	janvier 2014	décembre 2014
C : Bègles	Dec 2010	Avril 2011 / Janvier 2013 (au niveau d'Alexis Labro)	juin 2012	juin 2014	mars 2015
C : Villenave d'Ornon	2013	Fin 2013	Eté 2015	Fin 2016	
Créations	DUP	Début / Fin travaux réseaux	Début travaux Infra et Voie Ferrée	Fin travaux d'Infra et Voie Ferrée	
Tram-Train du Médoc	Mars Avril 2012	DUP Mars Avril 2012	Automne 2012	1er trimestre 2014	Décembre 2014
Ligne D	30 Nov 2011	Début travaux réseaux Quinconces : 12 /12/2011 Eysines : 2013	Eysines 2013 Bordeaux 2014	Eté 2016	Décembre 2016
Créations		Réseaux	Travaux infra		
Terminus Partiels	Déc 2010	2012	2013 - 2014		
Renforcement Electrique	Déc 2010	2014 - 2016			
Allongement des Quais		2014 - 2016			
Extension centre de maintenance		2014 - 2016			

Tram Train du Médoc



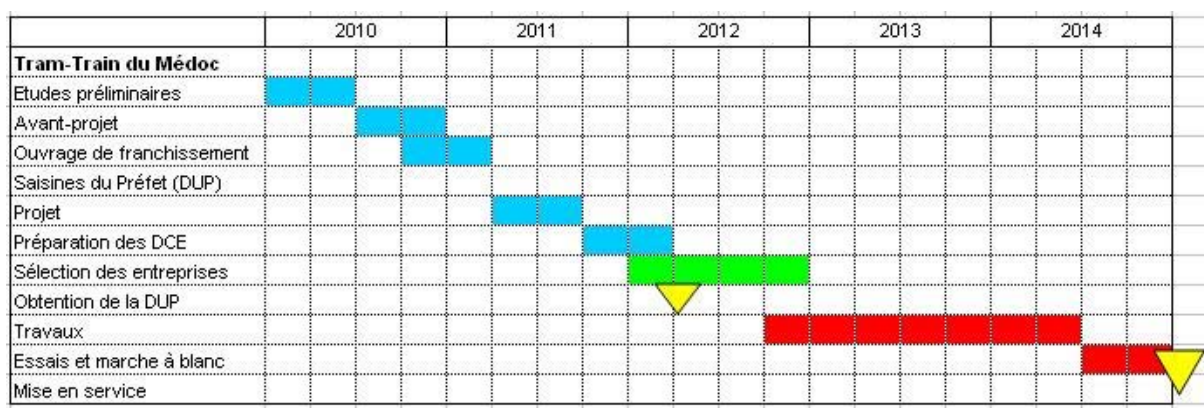
ANNEXE 2 BIS

CALENDRIER

Le planning prévisionnel de réalisation de Tram-train du Médoc est présenté ci-dessous.
Le projet a été soumis à concertation publique, dont le bilan a été approuvé par la délibération n° 2009/0449 du 10 juillet 2009.

L'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, pour la construction de la ligne Tram Train du Médoc et de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la Cub s'est déroulée du 7 novembre au 9 décembre 2011 sur les communes de Bordeaux, Bruges et Blanquefort.

Le 24 janvier 2012, Monsieur le Préfet de la Gironde a notifié à la Communauté urbaine de Bordeaux, les rapports et conclusions du commissaire enquêteur relatifs à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et de la mise en compatibilité du PLU du projet de création d'une ligne de tramway dénommée "Tram train du Médoc". Le 23 mars 2012, il a signé l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de cette ligne.



Le démarrage des marchés est prévu à leur notification (novembre/décembre 2012). Une période de préparation est nécessaire préalablement au démarrage des travaux qui est envisagée mi février-début mars 2013.

ANNEXE 3 DEPENSES ELIGIBLES

Dépenses non éligibles	Dépenses éligibles
I Etudes d'avant-projet/projet Les études au stade de l'avant projet et du projet. Les études antérieures, de type études préalables, études d'insertion, schémas directeurs, etc., souvent très nombreuses, très variées, et réalisées sur une longue période, en régie ou par des bureaux privés ou publics. II Maîtrise d'ouvrage Comprend tous les frais, et toutes les études, engagés au titre de la maîtrise d'ouvrage, tels que : assistance technique, architecturale, paysagère, juridique..., assurances, communication, concertation, enquêtes publiques, fouilles archéologiques, études topographiques, de bruit, de sol, indemnités de gêne aux riverains pendant les travaux ou de préjudice commercial. L'assistance architecturale visée ici concerne les concours d'architecture, et les autres études confiées à des architectes avant les travaux. III Maîtrise d'œuvre de travaux Comprend les missions d'ingénierie normalisées pour la conduite des travaux, ainsi que l'assistance architecturale pendant les travaux. IV Acquisitions foncières et libération des emprises Comprend les acquisitions foncières proprement dites, les démolitions, les modifications et reconstructions d'immeubles, les clôtures, les relogements, les indemnités d'éviction, et autres. Ne comprend pas les indemnités des riverains dues à la gêne pendant les travaux, voir rubrique 2, Maîtrise d'ouvrage.	V Déviations de réseaux <i>Comprend les coûts de déviations de réseaux de concessionnaires imputables à l'opération, qu'ils soient financés par l'autorité organisatrice ou d'une autre façon.</i> VI Travaux préparatoires <i>Comprend tous les travaux préparatoires à la réalisation du chantier sur le domaine public, tels que : ouvrages provisoires, déviations de voirie,</i>

*installations de chantier, etc.
Ne comprend pas les réaménagements de voirie définitifs, compris dans la rubrique 11, Voirie et espaces publics.*

VII Ouvrages d'art

Comprend les ouvrages, en ligne, de génie civil et de gros œuvre, comme les ponts, les tunnels, les murs de soutènement, les confortements ou modifications d'ouvrages d'art existants.

Ne comprend pas le génie civil des stations aériennes ou souterraines, voir rubrique 14-1 : infrastructures des stations.

VIII Plate-forme

Comprend les travaux de l'assise du site propre limités à la largeur de l'emprise réservée, c'est à dire les travaux nécessaires à la réalisation des terrassements, de la couche de forme, de la couche de base pour un site propre de surface, et de la couche de soubassement pour un tronçon en ouvrage - servant d'assise à la voie ferrée (tramway ou métro) ou à la couche de roulement (mode routier) - ainsi que du drainage et de la multitubulaire.

Ne concerne pas la voie proprement dite, le revêtement et les couches de roulement qui font partie de la rubrique 9 : Voie spécifique des systèmes ferrés et guidés, et de la rubrique 10 : Revêtement du site propre.

IX Voie spécifique des systèmes ferrés et guidés

*Comprend la pose et de la fourniture de la voie spécifiquement adaptée aux modes ferrés ou du système de guidage pour les modes routiers.
C'est à dire : traverses, rails, systèmes d'attaches, de liaisons, et antibruit, ou ensemble du système de guidage sur voirie.*

Ne concerne pas le remplissage éventuel entre les rails et le revêtement, qui font partie de la rubrique 10 : Revêtement du site propre.

X Revêtement du site propre

*Pour les autobus et autres modes routiers roulant sur chaussée classique, il s'agit de la couche de roulement, et des séparateurs ou bordures.
Pour les tramways et métros, il s'agit éventuellement du remplissage entre les rails, du revêtement superficiel, et des séparateurs ou bordures.*

XI Voirie (hors site propre) et espaces publics Il s'agit du gros - œuvre nécessaire à la reconstitution de l'espace public conformément à sa destination, entre le site propre (y compris les stations et leurs accès) et les façades des rues empruntées par le TCSP (hors équipements de superstructure) : terrassements, chaussées, trottoirs, revêtements.	XII Equipements urbains <i>Comprend l'ensemble des équipements de superstructure, implantés le long de la ligne : mobilier urbain, plantations, éclairage, garde-corps.</i> <i>Ne comprend pas les équipements propres au mode de transport collectif, aux stations et à la signalisation, inclus dans les rubriques 14, 15, 16 et 17.</i> XIII Signalisation <i>Comprend les signalisations horizontales, verticales, de jalonnement, et tricolores pour la circulation routière, y compris le matériel de régulation des feux.</i> <i>Ne comprend pas le système de priorité aux feux d'un tramway ou d'un mode guidé et sa signalisation de type ferroviaire qui relèvent de la rubrique 16 : Courants faibles et PCC.</i> XIV Stations A) Infrastructures des stations <i>Il s'agit du génie civil, gros œuvre et second œuvre des stations aériennes et souterraines, y compris pour les stations au sol des tramways et des modes routiers (quais et soubassements) et celles liées au transport fluvial (aménagement de quais maritimes...).</i> B) Equipement des stations, dont équipements destinés aux vélos (arceaux...), dont appontements. <i>Comprend les coûts liés au mobilier des stations, abris, bancs, barrières, éclairage, panneaux d'information fixes, équipements destinés au stationnement des vélos, ainsi que les escalators, ascenseurs, ventilation, équipements de sécurité et de secours, dans les stations aériennes ou enterrées, et des essais correspondants.</i> <i>Ne comprend pas les installations et mobiliers nécessaires aux systèmes de SAE, SAI, courants faibles, exploitation, distribution et oblitération des titres de transport, abordés dans la rubrique 16 : Courants faibles et PCC.</i>
--	--

XVIII Matériel roulant Outre les véhicules eux-mêmes, ce poste comprend les frais d'essais et de mise en service du matériel, ainsi que la formation des personnels. XIX Opérations induites <i>Pôles d'échanges, parcs relais, aménagements destinés aux circulations des vélos : bande cyclable, parking vélos.</i> Ces opérations constituent des actions d'accompagnement. Non nécessaires au fonctionnement du TCSP proprement dit, non imputables à une démarche qualité globale le long de la ligne, elles répondent par contre aux logiques suivantes : 1 - Opérations de voirie et de stationnement Restitution de certaines fonctions et de certains usages qui dépassent le cadre du simple réaménagement de voirie de façade à façade (voie nouvelle ou réaménagement de voie pour la circulation des voitures en dehors des emprises des voies empruntées par le site propre, <i>parc de stationnement souterrain, parcs relais, bandes ou pistes cyclables, etc.</i>),	XV Alimentation en énergie de traction <i>Comprend l'ensemble des installations nécessaires à la distribution de l'énergie aux véhicules à traction électrique : sous-stations (y compris le local et sauf intégration au dépôt), fourniture et pose du réseau de distribution, de la ligne aérienne, système de contrôle...</i> <i>Ne comprend pas le PCC, abordé dans la rubrique 16 : Courants faibles et PCC.</i> XVI Courants faibles et PCC <i>Comprend l'ensemble des systèmes de contrôle et d'exploitation de la ligne de TCSP : automatismes, SAE, SAI, distribution et oblitération des titres de transport, signalisation et commandes spécifiques (style ferroviaire), poste de commande centralisé correspondant, hors bâtiment si intégré au dépôt, ..., et des essais correspondants.</i> XVII Dépôts <i>Compte tenu de la diversité des situations rencontrées, il est retenu de regrouper dans cette rubrique l'ensemble des coûts liés à la réalisation du dépôt et des infrastructures et équipements nécessaires à ses accès.</i> <i>Ainsi, tous les coûts des postes mentionnés ci-dessus, liés à la partie de la ligne hors exploitation voyageur, sont à prendre en considération dans ce cadre.</i> XIX Opérations induites
--	---

2 - Opérations architecturales et urbaines Traitement architectural ou urbain d'un lieu présentant des caractéristiques particulières (place, quai, monument, espace vert, traversée d'un quartier ANRU...), 3 - Opérations de transport collectif Les créations ou modifications de gares ne sont pas éligibles.	<i>Sont éligibles les parcs de stationnement souterrains, parcs relais, bandes ou pistes cyclables, etc.</i> <i>Sont éligibles les opérations d'interconnexion de lignes de transports collectifs ou favorisant l'intermodalité transports collectifs/modes doux, (pôles d'échange, parc vélos gardiennés...).</i> <i>Une description assez précise de chaque opération est nécessaire pour éclairer la décomposition par poste, mais seul le coût total de chaque type d'opération (hors coûts imputables aux autres rubriques) est significatif comme indicateur des coûts d'investissements.</i>
---	--

ANNEXE 3 BIS
ANNEXE FINANCIERE

Postes (correspondant à la nomenclature CERTU)	Montants HT en € courants	
1 études d'avant projet/projet	0	0
2 maîtrise d'ouvrage	19 100 000	0
3 maîtrise d'œuvre des travaux	4 240 000	0
4 acquisitions foncières et libération des emprises	3 000 000	0
5 déviation des réseaux	1 300 000	1 034 000
6 travaux préparatoires	2 900 000	2 858 000
7 ouvrages d'art	20 000 000	17 340 000
8 plate forme	0	0
9 voie spécifique des systèmes ferrés et guidés	21 200 000	13 017 000
10 revêtement du site propre	0	0
11 Voirie (hors site propre) et espaces publics	6 000 000	
12 Equipements urbains	501 000	501 000
13 signalisation	434 000	434 000
14 stations	4 301 000	4 301 000
15 installations nécessaires à l'alimentation en énergie de traction	4 200 000	4 193 000
16 courants faibles et PCC	8 200 000	8 197 000
17 dépôt	1 900 000	1 881 000
18 matériel roulant	10 000 000	0
19 opérations induites	2 700 000	2 657 000
TOTAL ht en euros courants	109 975 000	56 413 000

ANNEXE 3 TER

ECHEANCIER DES DEPENSES ET DES APPELS DE FONDS DE LA SUBVENTION

EN JAUNE LES ZONES DE SAISIE

Echéancier prévisionnel des dépenses et appels de fonds de la subvention TCSP PIA - Bordeaux Tram train du Médoc
(taux de subvention accordé de 20,7 % sur la base d'un plafond de 56 413 000€)

	Dépenses subvention nables Décision 1 ^{er} ministre	2012	2013	2014	2015	2016	Total
Déviations réseaux	1 034 000 €	787 810,00 €	196 952,00 €	49 238,00 €			1 034 000,00 €
Travaux préparatoires	2 858 000 €	200 000,00 €	1 200 000,00 €	1 000 000,00 €	458 000,00 €		2 858 000,00 €
Ouvrages d'art/Tunnel	17 340 000 €		6 400 000,00 €	7 800 000,00 €	3 140 000,00 €		17 340 000,00 €
Plateforme	0 €						0,00 €
Voie spécifiques	13 017 000 €		5 200 000,00 €	6 900 000,00 €	917 000,00 €		13 017 000,00 €
Revêtement site propre	0 €						0,00 €
Equipements urbains	501 000 €			350 000,00 €	151 000,00 €		501 000,00 €
Signalisation routière	434 000 €			250 000,00 €	184 000,00 €		434 000,00 €
Stations	4 301 000 €		1 612 875,00 €	2 150 500,00 €	537 625,00 €		4 301 000,00 €
Alimentation énergie	4 193 000 €		800 000,00 €	2 396 000,00 €	997 000,00 €		4 193 000,00 €
Courants faibles & poste de commande	8 197 000 €		1 205 000,00 €	5 425 000,00 €	1 567 000,00 €		8 197 000,00 €
Dépôt	1 881 000 €		565 000,00 €	1 035 000,00 €	281 000,00 €		1 881 000,00 €
Opérations induites	2 657 000 €		500 000,00 €	1 500 000,00 €	657 000,00 €		2 657 000,00 €
Pôles d'échanges	0 €						0,00 €
Parcs relais liés au projet	0 €						0,00 €
Parkings à vélos en stations	0 €						0,00 €
aménagement cyclables de proximité	0 €						0,00 €
TOTAL	56 413 000 €	987 810,00 €	17 679 827,00 €	28 855 738,00 €	8 889 625,00 €	0,00 €	56 413 000,00 €

Plafond subvention	20,8%	205 046 €	3 874 958 €	5 989 766 €	5 720 234 €	8 040 088 €
taux du premier appel	20,0%					

Synthèse de la ventilation du versement des subventions

Période	2012	2013	2014	2015	total
Dépenses éligibles de la période	987 810 €	17 679 827 €	28 855 738 €	8 889 625 €	0 €
Dépenses éligibles cumulées	987 810 €	18 667 637 €	47 523 375 €	56 413 000 €	56 413 000 €
Dépenses éligibles cumulées prorataées	205 046 €	3 874 958 €	9 864 725 €	11 710 000 €	11 710 000 €
Appel de fonds subvention	2 342 000 €	1 532 958 €	5 493 042 €	2 342 000 €	11 710 000 €
Appels de fonds subvention cumulés	2 342 000 €	3 874 958 €	9 368 000 €	11 710 000 €	23 420 000 €

ANNEXE 4

INFORMATION-REPORTING

Outre les rapports d'avancement liés aux versements de la subvention (article 3.5), le Bénéficiaire s'engage à fournir les éléments ci-dessous selon la périodicité prévue :

4-1 Indicateurs opérationnels

Il est créé pour 2011 par le MEDDTL un indicateur permettant de mesurer l'avancement des projets d'infrastructures de transports collectifs menés par les collectivités et soutenus financièrement par l'Etat. L'objectif est d'optimiser les financements de l'Etat et de s'assurer que les opérations subventionnées par l'Etat connaissent bien l'avancement prévu et annoncé lors de la signature des conventions de financement.

L'indicateur mesure le taux d'avancement de chaque opération puis en fait la moyenne régionale. A partir du tableau détaillé par opération, il est défini une cible par opération, puis régionale. En compte-rendu, l'avancement de chaque opération est évalué et est comparé à la cible fixée lors du dialogue de gestion.

Pour mesurer l'avancement d'une opération, il a été défini 9 jalons identiques pour chaque opération, le franchissement de chaque jalon étant valorisé par un pourcentage d'avancement. La somme des pourcentages de l'ensemble des jalons franchis pour une opération donne l'avancement cible pour l'opération puis la cible régionale en calculant la moyenne sur l'ensemble des opérations du BOP.L es jalons définis sont les suivants avec leur poids respectif.

La cible sera calculée à l'aide du tableau suivant. Afin d'avoir une vision pluriannuelle du déroulement des opérations un tableau similaire au précédent sera renseigné en faisant figurer les années où chaque jalon de chaque opération sera franchi.

Le Bénéficiaire s'engage à fournir les indications nécessaires à l'établissement du tableau ci-dessous :

Situation au 31/12/2011 (= 1 si jalon atteint au 31/12/2011, 0 si non)										
Opérations	Avancement de la procédure					Avancement des travaux				
	Lancement des études	Schéma de principe	Concertation / débat public	Enquête publique	DUP	Début travaux	Premier tiers travaux	Deuxième tiers travaux	Mise en service	Total opération
	10%	10%	10%	10%	10%	5%	10%	10%	25%	
BORDEAUX : Tram-Train du Médoc	1	1	1	11	1					55%

Indicateur régional pour l'ensemble des opérations de transports collectifs 47%

4-2 Indicateurs de performance

4.2.1

Le Bénéficiaire devra fournir des indicateurs de performance lié à l'installation du nouveau système de transport collectif en site propre.

Ces indicateurs, à définir précisément avec l'appui du CERTU et du MEDDTL, porteront sur :

- l'accroissement de l'investissement des collectivités locales liées au Grenelle,
- l'amélioration du fonctionnement du territoire au regard du développement durable,

- la promotion des modes de déplacement décarbonés et l'évolution de la mobilité. Ces indicateurs seront intégrés à l'évaluation socio-économique du projet prévue en application du décret 84-617 du 17 juillet 1984 (article 4.1.2 de la Convention).

Le Bénéficiaire s'engage à collaborer avec la Caisse des Dépôts afin de renseigner selon une périodicité et des modalités à déterminer, éventuellement sur outil informatique, ces indicateurs de performance.

La Caisse des Dépôts fera évoluer ces indicateurs en fonction des besoins d'évaluation de l'action Ville de Demain, sous réserve d'en informer le Bénéficiaire préalablement à la modification envisagée.

4.2.2 Modalités proposées

Report Modal Il y a corrélation directe entre l'augmentation de la fréquentation des tramway et le report modal en provenance de l'automobile.

Il est donc pris comme hypothèse que 30% des nouveaux usagers sur le tramway proviennent de l'automobile par report modal.

Avec une situation de référence à 66 625 000 usagers par an dans les tramways (situation 2011), le report modal sera égal à 30% de la différence entre la fréquentation mesurée et la fréquentation de référence.

Cible : 4 600 000 voyages reportés de VP vers Tramway à fin 2015

Economie CO2

Avec une longueur moyenne de voyage de 2,915 km, et une production de 206 g CO2 par véhicule particulier, l'économie en CO2 sera égale au report modal calculé ci-avant, multiplié par la longueur moyenne du voyage en km et par la quantité de CO2 produite par vp et par km.

Cible : 2 800 t CO2 à fin 2015

ANNEXE 5

NOTE SUR LA LEVEE DES RECOMMANDATIONS DE DECISION DU PREMIER MINISTRE N° 2011-UD-08

Le Conseil de Communauté a adopté par délibération n°2009/0449 en date du 10 juillet 2009 le bilan de la concertation relatif au développement du réseau de transports en commun.

Par délibération n°2009/0708 en date du 6 novembre 2009, l'approbation du dossier du projet d'ensemble de développement du réseau de transports en commun a permis d'arrêter trois opérations (faisant l'objet de plusieurs dossiers d'enquêtes préalables spécifiques) :

- les extensions des lignes A, B et C,
- la création de la ligne D,
- le Tram Train du Médoc.

Description de l'opération – Mode d'exploitation

L'opération consiste à réaliser une nouvelle ligne de tramway, dénommée «Tram Train du Médoc», entre Bordeaux et Blanquefort, qui dessert également la commune de Bruges.

Le «Tram Train du Médoc» a pour vocation d'améliorer la desserte en transport en commun des communes situées au nord de l'agglomération bordelaise. Il répond à la volonté de développer le réseau multimodal et de faciliter les relations entre les pôles d'habitats, les pôles d'emplois et les équipements.

La nouvelle ligne sera connectée au réseau de tramway existant par la ligne C, au niveau du secteur Cracovie, à Bordeaux. Elle s'établira principalement le long des emprises du Réseau Ferré National (RFN), en suivant de manière parallèle le tracé actuel de la ligne ferroviaire Bordeaux / Pointe de Grave :

♦ Entre Cracovie et la bifurcation Beyerman, le tracé empruntera l'emprise actuelle des voies ferrées hors-services des anciens docks de Bordeaux.

♦ Entre la bifurcation de Beyerman et le terminus en gare de Blanquefort, le tracé s'établira en tracé neuf, par le biais d'une voie unique aménagée parallèlement à l'ouest de la ligne ferroviaire Bordeaux / Pointe de Grave exploitée par des trains TER et fret. Quatre évitements seront aménagés en station pour permettre le croisement des rames de tramway. Elle permettra la circulation de rames de tramway, à l'instar du réseau tramway actuellement en service.

Afin de préserver les possibilités de développement futur du réseau de transports collectif, cette future voie intègre des dispositifs techniques permettant son évolutivité. En effet, selon les besoins qui pourraient apparaître dans le futur, cette nouvelle ligne pourra facilement, moyennant quelques adaptations, permettre la circulation de matériels roulants type « tram-train », voire également, de manière indifférenciée, des circulations de tram-trains et de trains TER et fret, et ce afin de permettre une exploitation à doubles voies plus optimisée (utilisation de la voie existante et de la voie créée).

Six ponts rails jalonneront le tracé. Celui projeté au niveau de la bifurcation de Beyerman, de par sa taille, constituera un point technique majeur de l'opération (voir pièce 4 – caractéristiques de ouvrages les plus importants).

Au niveau des croisements entre le réseau routier et le réseau ferré national, les passages à niveau existants seront adaptés pour permettre l'insertion de la nouvelle ligne TTM.

1. Inclure un engagement du maître d'ouvrage sur un démarrage effectif des travaux avant la fin de l'année 2013 ;

L'engagement du bénéficiaire de démarrage des travaux avant le 31 décembre 2013 est pris conformément à l'article 2.5 de la convention.

Le Bénéficiaire a souhaité conserver la maîtrise d'ouvrage du projet. Il a confié la maîtrise d'œuvre du projet au groupement SYSTRA (mandataire) / INGEROP Conseil et Ingénierie/ COTEBA développement / ECCTA INGENIERIE SAS / BLP / SIGNES après attribution du marché par la Commission d'Appel d'Offres. Ce marché de maîtrise d'oeuvre (n°09366U) a été notifié le 14 janvier 2010.

Dans sa séance du 28 septembre 2012 et après passage en Commission d'Appels d'Offres, le Conseil de Communauté a autorisé la signature des différents marchés de travaux suivants relatifs à ce projet et qui sont en cours de notification :

Marchés Publics - Tram -Train du Médoc - "GC 2 TTM" :

Attributaire : BOUYGUES TP/NGE GC

L'objet du marché, dit « GC2 TTM », est la réalisation :

- ♦ de l'ouvrage ferroviaire de franchissement de la Rocade A630 (PRA OA4),
- ♦ d'une voirie provisoire sur Terre-plein Central (TPC) de la Rocade A630 nécessaire au vu du phasage travaux de l'OA4,
- ♦ de l'ouvrage ferroviaire de franchissement de la piste cyclable «chemin de Campilleau» (PRA OA5),
- ♦ des blocs techniques et des aménagements associés de part et d'autre des ouvrages ferroviaires de franchissement,
- ♦ des blindages provisoires et définitifs à réaliser à proximité d'une voie ferroviaire en exploitation.

Marchés Publics - Tram-Train du Médoc - GC3 TTM :

Attributaire : EIFFAGE TP SO

L'objet du marché, dit GC3 TTM, est la réalisation :

- ♦ de l'ouvrage ferroviaire de franchissement de la jalle Noire (PRA OA6),
- ♦ de l'ouvrage ferroviaire de franchissement de la jalle des sables (PRA OA7),
- ♦ de l'ouvrage ferroviaire de franchissement de la jalle de Blanquefort (PRA OA8),
- ♦ des blocs techniques et des aménagements associés de part et d'autre des ouvrages ferroviaires de franchissement,
- ♦ des blindages provisoires et des rampes d'accès provisoires et définitifs à réaliser à proximité d'une voie ferroviaire en exploitation.
- ♦ des démolitions partielles des ouvrages existants (encorbellements, appuis).

I

Marchés Publics - Travaux d'infrastructures de voies ferrées

Attributaire : ETF-EUROVIA GIRO NDE

L'objet de ce marché est :

- ♦ les terrassements et fondations de la plateforme ferroviaire,
- ♦ les murs, parois clouées et soutènements,
- ♦ l'assainissement,
- ♦ la fourniture et la pose des voies ferrées,
- ♦ la fourniture et la pose des appareils de voie,
- ♦ la réalisation de massifs et fourreaux pour les équipements
- ♦ la réalisation de certains revêtements.

Marché "VRD TTM" :

Attributaire : GUINTOLI/EHTP/MALET

Ce marché prévoit la réalisation :

- des voiries et des aménagements de surface au droit des six (6) stations (Cracovie, La Vache, Bruges Sud, Gare de Bruges, Tiscot et Gare de Blanquefort) et des Passages à Niveau (PN 3, 4, 6 et 12),
- des travaux de réalisation d'un parc de stationnement à la station La Vache,
- des travaux de réalisation du parc relais de la station Gare de Bruges,
 - des travaux de réalisation du parc relais de la station Gare de Blanquefort.
 -

2. Préciser la stratégie de développement urbain le long du tracé

La révision du PLU 3.1, intégrant les politiques d'urbanisme, d'habitat et de déplacements, répond d'abord à une nécessité légale issue de la loi ENE (Engagement national pour l'Environnement, dite « Loi Grenelle 2 »), engageant les collectivités à **coordonner leurs politiques dans un document cadre global répondant aux objectifs de développement durable du territoire et notamment d'utilisation plus équilibrée de l'espace.**

Parmi les orientations générales figure notamment la nécessité d'«Organiser le territoire en articulant offre de transports et urbanisation ».

La Communauté urbaine a mis en oeuvre, depuis dix ans, une politique ambitieuse autour de la nouvelle offre de transport créée par le tramway, visant à reconquérir les espaces urbains et le cadre de vie dans les corridors de transport tout en offrant des potentialités de densification le long des axes TC via le règlement d'urbanisme. Le nouveau PLU offre l'opportunité de donner un nouveau souffle à cette politique, à la fois en agissant sur l'offre de déplacements, via la 3^{ème} phase de tramway, le SDODM et le grenelle des mobilités, mais aussi sur la transformation urbaine le long des corridors de transport et des pôles d'échanges via notamment le programme des 50000 logements autour des axes de transport collectifs.

Les objectifs

- ✧ Développer un urbanisme de projets en faveur de l'offre de logements le long des axes de transports collectifs actuels ou programmés
- ✧ Conditionner l'implantation des services et équipements urbains à leur desserte préalable par les transports publics
- ✧ Consolider une offre métropolitaine de déplacements en cohérence avec le projet d'accueil
- ✧ Réaliser la troisième phase du réseau de tramway et préparer les évolutions à venir du réseau de transports collectifs
- ✧ Concevoir une organisation urbaine permettant le développement massif de l'usage des modes actifs (marche, vélo, ...) pour les déplacements de moins de 15 minutes (1 km à pied, jusqu'à 5 km en vélo par exemple)
- ✧ Favoriser les changements de comportements et la complémentarité des modes

Déjà, en 2003-2004 la Région Aquitaine, en étroite partenariat avec la CUB, le Conseil Général, l'Etat et l'Union Européenne, RFF et la SNCF, a réalisé une étude concernant le Système de Transport de l'Ouest de l'Agglomération Bordelaise (STOAB) portant sur un possible transport ferroviaire utilisant la voie ferrée de ceinture de l'ouest de l'agglomération ainsi que la ligne du Médoc.

L'objectif de cette étude était de savoir comment la desserte et la qualité de service pouvaient être améliorées, et comment les échanges entre les transports ferroviaires et urbains pouvaient être renforcés dans une logique de complémentarité des modes.

Une étude de la faisabilité d'installation d'une ligne de tramway dans les emprises du réseau ferroviaire national, ou en limite de celles-ci, en parallèle de la voie unique actuellement existante est venue, en 2008, compléter les réflexions sur la mise en place d'un tram-train évoluant sur le réseau ferroviaire dédoublé entre Bordeaux, Blanquefort et Parempuyre ou d'une ligne de tramway utilisant une voie unique construite en parallèle de la voie ferroviaire existante.

Il a ainsi été retenu, à l'issue de cette étude, de réaliser une opération de tramway périurbain desservant Bruges et Blanquefort, avec ensuite la possibilité de faire circuler des tram-trains sur cette nouvelle infrastructure, en mode voie unique, et à plus long terme, la possibilité de faire circuler les tram-trains en mixité de trafic ferroviaire.

Dans une première étape, le projet consiste à desservir par une voie dédiée au seul tramway les communes de Bruges et de Blanquefort en s'arrêtant à la gare de Blanquefort.

Un projet à plusieurs horizons, à la fois urbain et ferroviaire

La Communauté urbaine de Bordeaux s'est orientée vers la création d'une ligne de tramway en voie unique dans les emprises du réseau ferroviaire national en parallèle de la voie unique ferroviaire existante, ce projet pouvant évoluer vers la mise en place d'un tram-train circulant sur le réseau ferroviaire au nord de Blanquefort. Le principe d'un tel phasage privilégie dans un premier temps un tramway sur ballast qui permet de raccourcir le calendrier et d'assurer une faisabilité financière, tout en se préservant la possibilité de faire évoluer le dispositif vers un tram-train.

A terme, le tram-train du Médoc pourrait soit rester complémentaire à l'offre actuelle TER (le TTM assure une desserte périurbaine proche), soit être prolongé et se substituer aux TER périurbains. L'exploitation en deux voies uniques (voie unique tram-train et voie unique ferroviaire) évoluera par

la suite en exploitation en voie double, avec une mixité de circulation tram-train / TER sur la portion bifurcation de Beyerman – Blanquefort). Cette particularité pose une question complexe, celle de la création d'une infrastructure évolutive du mode tramway au mode ferroviaire, tout en assurant une excellente maîtrise des coûts.

Enjeux de desserte

Densités de population et d'emplois actuelles et futures

	2013	2020
Population à 500m des stations	9 950	10 820
Emplois à 500m des stations	7 540	8 280
Population à 1000m des stations	22 250	40 880
Emplois à 1 000m des stations	22 910	24 500

Les pôles générateurs de déplacements desservis

Le tram-train du Médoc dessert plusieurs pôles générateurs de déplacements.

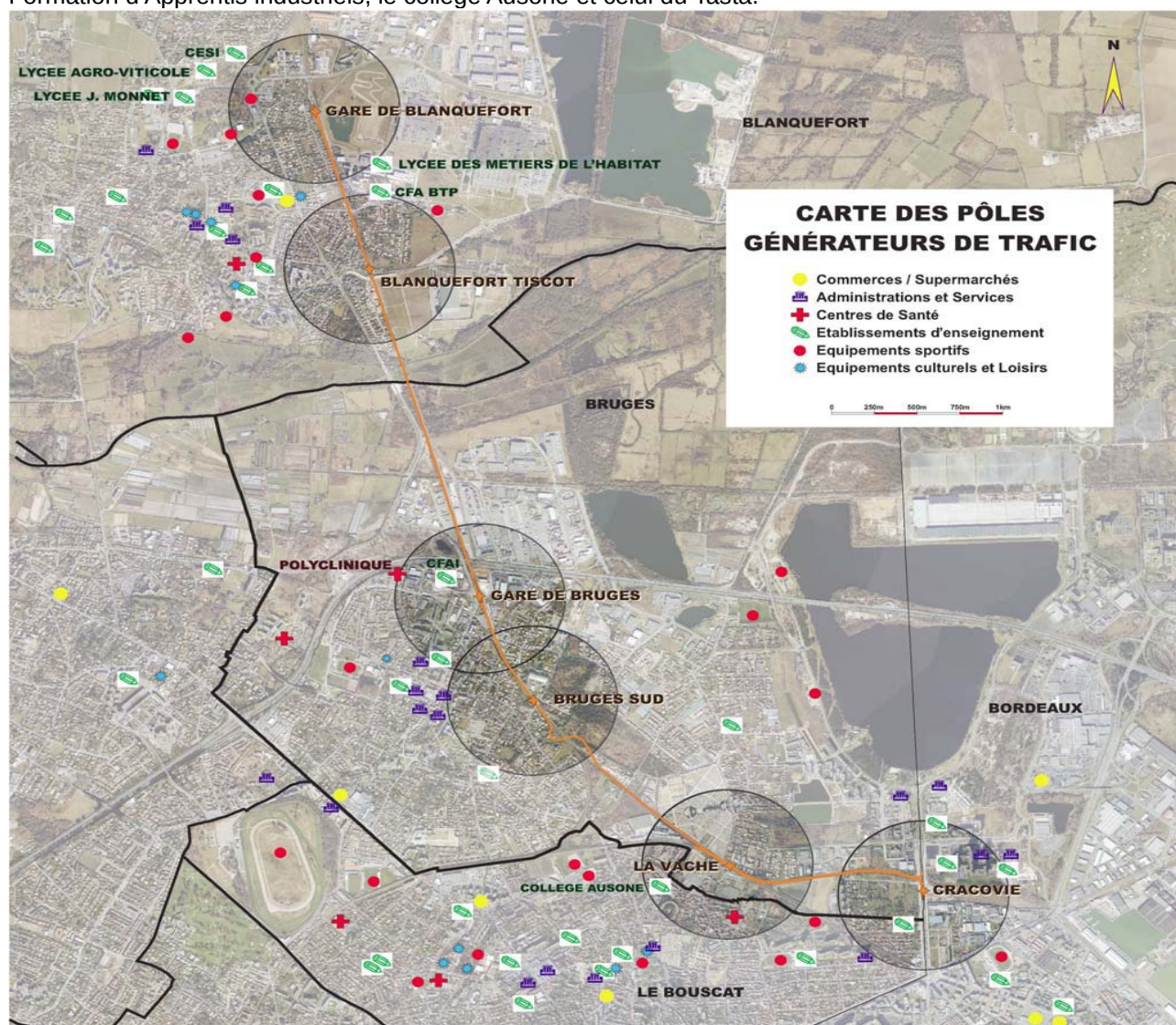
La carte ci-dessous illustre la localisation de ces pôles générateurs de déplacements aujourd'hui existants dans une aire d'influence de 500 mètres autour des stations, et au-delà.

> Pôles générateurs de trafic desservis par le tram-train du Médoc

Les pôles générateurs de déplacements majeurs desservis sont :

♦ A Blanquefort : les lycées professionnels de portée régionale, le lycée des métiers et de l'habitat (900 étudiants) et le lycée agro-viticole (630 étudiants), auxquels sont associés des centres de formation d'apprentis, le lycée général Jean Monnet (600 étudiants) ainsi qu'une école d'ingénieurs.

♦ à Bruges : la polyclinique Jean Villar de renommée départementale et le Centre de Formation d'Apprentis industriels, le collège Ausone et celui du Tasta.



Les projets urbains du secteur desservis par le TTM

La ligne du tram-train du Médoc s'insère dans un territoire connaissant de fortes mutations. Les principaux projets desservis sont les suivants.

♦ Quartier du Lac Aubiers-Cracovie (Bordeaux)

Les études sur le quartier du Lac Aubiers-Cracovie imaginent le devenir et la densification de ce quartier sur des terrains (environ 36 hectares) avec une SHON créée de près de 300 000m². Le site de Cracovie deviendrait alors une vraie centralité urbaine, en liaison avec un parc urbain.

♦ La ZAC du Tasta (Bruges)

La ZAC du Tasta a été lancée en 1988, et s'achèvera vraisemblablement en 2012. Le programme de cette ZAC qui s'étend sur 45 hectares est composé de logements (171 800 m² de SHON), de bureaux (34 900 m²), et d'équipements publics tels que le nouveau collège qui ouvrira à la rentrée 2012, à proximité du site de la Vache, future station du tram-train du Médoc.

♦ Béquigneaux (Bruges)

Le site de Béquigneaux – La Vache est un site peu dense marqué par de grandes emprises de cultures maraichères. Les principes d'aménagement porteraient sur la création d'environ 650 logements, en secteur résidentiel, la mise en place d'un maillage d'espaces publics minimisant les linéaires de voirie et privilégiant les circulations douces et des emprises à maîtriser pour l'aménagement progressif d'un pôle d'échange autour de la future Station « La Vache ».

♦ Ausone (Bruges)

Ausone est un site stratégique par son positionnement au coeur du territoire desservi par le projet TTM, entre les deux pôles du centre bourg de Bruges, et du Tasta au Lac. C'est un vaste ensemble foncier d'un seul tenant au coeur du périmètre avec des espaces en mutation sur ses franges. 1000 à 1200 logements sont prévus à l'horizon 2011-2013, ainsi qu'un parc pour 2014. La création d'un PAE (plan d'aménagement d'ensemble) est envisagée pour réaliser cette opération.

♦ Terrefort (Bruges)

Le projet de Terrefort vise à donner un véritable statut d'entrée de ville à ce site, en liaison avec la rénovation de la rocade bordelaise. Il y est prévu la construction de 250 logements.

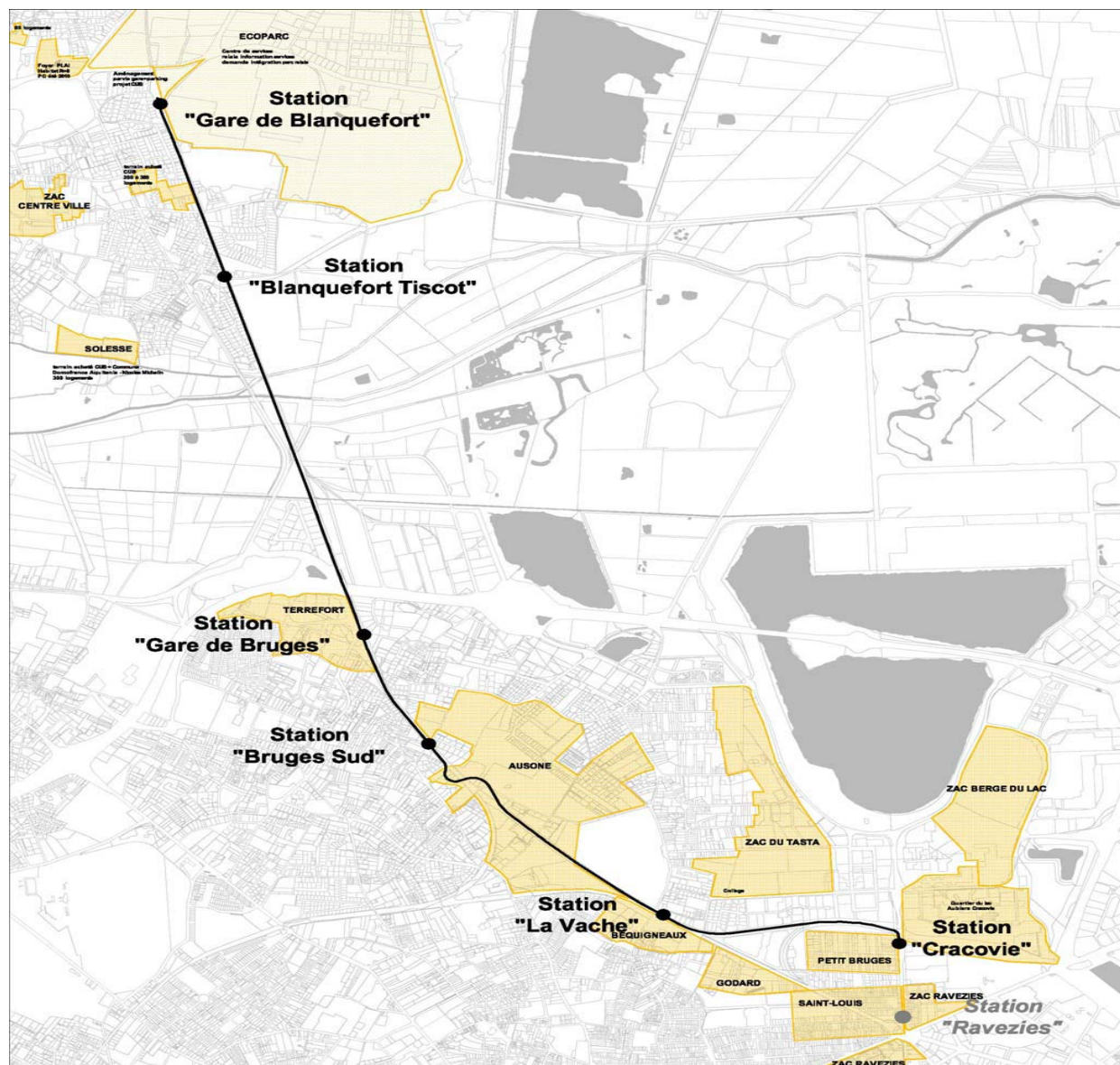
♦ Blanquefort Nord – Ecoparc (Blanquefort)

La zone industrielle de Blanquefort, identifiée comme site d'Intérêt Métropolitain en 1999, connaît une dynamique qui s'exprime au travers du projet Ecoparc. Ce projet porte sur la requalification de cette zone industrielle des années 70 en un parc d'activités durable.

L'idée est d'impulser une nouvelle dynamique économique autour des éco-activités (écoconstruction en collaboration avec le lycée du bâtiment, les énergies nouvelles solaires et éoliens) et en toile de fond de réussir la reconversion de Ford.

La zone d'activité compte aujourd'hui 217 entreprises, 5800 salariés avec deux majors de l'industrie automobile First Aquitaine Industrie et l'équipementier Getrag, GFT.

L'Ecoparc dispose aujourd'hui de plus de 40 hectares de terrain disponible.



Projets Urbains connexes autour de l'opération TTM

L'approche paysagère

La ligne en projet est une ligne construite en parallèle d'une voie RFN existante et sera installée sur une emprise ferroviaire existante. L'impact paysager est donc minime par rapport à l'existant.

L'opération « 50 000 nouveaux logements » autour des axes de transports collectifs

Souhaitant impulser une dynamique nouvelle et opératoire rapidement pour intensifier la production de logements autour des axes de transports collectifs, la Communauté urbaine de Bordeaux a lancé, en juillet 2010, un appel à projets auprès d'architectes et d'urbanistes pour faire des propositions concernant la programmation de nouveaux logements sur les situations urbaines les plus évolutives dans les zones desservies par les transports publics, aujourd'hui et demain. La démarche n'est pas tant de questionner les grands projets déjà lancés, notamment dans l'hypercentre d'agglomération, mais plutôt de déclencher un processus de fabrication de ville autour de la troisième phase du tramway et les axes de transports publics nouveaux, répondant de manière volontariste et ambitieuse au déficit d'offre en logements en abordant des situations urbaines inédites.

L'idée directrice de cet appel à projets est d'anticiper l'effet d'attraction autour des extensions et nouvelles lignes de transports publics programmés par la communauté urbaine, pour transformer les territoires qui vont être desservis en y développant des projets de logements innovants, accessibles économiquement et susceptibles de proposer une offre alternative à l'étalement urbain tout en rentabilisant l'investissement public.

La procédure choisie, celle du dialogue compétitif, s'établira en deux phases : dans un premier temps, il sera demandé aux équipes de développer leur vision sur l'évolution du contexte urbain et notamment les secteurs qui paraissent potentiellement porteurs de projets à court terme, desservies par les transports en commun. A l'issue de ce dialogue, dans un deuxième temps, une ou plusieurs missions d'accompagnement visant à la déclinaison opérationnelle de la stratégie seront confiées aux équipes, en associant des opérateurs privés et publics susceptibles de mettre en oeuvre la programmation des projets.

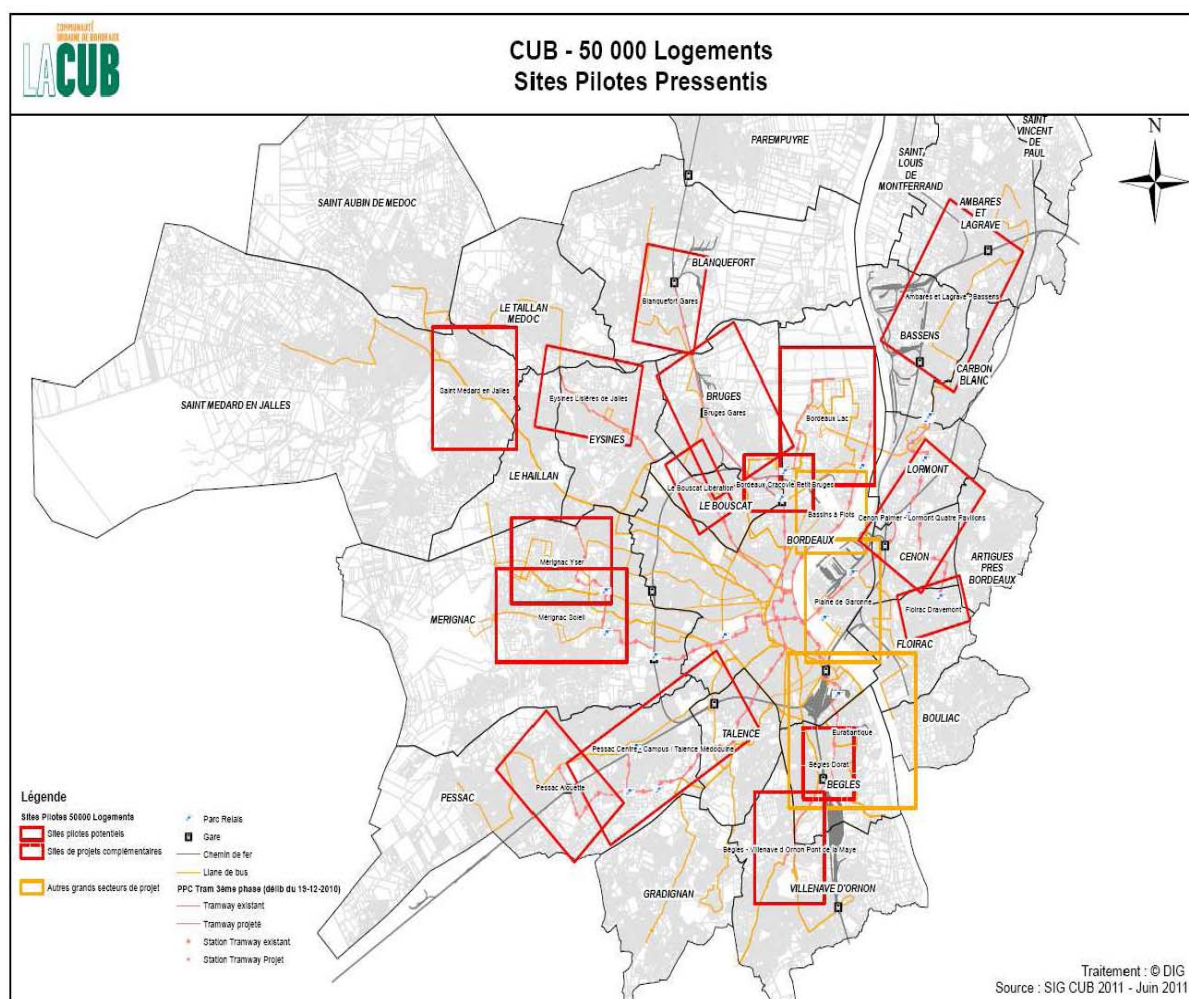
La première traduction opérationnelle du processus est prévue à l'horizon 2014, en cohérence avec le calendrier de mise en oeuvre de la troisième phase du tram et du tram-train du Médoc.

4 objectifs déclinés pour une stratégie urbaine efficace :

- la production rapide d'une offre de logements répondant aux besoins de toutes les populations
- le développement de cette offre en milieu urbain pour donner un coup d'arrêt à l'étalement
- l'appropriation des infrastructures de transport et des nœuds intermodaux comme des leviers de développement tout en les valorisant
- la volonté d'impulser une nouvelle manière de faire la ville

Le tracé de l'opération Tram Train du Médoc comprend plusieurs sites pilotes de l'opération « 50 000 logements » tel que l'illustre la carte ci-dessous:

- Bordeaux Cracovie/Petit Bruges
- Bruges Gares
- Blanquefort Gares

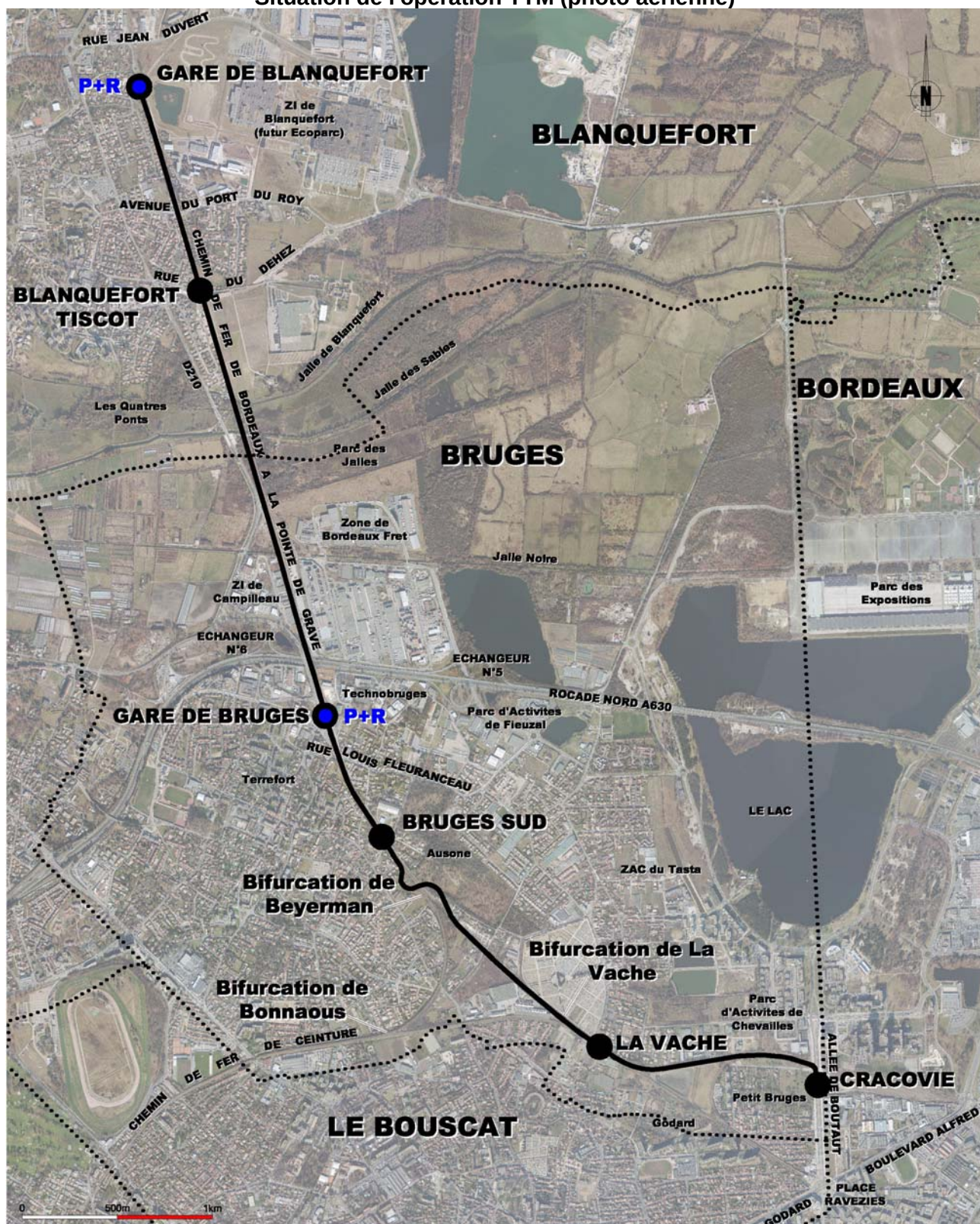


Les singularités physiques

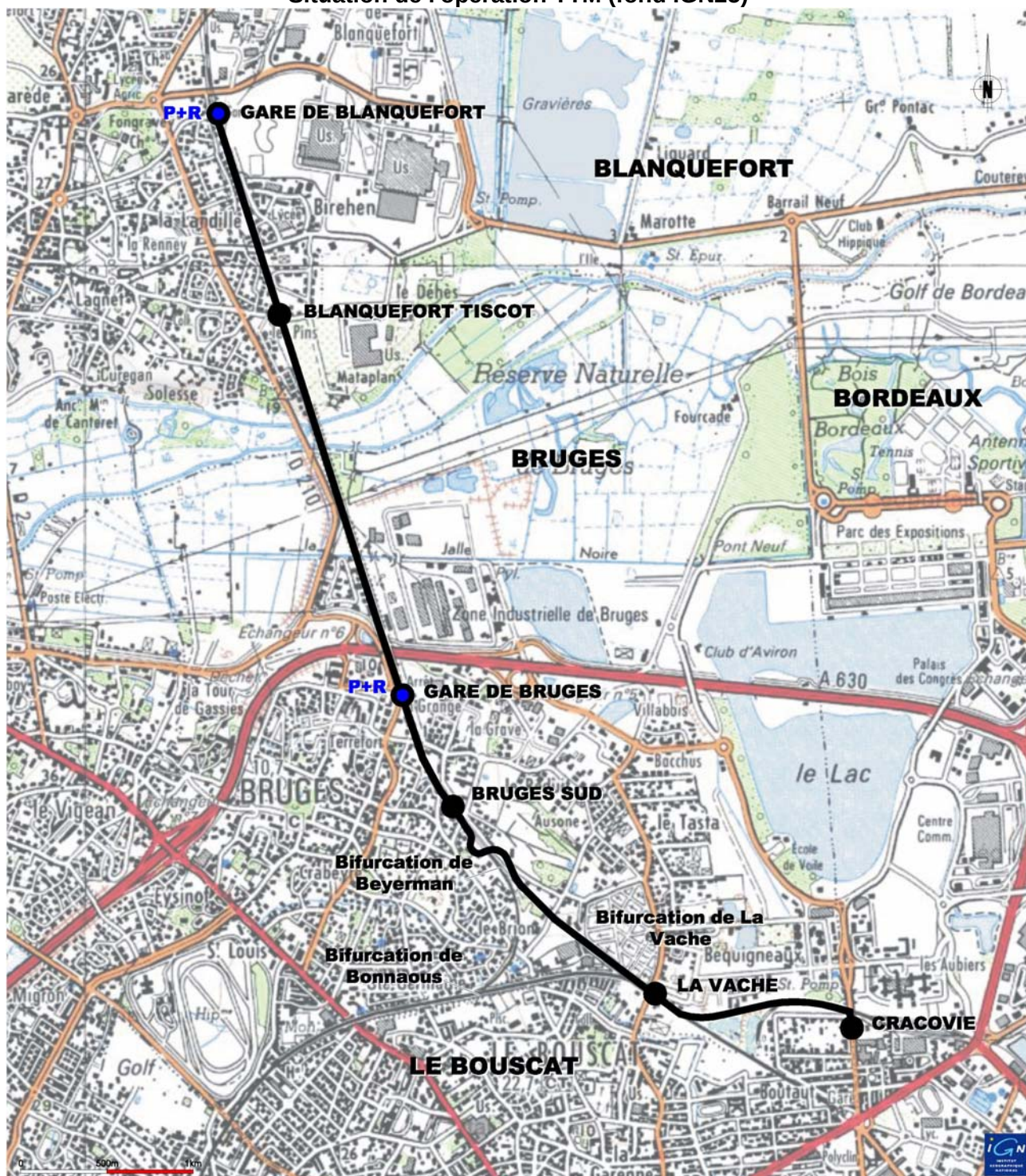
En raison du fonctionnement à voie unique, les stations tramway en ligne seront des stations à évitement. La station terminus de Blanquefort sera une station à quai simple, sans évitement dotée d'une voie en arrière gare.

Le franchissement entre la voie tramway et le réseau ferré sera étudié sous la forme d'un franchissement à niveau, et à défaut sous la forme d'une trémie. Trois ponts routiers et 5 ponts-rail sont identifiés au long du tracé. Tous les ouvrages d'art de la ligne (ponts-route et ponts-rail), à l'exception du pont-rail de la Jalle de Blanquefort, sont aptes du point de vue de leur résistance et des gabarits pour les trains de fret et voyageurs, sous réserve du respect des limitations de vitesse.

Situation de l'opération TTM (photo aérienne)



Situation de l'opération TTM (fond IGN25)



3. Préciser la stratégie en matière de stationnement, de développement des « modes doux » ainsi que les mesures envisagées de restriction de l'usage de la voiture :

En février 2011, les élus de la Communauté urbaine approuvaient à l'unanimité le Plan Climat de La Cub.

Le Plan Climat est une contribution ambitieuse de la Communauté, par les objectifs qu'elle impose, à la préservation et à la valorisation d'un patrimoine environnemental exceptionnel ainsi qu'au bien-être de ses habitants. L'objectif principal, en cohérence avec les engagements de la France au plan national, européen et international, vise une réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) entre 25 % et 30 % d'ici 2020, et de 75 % à l'horizon 2050.

Articulé en deux étapes (2011>2014 puis 2014>2020) et décliné en quatre grands domaines d'action (urbanisme et aménagement, déplacements, réduction des consommations énergétiques, promotion des énergies renouvelables), ce Plan Climat se veut aussi ambitieux qu'opérationnel. La Cub entend intégrer les problématiques énergétiques et climatiques à l'ensemble des politiques communautaires et aux documents de planification.

Parmi les différentes actions du Plan Climat figure une action spécifique à la politique du stationnement (Action 10).

Enjeux

Au-delà des initiatives favorisant les mobilités alternatives, il faut renforcer les contraintes à l'usage des véhicules particuliers, notamment à leur stationnement. On peut faire l'hypothèse que le fait de rendre le stationnement de plus en plus difficile accélérera la mutation des comportements. Cependant, cette contrainte doit être renforcée très progressivement pour rester acceptable par les habitants.

Objectif spécifique

Dans la zone intra-rocade, réaffecter par projet (tronçons réaménagés) des places de stationnement dans l'espace urbain public au profit des autres modes (couloirs bus, pistes cyclables, parcs de stationnement pour les vélos ou aux voitures partagées, cheminements) sur la période 2011-2014.

Mesures opérationnelles

> **Traduire la nouvelle politique de stationnement dans les documents d'urbanisme**, dans le règlement des opérations d'aménagement (en fixant des limites pour la construction de parkings associés au bâti) et dans les contrats de co-développement.

> **Harmoniser la politique tarifaire du parking en surface** dans le sens d'un renchérissement du péage, en particulier sur les stationnements de courte durée.

> **Réduire progressivement l'offre de stationnement dans les espaces publics correctement connectés aux transports en commun ou en convertir une partie en espaces réservés aux mobilités alternatives, notamment dans les zones commerciales.**

Les particularités sur l'axe TTM

La station de Blanquefort offre un bon potentiel de rabattement VP. Il s'agit d'un rabattement local (commune de Blanquefort) et d'un rabattement depuis Parempuyre et les territoires Nord du Médoc.

Pour la station de la gare de Bruges, d'un point de vue fonctionnel, la localisation de cette station offre des réelles opportunités de rabattement VP, puisqu'elle se situe sur un secteur bâti dense (rabattement local), et possède en outre des accès aux axes importants reliant Eysine, et le Bouscat à Bruges, ainsi qu'un accès direct à la rocade et proche de la gare.

Le parc relais de la Gare de Blanquefort

Un parc relais (P+R) sera implanté à proximité de la station TTM gare de Blanquefort, à l'est du faisceau ferroviaire, dans l'emprise du projet Ecoparc.

Il s'agit d'un parc relais de surface, barriéré et non gardienné. Il sera dimensionné pour 120 places environ (dont 4 places réservées aux Personnes à Mobilité Réduite - PMR). Une extension sera réservée. L'accès est prévu depuis la rue Jean Duvert ; cet accès sera remanié en fonction de l'évolution du projet Ecoparc. Un abri vélo sera intégré.

La liaison piétonne entre le P+R et les quais TER et TTM sera assurée par un cheminement débouchant sur le quai TER direction Parempuyre. Un passage inférieur sera construit sous les voies TER pour offrir un accès sécurisé à la station TTM et au 2ème quai TER.

Le parc relais de Bruges

Un autre parc relais sera implanté à proximité de la station TTM gare de Bruges.

Il sera implanté sur une parcelle CUB située à l'angle Nord Ouest du carrefour avenue de Terrefort – avenue du Général De Gaulle, à une centaine de mètres de la station TTM.

Il s'agit d'un parc relais de surface, barriéré et non gardienné. Il sera dimensionné pour 60 places environ (dont 3 places PMR). Une extension sera réservée. L'accès est prévu sur l'avenue de Terrefort.

La liaison piétonne sera assurée par la création d'un passage piéton avenue de Terrefort et le raccordement sur les aménagements existants.

Le développement des modes doux

Le maillage des circulations douces est actuellement relativement dense sur l'aire du projet, sur les communes de Bruges et Blanquefort. Sur ces communes, la voie RFN est d'ailleurs largement « doublée » d'aménagements cyclables (du centre de Bruges au Tiscot). Le maillage existant sera d'ailleurs renforcé par les réalisations futures déjà programmées ou en cours de réalisation.

Le long de la ligne existante, ce maillage apparaît donc à terme suffisamment développé sur les communes de Bruges et Blanquefort, pour permettre un rabattement intéressant sur les stations tramway et gares TER. Le rabattement 2 roues est déjà effectif en gare de Bruges et il est en cours en gare de Blanquefort (aménagement du parvis en cours). En revanche, on observe l'absence d'aménagement existants entre Bordeaux / Le Bouscat et la bifurcation de la Vache. On relève cependant que le projet de liaison routière entre le centre de Bruges et la ZAC du Tasta et le réaménagement de la rue Maumet devrait permettre d'améliorer le maillage 2 roues sur ce secteur.

Les vélos en libre service (VCUB)

La CUB a mis en place, depuis le 20 février 2010, un réseau de vélos en libre service dénommé « Vcub » (ou V3).

Au total, le réseau compte actuellement 139 stations et 1 545 vélos. 108 stations constituent le maillage serré du coeur de l'agglomération. 31 stations sont situées en périphérie de cette zone et viennent en complément du tramway, des bus et du TER (stations Vcub+).

Deux stations se situent à proximité directe du futur tracé du TTM :

- ♦ La station Le Bouscat-Ravezies, située allée de Boutaut près de la station tram ligne C et du Parc relais du même nom ;
- ♦ La station Gare de Blanquefort (station Vcub+ en intermodalité avec les services TER).

Les mesures de restriction de l'usage de la voiture

En correspondance avec les orientations précédentes, l'enjeu est donc d'abord d'absorber les 500 000 déplacements quotidiens supplémentaires à terme de personnes, liés à la croissance démographique, en misant sur une mobilité individuelle stable et sur une offre d'infrastructures routières nouvelles très marginale. Il est proposé pour cela de raisonner sur les perspectives moyen long terme présentées ci-dessous, basées sur les objectifs retenus par le plan climat.

Parts modales	Situation actuelle 2009	Objectif 2020
Voiture particulière	59%	45%
Transports en commun	11%	15%
Vélo	4%	15%
Marche à pied	24%	25%

Faire évoluer les pratiques de mobilité en limitant le recours à la voiture particulière.

L'idée générale est de faire évoluer voire contraindre l'usage et la place de la voiture en priorité dans les secteurs bien desservis en TC : Pour cela, plusieurs orientations sont proposées :

- Rationaliser et réglementer le stationnement sur le domaine public dans les centralités et dans les quartiers centraux bien desservis en TCSP, lutter contre les stationnements illicites
- Chercher à privilégier les pratiques collectives (TC, covoiturage, auto-partage, etc.), notamment en offrant des places dédiées et des espaces dédiés à ces pratiques
- Etudier la mise en place de portes d'entrée en transport collectifs pour la desserte des zones d'activité. Favoriser la pratique des modes doux à l'intérieur des zones d'emploi, à

partir de ces portes d'entrée, par la qualité et la lisibilité des cheminements.

- Généraliser dans les voiries de quartiers un principe de voirie partagée par l'usage collectif et non par la séparation des fonctions, où chaque mode de transport trouve sa place : transports en commun, transports individuels, marche à pied, vélos en adoptant une nouvelle hiérarchie de la voirie coordonnée avec la politique de stationnement : développement des zones 30 et partagées
- Adapter l'espace public, les équipements publics et les services aux personnes ayant des difficultés de mobilité.
- Le très haut débit doit également contribuer à réduire les déplacements en fluidifiant les échanges à distance : services en lignes, développement du télétravail ...

Complémentarité avec le réseau de TER, le réseau Transgironde et les bus

A l'horizon de la mise en service du tramway, les navettes effectuant la liaison entre le Nord de la ligne TER du Médoc et la gare de Bordeaux Saint Louis seront terminus en gare de Blanquefort.

D'une part, les voyageurs désirant se rendre plus au sud de cette gare sur cette ligne emprunteront en correspondance la ligne de tramway, qui offrira la possibilité d'une fréquence plus élevée au quart d'heure. D'autre part, les TER circulant sur cette ligne et desservant la gare de Bordeaux Saint Jean par la voie de ceinture conserveront leur offre actuelle, avec une réduction du temps de parcours entre Blanquefort et Bordeaux Saint Jean, puisque l'arrêt actuel en gare Saint Louis et le rebroussement inhérent à la desserte de cet arrêt seront supprimés.

A la gare de Blanquefort, un passage piéton souterrain sera créé sous les voies du RFN afin d'assurer la parfaite sécurité des cheminements de correspondance entre tramway et TER. Le point de contact entre TER et tramway est privilégié en gare de Blanquefort. Toutefois, il demeure possible de correspondre entre TER (service desservant la gare Saint Jean) et tramway en gare de Bruges.

L'intermodalité entre le projet de doublement de la ligne RFN par une voie de tramway, et les réseaux TC routiers (bus et cars) nécessite des points d'échanges stratégiquement positionnés. Ces points de contact sont limités aux stations correspondant aux gares de Bruges et de Blanquefort.

Ces points de contact entre les réseaux ferrés (TER et/ou tramway) et les réseaux TC routiers ne sont rendus possibles que par l'aménagement d'aires spécifiques aux échanges multimodaux.

Les temps de parcours

Au départ de la gare de Blanquefort, les rames de tramway relieront Cracovie en 12 minutes et la gare St Jean en 34 minutes.

La vitesse commerciale sur la future ligne TTM s'élève à 38 km/h. Cette vitesse relativement élevée s'explique par le faible nombre de carrefours avec le réseau viaire et par les distances importantes entre les stations.

4. Préciser l'évaluation socio-économique spécifique au projet de tram train selon les méthodes définies par le Ministère chargé des transports

La situation de référence

Pour l'évaluation socio-économique de l'opération de création de la ligne TTM, la situation de référence est la suivante :

- Situation de référence 2014 : elle correspond à la situation pour laquelle les extensions

des lignes A, B et C sont réalisées avec l'offre multiservices associée.

En termes d'offre de service, la situation de référence 2014 prend en compte les intervalles en heure de pointe nécessaires pour répondre à la demande au fil de l'eau 2014.

Situation projet pour l'opération Tram train du Médoc

L'opération TTM est mise en service à l'horizon 2014.

Le linéaire de voies supplémentaires créées est de 7,1 km.

Le montant total des investissements de l'opération tram-train du Médoc s'élève à 89,8 M€ HT conditions économiques janvier 2008, y compris matériel roulant (équivalent à 96,7 M€ HT CE juillet 2010).

L'offre de service mise en place est présentée dans le tableau suivant :

Offre de service TTM	Intervalle en HP (min)
La Vache – Terre-Sud	30
Blanquefort - Terre-Sud	15

Les résultats des études socio-économiques suivants les hypothèses présentées plus haut sont présentés dans le tableau ci-dessous.

	Bénéfice Actualisé (M€)	TRI
	3,9	4,0%

Le bénéfice actualisé est positif. Le TRI de l'opération tram-train du Médoc est supérieur au taux d'actualisation (3,8%). Ces résultats confirment la rentabilité de l'opération tram-train du Médoc.

Prévisions de trafic 2013 et 2020

En 2014, le nombre de montées sur l'ensemble de la ligne C étendue au Nord et au Sud, sur le service de la ligne D entre la barrière du Médoc et la gare Saint Jean à Bordeaux (qui reprend une part de la clientèle de l'actuelle ligne C entre Quinconces et la gare Saint-Jean) et sur la ligne de tramway du Médoc entre la gare de Blanquefort et gare Saint Jean à Bordeaux (qui reprend une part de la clientèle de l'actuelle ligne C entre Ravezies et la gare Saint-Jean) est estimé à 132 300 montées par jour.

La mise en service des extensions Nord et Sud de la ligne C, la création du tramway du Médoc et de la ligne D, conjuguées aux effets induits de l'extension globale du réseau, génère 36 500 montées de plus que sur la simple ligne C en 2013.

En 2014, le service assuré par le Tram Train du Médoc entre la gare de Blanquefort et la gare Saint Jean accueillera 17 400 montées jours. Ce total intègre une part de la clientèle actuelle de la ligne C entre la place Ravezies et la gare Saint-Jean.

En 2014, la part attribuée à la mise en service de la branche entre la place Ravezies et la gare de Blanquefort est estimée à 3 100 montées par jour. Cette valeur prend en compte les effets induits de l'extension globale du réseau.

De 2014 à 2020, le trafic sur le tramway du Médoc progresse de 3 300 montées par jour. Cette valeur prend également en compte les effets induits de l'extension globale du réseau.

Report modal et réduction des gaz à effet de serre

On estime qu'en 2014 ce sont quelque 1,45 millions de voyageurs qui auront abandonné leur voiture en faveur du projet du Tramway du Médoc, soit environ 1900 tonnes de CO2 économisées.

ANNEXE 6

PV DU COF SUR LA LEVEE DES RECOMMANDATIONS DE LA DECISION PM

ANNEXE 7

METHODE D'EVALUATION

Les indicateurs seront élaborés en application des dispositions de l'article 14 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) qui prévoit que les résultats de cette évaluation soit présentés de manière structurée en les regroupant selon une grille thématique avec notamment les indicateurs suivants :

- Historique, Objectifs et description de la réalisation de l'opération

8.1.1 Rappel du contexte du projet

8.1.2 Description de l'opération

- Données financières liées à l'opération

1.1. Investissement

1.2. Exploitation

1.3. Impact sur les finances publiques

- Service rendu aux usagers du tramway

1.1.1. Service offert par le tramway

1.1.1.1. (kilomètres commerciaux offerts,

1.1.1.2. temps de parcours en heure de pointe et en heure creuse

1.1.1.3. amplitude des services offerts

1.1.1.4. fréquence du TCSP établie en heure de pointe, heure creuse et soir

1.1.1.5. nombre de places au kilomètres offertes (PKO)

1.1.1.6. vitesse commerciale

1.1.1. Fréquentation du tramway

1.1.1. nombre de voyages annuels effectués avec le TCSP

1.1.2. nombre de voyages effectués avec le TCSP pour un jour ouvrable moyen

1.1.3. nombre de voyages effectués avec le TCSP le samedi et le dimanche

- Impact sur le réseau Tbc

▲ Service offert par le réseau Tbc

▲ Fréquentation du réseau Tbc

- Impacts sur le système de déplacement de l'agglomération

▪ Evolution générale de la mobilité

▪ Circulation automobile

▪ Stationnement

▪ Ferroviaire, intermodalité et pôles d'échanges

▪ Circulations douces

L'évolution générale de la mobilité sera appréhendée au regard des résultats des Enquêtes Ménages Déplacements de 1998 et 2009.

- Impacts sur l'environnement la santé et l'utilisation rationnelle de l'énergie
 - Bruit
 - Pollution atmosphérique, consommation énergétique et effet de serre
 - Sécurité routière

Ces questions pourront être traitées à la seule échelle des impacts du TCSP le long de son trajet, mais également de façon plus large à travers une analyse cherchant à mettre en évidence l'ensemble des effets portés par le TCSP.

- Impacts sur l'espace urbain
 - Evolution de la localisation des habitants et des emplois ;
 - Valorisation des zones foncières ;
 - Description et évolution de l'espace urbain .

- Rentabilité socio-économique de l'opération

La rentabilité sera recalculée en procédant au bilan socio-économique des coûts et avantages de l'opération(scénario de référence et scénario objectif). Ce bilan sera effectué en établissant un nouvel échéancier dans lequel est indiqué la différence entre la situation observée et le scénario de référence.



Ville de Demain

Programme d'investissements d'avenir

CONVENTION TCSP n° 41510
RENFORCEMENT DE L'OFFRE TRAMWAY

ENTRE
LA CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS
ET
LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE BORDEAUX

DECEMBRE 2012



Vu le Règlement (CE) n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n°1191/69 et (CEE) n°1107/70 du Conseil, publié au Journal Officiel de l'Union européenne n° L 315 du 3.12.2007 (le **Règlement CE Transport**) ;

Vu l'article 8 de la loi n° 2010-237 du 9 mars 2010 de finances rectificative pour 2010 relative au Programme d'Investissements d'Avenir,

Vu la convention du 28 septembre 2010 entre l'Etat et la Caisse des dépôts et consignations, publiée au Journal officiel du 30 septembre 2010 (la **Convention Etat-CDC**) relative au Programme d'Investissements d'Avenir (action *Ville de Demain*) et portant création, dans les livres de la Caisse des dépôts et consignations d'un fonds, dénué de la personnalité morale, dénommé fonds *Ville de Demain* (le **Fonds**),

Vu la délibération du comité de pilotage de l'action *ville de demain*, en date du 8 décembre 2010 autorisant l'attribution d'une subvention d'investissement dans le cadre de la présente convention,

Vu la décision du Premier Ministre en date du 9 mars 2011 dont la copie figure en annexe 1 des présentes (la **Décision du Premier Ministre**),

ENTRE :

La Caisse des dépôts et consignations, établissement spécial créé par la loi du 28 avril 1816 codifiée aux articles L.518-2 et suivants du Code monétaire et financier, dont le siège est 56, rue de Lille, 75007 Paris, agissant en son nom et pour le compte de l'Etat, en vertu de la Convention Etat-CDC, en qualité de gestionnaire du Fonds, représentée par Monsieur Xavier Roland-Billecart, Directeur Régional Aquitaine, dûment habilité à l'effet des présentes,

Ci-après dénommée la **Caisse des Dépôts**,

ET

La Communauté Urbaine de Bordeaux, établissement public de coopération intercommunale, dont le siège est Esplanade Charles de Gaulle 33 076 Bordeaux Cedex, représentée par Monsieur Vincent Feltesse, son Président, dûment habilité à l'effet des présentes, par délibération n°2012/ du Conseil de Communauté du 21 décembre 2012

Ci-après dénommée le **Bénéficiaire**,

Ci-après désignées ensemble les **Parties** et individuellement une **Partie**.

SOMMAIRE

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

ARTICLE 2 – OBJET, MODALITÉS ET CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET

ARTICLE 3 – MODALITÉS DE LA SUBVENTION

ARTICLE 4 – ENGAGEMENTS DU BÉNÉFICIAIRE

ARTICLE 5 – CONFIDENTIALITÉ

ARTICLE 6 – PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

ARTICLE 7 – DURÉE

ARTICLE 8 – MANQUEMENTS

ARTICLE 9 – STIPULATIONS GÉNÉRALES

ANNEXES

ANNEXE 1 - COPIE DE LA DÉCISION DU PREMIER MINISTRE

ANNEXE 2 - PRÉSENTATION DU PROJET TCSP RENFORCEMENT DE L'OFFRE

ANNEXE 2 BIS - CALENDRIER

ANNEXE 3 – DÉPENSES ÉLIGIBLES

ANNEXE 3 BIS - ANNEXE FINANCIÈRE

ANNEXE 3 TER - ECHÉANCIER DES DÉPENSES ET DES APPELS DE FONDS DE LA SUBVENTION

ANNEXE 4 - INFORMATION- REPORTING

ANNEXE 5- NOTE SUR LA LEVÉE DES RECOMMANDATIONS DE LA DÉCISION PM

ANNEXE 6 - PV DU COF SUR LA LEVÉE DES RECOMMANDATIONS DE LA DÉCISION PM

ANNEXE 7 – MÉTHODE D'ÉVALUATION

IL A ÉTÉ PRÉALABLEMENT EXPOSÉ CE QUI SUIT :

- (A) La Communauté Urbaine de Bordeaux a été sélectionnée dans le cadre de l'appel à projets EcoCités lancé le 22 octobre 2008 par le Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer.
- (B) En application de la Convention Etat-CDC, les collectivités sélectionnées dans ce cadre sont éligibles pour présenter des actions en vue d'obtenir un financement au titre du programme des Investissements d'Avenir, dès lors que lesdites actions remplissent les critères d'éligibilité précisés dans le cahier des charges relatif à l'action *Ville de Demain* (volet 1 EcoCités) publié le 6 novembre 2010 à l'initiative de l'Etat.
- (C) Aux termes du cahier des charges susvisé, il est prévu d'allouer au maximum une enveloppe de 200 millions d'euros (200 M€) aux projets de transports en commun en site propre (TCSP) sélectionnés dans le cadre de l'appel à projets lancé par le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer le 4 mai 2010.
- (D) Le Bénéficiaire a présenté au titre de l'appel à projets susvisé un projet de renforcement de l'offre tramway et s'inscrivant dans l'axe *Mobilité* d'intervention du Fonds.
- (E) Par décision en date du 9 mars 2011, le Premier Ministre a décidé, en application de l'article 2.4.1.1 de la Convention Etat-CDC, d'attribuer au Bénéficiaire une subvention d'un montant maximum de 1 890 000 euros, conformément aux termes de la présente convention.
- (F) Le comité opérationnel des financements compétent a approuvé le contenu de la présente convention.

Ainsi, la Caisse des Dépôts et le Bénéficiaire ont conclu la présente convention.

Dans la présente convention, les références à la Caisse des Dépôts sont des références à la Caisse des Dépôts agissant en son nom et pour le compte de l'Etat au travers du Fonds.

CECI EXPOSE, IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention incluant son préambule et ses annexes (la **Convention**) a pour objet de définir (i) les conditions du versement de la subvention par la Caisse des Dépôts aux fins de la réalisation du Projet (la **Subvention**) et (ii) les obligations qui sont mises à la charge du Bénéficiaire dans ce cadre.

ARTICLE 2 – OBJET, MODALITÉS ET CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET

Le renforcement des services du tramway dans le centre de l'agglomération s'insère dans une logique globale de réorganisation de l'offre de transport métropolitain.

En cadencant le réseau tram à 10 minutes, intervalle de subdivision et donc compatible avec le pas de 30 minutes adopté par la Région Aquitaine pour l'exploitation de son réseau TER, en positionnant des têtes de ligne de tram à chacune des gares TER, il s'agit, en relation avec l'association Movable, de créer un grand réseau métropolitain coordonné associant trams et TER.

VERSION PROJET

En exploitant chacune des lignes de tram à 10 minutes, il s'agit aussi de résorber en partie la trop grande différence de qualité de service avec les principales lignes du réseau de bus.

Enfin, en faisant circuler des tramways à terme toutes les deux ou trois minutes dans le centre de l'agglomération, et notamment entre et sur les deux rives de l'Ecocité, il s'agit de proposer un système de transport alternatif à l'automobile particulièrement attractif et performant.

Il est pour cela nécessaire de créer des services partiels, de rallonger certains quais de la ligne C, de renforcer le système d'alimentation en énergie, d'acquérir 25 nouvelles rames et d'en rallonger 12 courtes, et d'étendre en conséquence un des centres de maintenance. Ces diverses mesures sont détaillées ci-dessous.

Le Projet consiste en la réalisation de travaux d'adaptation du réseau existant pour permettre une exploitation optimale du réseau dans sa nouvelle configuration. Dans le cadre de la 3ème phase, le linéaire du réseau passera de 44 à 77 kilomètres, soit une augmentation de +75 %.

Afin de faire face à ce double enjeu d'allongement des lignes et de doublement de la fréquentation en l'espace de 10 ans, le projet renforcement de l'offre se décline sous les formes suivantes :

Mise en place de services partiels

- des «services partiels» : les lignes ne vont plus de bout en bout de l'agglomération, mais rebroussement chemin au bout d'une distance raisonnable, permettant un recalage régulier sur les horaires théoriques, ce qui permet de réguler en souplesse le fonctionnement global ;
- des «troncs communs» : la superposition de lignes circulant sur une infrastructure commune permet d'offrir une fréquence très élevée dans le centre du réseau, là où elle est nécessaire

Cela consistera notamment dans l'aménagement de 6 terminus partiels, inclus dans l'opération « renforcement de l'offre »

Il est proposé d'utiliser de tels principes d'exploitation pour le réseau de tramway bordelais : passer de 3 lignes en 2010 à 9 lignes chacune exploitée à 10 minutes en 2014. A ces 9 lignes de tram viendraient s'ajouter une dizaine de «lianes» de bus également exploitées chacune à 10 minutes, pour constituer un ensemble d'une vingtaine de lignes fortes de tramway ou de bus constituant le réseau armature de l'agglomération, qui transporterait environ 80 % des passagers totaux.

- 6 terminus partiels : 2 pour chacune des 3 lignes
 - Ligne A : CHU, Cenon Gare
 - Ligne B : Quinconces, Montaigne- Montesquieu (Université)
 - Ligne C ; Quinconces, Carle Vernet (Euratlantique) près de la gare St Jean

Allongement des quais et des rames

Compte tenu de l'évolution du trafic passager, et des perspectives de fréquentation à moyen terme, il est nécessaire de transformer les rames courtes en rames longues, et de ce fait, allonger les quais créés en première phase, au format court.

VERSION PROJET

Les stations concernées sont Quinconces, Place de la Bourse, Saint Michel, Sainte-Croix et Tautzia.

Renforcement de l'énergie

La conception et la réalisation des installations électriques actuelles des première et deuxième phases reposent sur les critères de dimensionnement relatifs aux conditions et contraintes d'exploitation établies en 2003, à savoir un intervalle de passage de 4 minutes des rames Citadis 402.

Le schéma d'exploitation qui sera mise en place dans le cadre de ce projet conduira à des intervalles de passage entre rames inférieurs ou égaux à 3 minutes 20, pouvant atteindre jusqu'à 2 minutes 30 sur certains secteurs, à certaines périodes.

A l'issue de simulations électriques, il s'avère nécessaire d'adjoindre des feeders (câbles électriques en cuivre de section de 240 mm²) dans les sections du centre de l'agglomération.

Des adaptations de la SSR Quinconces sont également à prévoir, afin que celle-ci puisse alimenter la ligne D intra-boulevards en mode secours, en cas d'effacement de la SSR de cette section de la ligne D. Afin de préserver l'exploitation, le traitement d'une défaillance sur la première SSR de la ligne D impose une seconde source d'alimentation. Il est proposé de réaliser cette seconde alimentation à partir de la sous-station ligne B de Quinconces, via un disjoncteur de voie spécifique ligne D, qui par asservissement, reste ouvert en mode normal, et fermé en cas de défaillance de la SSR de la ligne D.

Extension du Centre de Maintenance

L'atelier-dépôt qui sera mis en service à l'issue des extensions des lignes A, B et C, fin 2014, est dimensionné pour accueillir 26 rames, tant en remisage qu'en maintenance.

Le bâtiment constituant la halle de maintenance est conçu selon une structure composant un système modulaire répétitif, permettant d'anticiper les extensions futures.

La halle de maintenance sera équipée de 5 voies (2 voies sur dalles avec colonnes de levage, 1 voie de reprofilage de roues avec tour en fosse, 2 voies sur fosses avec passerelle pour travail en toiture des rames). L'emplacement pour une sixième voie est d'ores et déjà prévu, avec une fosse, préfigurant une future voie sur fosse.

Le nombre de rames, à terme gérées par ce dépôt, sera proche de 50, y compris les 25 rames dédiées au renforcement de l'offre dans le centre de l'agglomération, et il est donc nécessaire d'étendre les capacités de remisage en installant des nouvelles voies.

2.1 Le tracé

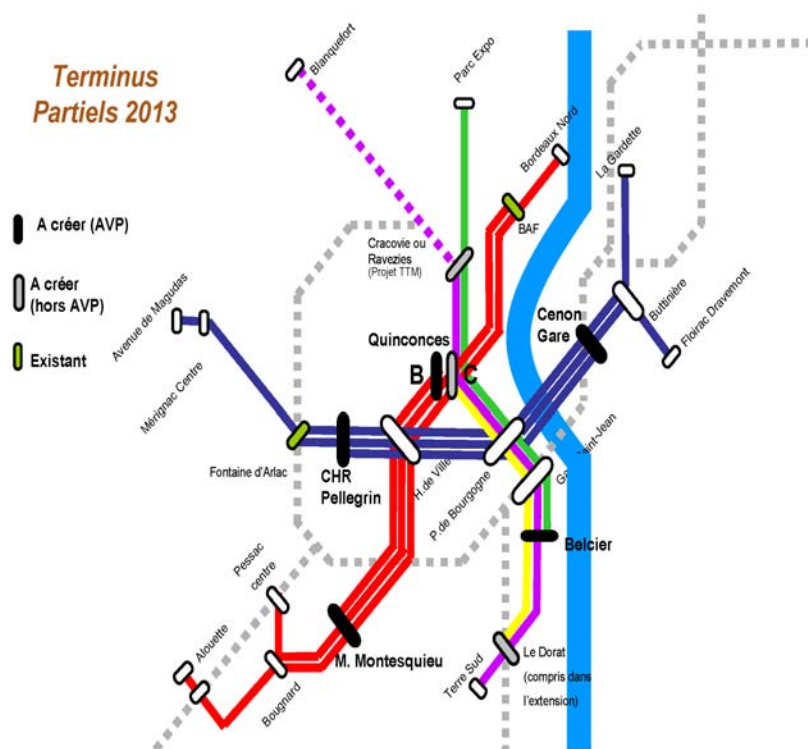
Le renforcement des services du tramway dans le centre de l'agglomération s'insère dans une logique globale de réorganisation de l'offre de transport métropolitain.

Enfin, en faisant circuler des tramways à terme toutes les deux ou trois minutes dans le centre de l'agglomération, et notamment entre et sur les deux rives de l'Ecocité, il s'agit de proposer un système de transport alternatif à l'automobile particulièrement attractif et performant.

Plus généralement, la mise en place du réseau de tramway multiservices permettra grandement d'améliorer la qualité de la desserte de l'ensemble de l'Ecocité en permettant à des tramways de succéder toutes les 2 à 3 minutes en périodes de pointe.

Seront notamment concernés :

- La desserte de la Gare Saint-Jean
- L'utilisation des nouveaux franchissements de la Garonne pour desservir l'Ecocité
- La desserte de la Bastide



19

La carte ci-dessus met en évidence les secteurs concernés par les services partiels :

- ✧ Ligne A : CHU, Cenon Gare
- ✧ Ligne B : Quinconces, Montaigne- Montesquieu (Université)
- ✧ Ligne C ; Quinconces, Carle Vernet (Euratlantique) près de la gare St Jean

2.2 Le développement de l'intermodalité,

En cadencant le réseau tram à 10 minutes, intervalle de subdivision et donc compatible avec le pas de 30 minutes adopté par la Région Aquitaine pour l'exploitation de son réseau TER, en positionnant des têtes de ligne de tram à chacune des gares TER, il s'agit, en relation avec l'association Movable, de créer un grand réseau métropolitain coordonné associant trams et TER.

La stratégie 2030 d'interconnexion des réseaux est une démarche dans le cadre de conférence permanente des Autorités Organisatrices de Transport. Cette stratégie vise, pour l'agglomération bordelaise, dans une vision globale interinstitutionnelle, à la mise en place d'une offre coordonnée des transports collectifs par les 3 institutions (CUB, CG, Région)

En exploitant chacune des lignes de tram à 10 minutes, il s'agit aussi de résorber en partie la trop grande différence de qualité de service avec les principales lignes du réseau de bus.

- Maillage

- Connexion avec la ceinture ferroviaire
- Dispositif deux roues (Vcub, abris) aux terminus / stations tramway
- P+R localisés près de la rocade
- Lignes de bus

2.3 Le niveau de service prévu,

Le niveau de service prévu est impacté par les différentes opérations du projet de renforcement de l'offre telles que détaillées en annexe 5.

Le projet d'extension du réseau bordelais va permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre dues aux déplacements. Cette réduction est possible notamment grâce au report modal de la voiture particulière vers le tramway.

A l'horizon 2014, avec la mise en service des extensions et avec le renforcement de l'offre, sans qu'il soit possible de distinguer les effets de chacune des deux opérations, on peut estimer à 2765 tonnes équivalents CO₂/an pouvant être économisées.

2.4. L'évaluation socio-économique du projet.

L'évolution socio économique établie pour la 3^è phase du tramway et donc comprenant l'opération renforcement de l'offre présente un bénéfice actualisé de 440 (ME) et un TRI global de 7,1%.

Les caractéristiques du Projet sont plus amplement détaillées en annexe 2. Cette dernière reprend le projet tel que présenté dans le cadre de l'appel à projet mentionné en préambule, ainsi que les modifications intervenues depuis.

2.5 Calendrier prévisionnel de réalisation

Les Parties conviennent que les travaux nécessaires à la réalisation du Projet doivent débuter avant le 31 décembre 2013 et selon un calendrier prévisionnel devraient être achevés à la fin de l'année 2016. Ce calendrier prévisionnel de réalisation détaillé du Projet figure en annexe 5.

2.6 Modification du projet

Toute modification substantielle de nature à affecter l'intérêt du Projet au regard des objectifs de l'appel à projet mentionné au paragraphe (C) du préambule de la Convention portant sur les principales caractéristiques du Projet défini dans la Convention doit faire l'objet d'une information préalable de la Caisse des Dépôts et de l'Etat. Dès lors que ces modifications substantielles ne seront pas considérées comme des manquements selon les termes de l'article 8 ci-dessous, les modifications font l'objet d'un avenant à la Convention.

ARTICLE 3 – MODALITÉS DE LA SUBVENTION

Sous réserve du respect des engagements du Bénéficiaire au titre de la Convention, la Caisse des Dépôts s'engage à participer au financement du Projet, au moyen des sommes constituant le Fonds, conformément aux termes du présent article.

3.1. Montant de la subvention

Le coût du Projet hors taxe est estimé à 158 114 000 € (le **Coût du Projet**).

VERSION PROJET

Postes (correspondant à la nomenclature CERTU)	Montants HT en € courants	Dépenses éligibles en €ht
1 études d'avant projet/projet	0	
2 maîtrise d'ouvrage	6 869 000	
3 maîtrise d'œuvre des travaux	6 869 000	
4 acquisitions foncières et libération des emprises	1 056 000	
5 déviation des réseaux	1 715 000	447 000
6 travaux préparatoires	1 924 000	502 000
7 ouvrages d'art	0	
8 plate forme	991 000	258 000
9 voie spécifique des systèmes ferrés et guidés	9 314 000	
10 revêtement du site propre	1 675 000	
11 Voirie (hors site propre) et espaces publics	1 911 000	
12 Equipements urbains	327 000	86 000
13 signalisation	164 000	
14 stations	4 578 000	1 195 000
15 installations nécessaires à l'alimentation en énergie de traction	3 892 000	1 014 000
16 courants faibles et PCC	3 695 000	965 000
17 dépôt	13 555 000	3 533 000
18 matériel roulant	99 151 000	
19 opérations induites	428 000	
TOTAL ht en euros courants	158 114 000	8 000 000

Une Subvention d'un montant maximum non actualisable de 1 890 000 € est allouée au Projet conformément au détail ci-dessous. Le taux de subvention retenu est de 23,6 % sur une base subventionnable de 8 000 000 HT €, telle que détaillée à l'article 3.3 ci-après.

3.2. Plan de financement prévisionnel global

Le Coût du Projet est financé (i) au moyen de la Subvention et (ii) par le biais d'un autofinancement et d'emprunt de la Communauté Urbaine de Bordeaux.

Dépenses (coût global de l'opération)	Recettes globales de l'opération
	Subvention du fonds Ville de demain : 1 890 000 €
	Autofinancement CUB : 96 077 760 €
	Emprunt CUB : 60 146 240 €
Total [HT] 158 114 000 €	Total [HT] 158 114 000 €

3.3 Dépenses éligibles à la Subvention

Les dépenses reconnues comme éligibles à la Subvention dans le cadre du Projet et dont la liste figure à l'annexe 3 de la Convention ont été évaluées à 8 000 000 euros HT lors de l'instruction du Projet (les **Dépenses Eligibles**).

La Subvention est strictement réservée à la réalisation du Projet et plus précisément au paiement de Dépenses Eligibles, à l'exclusion de toute autre affectation, ce à quoi le Bénéficiaire s'engage.

Le montant de la Subvention dont l'emploi n'aura pas pu être justifié ou qui ne serait pas alloué au paiement de Dépenses Eligibles fera l'objet d'un reversement à la Caisse des Dépôts sur simple demande de cette dernière.

Les différentes dépenses envisagées pour la réalisation du Projet sont détaillées par le Bénéficiaire, dans une annexe financière dont la copie figure en annexe 3 bis de la Convention.

3.4 Encadrement de la Subvention

(a) Montant de la Subvention

La Subvention est versée par la Caisse des Dépôts selon les modalités prévues à l'article 3.5. Le montant total de la Subvention ne pourra pas excéder 23,6% des dépenses éligibles effectivement réalisées et est plafonné à un montant total de 1 890 000 € (un millions huit cent quatre vingt dix mille euros), conformément à la Décision du Premier Ministre.

(b) Cofinancement

Il est rappelé qu'aux termes de la Convention Etat-CDC, le financement d'un projet par le Fonds est nécessairement partiel et s'inscrit dans le cadre d'un cofinancement avec le Bénéficiaire. A ce titre, le solde du financement nécessaire au Projet doit être directement pris en charge par le Bénéficiaire qui déclare avoir obtenu et/ou sollicité les financements complémentaires nécessaires comme indiqué à l'article 3.2 ci-dessus.

(c) Respect des règles européennes

Au regard des règles européennes en matière d'aides d'Etat, le Bénéficiaire déclare être dans l'hypothèse suivante : cas de l'utilisation de la subvention au bénéfice exclusif du Bénéficiaire.

Le Bénéficiaire ne répercute pas le bénéfice de la Subvention à un opérateur dans le cadre de la réalisation du Projet et s'engage en outre à rémunérer les prestations effectuées pour les besoins du Projet au prix du marché.

Le Bénéficiaire déclare en outre que le Projet n'a pas fait l'objet d'un financement au titre d'un autre fonds mis en place par l'Etat.

3.5 Modalités de versement de la Subvention

Sous réserve du respect des engagements du Bénéficiaire au titre de la Convention, la Subvention est versée au Bénéficiaire dans les conditions suivantes :

(a) Premier versement

A la demande du Bénéficiaire, un premier versement pourra être réalisé au titre de la Subvention, après signature de la Convention, sur présentation des documents suivants :

VERSION PROJET

- (i) un justificatif attestant du démarrage effectif des opérations relatives au Projet [courrier accompagné *par exemple d'ordres de service des premiers travaux*] ;
- (ii) le rapport prévu à l'article 4.2.3 alinéa 2 de la Convention, relatif à la prise en compte de l'accessibilité du service de transport.

Ce versement ne pourra pas excéder 20 % du montant maximum de la Subvention.

(b) Versements intermédiaires et solde

(i) Versements intermédiaires

Chaque versement intermédiaire est effectué selon l'échéancier joint en annexe 3 ter sur présentation :

- d'un état récapitulatif détaillé des dépenses payées au titre du Projet et distinguant les Dépenses Eligibles. Cet état récapitulatif est certifié par un tiers (agent comptable, expert comptable, commissaire aux comptes ...). A défaut de présentation de cet état récapitulatif ou à la demande de la Caisse des Dépôts, le Bénéficiaire devra fournir les factures correspondantes certifiées par un tiers ;
- d'un rapport d'avancement permettant de juger du bon état d'avancement du Projet.

Le montant total des versements intermédiaires et du premier versement est plafonné à 80% du montant maximum de la Subvention (le **Plafond**).

Le premier versement intermédiaire pourra être effectué lorsque le montant cumulé des Dépenses Eligibles payées, telles que ressortant des justificatifs accompagnant l'appel de fonds, pondérées par le taux de subvention déterminé conformément à l'Article 3.1, sera supérieur au montant du premier versement de la subvention.

Chaque versement intermédiaire ne pourra être supérieur au montant des Dépenses Eligibles supplémentaires payées telles que ressortant des justificatifs accompagnant l'appel de fonds, pondérées par le taux de subvention déterminé conformément à l'Article 3.1.

(ii) Versement du solde

Concernant le solde, son versement est conditionné outre la bonne exécution des engagements pris par le Bénéficiaire au titre de la Convention :

- à la mise en service du système de transport ;
- à la remise par le Bénéficiaire à la Caisse des Dépôts d'un état récapitulatif des dépenses payées depuis le début de la réalisation du projet et distinguant les Dépenses Eligibles, certifié par un tiers (agent comptable, expert comptable, commissaire aux comptes) ; à défaut de présentation de cet état récapitulatif ou à la demande de la Caisse des Dépôts, le Bénéficiaire devra fournir les factures correspondantes certifiées par un tiers ;
- à la remise par le Bénéficiaire à la Caisse des Dépôts du dernier rapport d'avancement qui devra intégrer un premier bilan de l'évaluation socio-économique du projet tel que prévu à l'article 4.2.2, ainsi que le rapport sur l'accessibilité du nouveau service décrit au dernier alinéa de l'article 4.2.3.

Le solde versé au Bénéficiaire correspond à la différence entre (i) le montant total définitif des Dépenses Eligibles relatives au Projet effectivement constatées et payées, tel que ce montant résulte de l'état récapitulatif des dépenses remis par le Maître d'Ouvrage et certifié - étant précisé que le montant pris en compte à ce titre ne pourra être supérieur au montant des Dépenses Eligibles prévisionnel figurant à l'article 3.3 ci-dessus - et (ii) les versements

VERSION PROJET

déjà réalisés au titre de la Subvention. En cas de différence négative, le Bénéficiaire reversera à la Caisse des Dépôts les montants trop perçus dans un délai de [60 jours calendaires] à compter de la notification qui lui sera adressée par la Caisse des Dépôts à cet effet.

Par « rapport d'avancement » on entend un compte rendu d'avancement du Projet, certifié exact par le Bénéficiaire.

(c) Réalisation des versements

L'ensemble des versements au titre de la Subvention sera effectué sur appel de fonds accompagné de tous justificatifs utiles, envoyés par le Bénéficiaire à la Caisse des Dépôts, mentionnant en référence le N° de la Convention, aux coordonnées suivantes :

Caisse des dépôts et consignations

Direction Régionale Aquitaine

38, rue de Cursol CS 61530

33081 Bordeaux cedex

Les versements sont effectués par virements bancaires sur le compte du Bénéficiaire dont les coordonnées sont les suivantes :

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

(d) Suspension, restitution des versements

La Caisse des Dépôts peut être amenée à suspendre ou à demander la restitution des versements, en cas de manquement par le Bénéficiaire aux stipulations de la Convention.

3.6 Non assujettissement de la Subvention à la TVA

La Subvention qui ne représente pas la contrepartie d'une prestation de service ou la livraison d'un bien et qui ne constitue pas le complément du prix d'une telle opération ne sera pas imposable à la TVA.

ARTICLE 4 – ENGAGEMENTS DU BÉNÉFICIAIRE

4.1 Décision du Premier Ministre

Conformément à l'article 2 de la Décision du Premier Ministre, le Bénéficiaire a remis à la signature de la Convention :

i)- un plan de financement actualisé intégrant le montant de la Subvention et les autres financements du Projet. Ce plan de financement porté à la connaissance du Comité opérationnel des financements est conforme à l'article 2 de la Décision du Premier Ministre, et de ce fait, permet la signature de cette Convention ;

ii)- les rapports, attestations ou compléments d'information demandés à l'article 2 de la Décision du Premier Ministre, à savoir : *[rédiger selon les clauses citées]*. Le Comité

VERSION PROJET

opérationnel des financements a donné un avis positif quant à la conformité avec la Décision du Premier Ministre de ces rapports, attestations ou compléments d'information fournis par le Bénéficiaire.

Ces documents sont intégrés à l'annexe 6.

En outre, conformément à l'article 2 de la Décision du Premier Ministre, le Bénéficiaire s'engage, à un démarrage effectif des travaux avant le [31 décembre 2013].

4.2 Réalisation du Projet

4.2.1 – Modes de réalisation

Le Bénéficiaire s'engage à mener à bien le Projet décrit à l'article 2 de la Convention et dans la proposition figurant en annexes 2 et ce dans le respect des stipulations de la Convention.

Le Bénéficiaire a souhaité conserver la maîtrise d'ouvrage du projet. Il a confié la maîtrise d'œuvre du projet au groupement Systra / Coteba / Ingerop / Eccta / Brochet Lajus Pueyo / Signes après attribution du marché par la Commission d'Appel d'Offres siégeant en jury le 8 juin 2011. Le Conseil de Communauté du 08 juillet 2011 a de son côté autorisé la signature dudit marché. Ce marché de maîtrise d'œuvre a été notifié le 23 Août 2011.

Avec l'assistance de ces AMO, le Bénéficiaire assure le suivi et le contrôle de la mise en œuvre du Projet et des opérations qui en relèvent ainsi que des missions menées par les entreprises.

Par ailleurs, le Bénéficiaire a confié l'exploitation du réseau de transports Tram et Bus de la Cub (Tbc), à ce jour, à un délégataire de service public, la société Kéolis, dont le siège social est situé 9 rue Caumartin – 75009 Paris – inscrite au registre du commerce sous le n°552 111 809.

Le Bénéficiaire assure le suivi et le contrôle de la mise en œuvre du Projet et des opérations qui en relèvent. Ces activités sont réalisées dans le respect des présentes, de la réglementation européenne en matière d'aides d'Etat, notamment les obligations visées à l'article 3.4, des dispositions légales et réglementaires nationales applicables, et notamment les obligations énoncées aux articles 4.2.2 et 4.2.3.

4.2.2 – Evaluation socio-économique du Projet

La décision de réalisation du Projet est fondée, en application des articles L1511-1 à L1511-5 du Code des Transports, sur l'efficacité économique et sociale de l'opération qui a fait l'objet d'une évaluation préalable comportant un bilan prévisionnel des avantages et inconvénients entraînés par sa mise en service (décret 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 relatif aux grands projets d'infrastructures, aux grands choix technologiques et aux schémas directeurs d'infrastructures en matière de transports intérieurs).

Pour le versement du solde de la Subvention, le Bénéficiaire devra remettre, avec le rapport d'avancement, un premier bilan de l'évaluation socio-économique du projet. Un second bilan sera établi deux ans après la mise en service du Projet et au plus tard cinq ans après ; le dossier de bilan sera mis à la disposition du public.

Le Bénéficiaire présente, dans un délai maximum de six mois à compter de la date de signature de la Convention, le dispositif à mettre en place pour réaliser l'évaluation visée au

VERSION PROJET

présent article, conformément à la méthodologie élaborée par le Centre d'études sur les réseaux; les transports, l'urbanisme, et les constructions publiques (CERTU).

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

4.2.3. – Prise en compte de l'accessibilité des services de transport

L'article L1126-6 du Code des transports prévoit que « l'octroi des aides publiques favorisant le développement des systèmes de transport est subordonné à la prise en compte de l'accessibilité ».

Le Bénéficiaire remet, en présentant le premier appel de fonds au titre de la Convention, un rapport définissant les dispositions retenues pour assurer l'accessibilité du nouveau service de transport.

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

4.3 Gestion de la Subvention

Le Bénéficiaire s'engage à mobiliser tous moyens nécessaires pour assurer la bonne gestion de la Subvention dans le respect des présentes et de la réglementation européenne et des dispositions nationales applicables.

Le Bénéficiaire notamment assume sous sa responsabilité la gestion de la Subvention qui lui est versée et à ce titre collecte les pièces justificatives correspondantes, s'assure de l'engagement et du paiement effectif des autres modes de financements mobilisés sur le Projet et collecte les pièces justificatives correspondantes, assure, par une séparation adéquate au sein de sa comptabilité, une traçabilité des flux financiers (entrées et sorties) liés à la gestion de la Subvention conformément à l'article 4.5 ci-après.

4.4 Obligation d'information

Le Bénéficiaire prend acte des termes de la Convention Etat-CDC et s'engage en conséquence à collaborer avec la Caisse des Dépôts afin de permettre à cette dernière de remplir sa mission d'information à l'égard de l'Etat, sa mission d'évaluation et son obligation de suivi des projets financés dans le cadre des Investissements d'Avenir et, le cas échéant, afin de répondre aux exigences de la Commission européenne. Le Bénéficiaire prend le même engagement à l'égard de l'ensemble des comités mis en place dans le cadre de l'action *Ville de Demain*.

A ce titre le Bénéficiaire s'engage à communiquer à première demande et dans les plus brefs délais toute information ou document que la Caisse des Dépôts pourrait solliciter dans ce cadre.

Le Bénéficiaire s'engage en outre à informer la Caisse des Dépôts dès qu'il a connaissance de tout événement pouvant affecter le bon déroulement du Projet ou la bonne exécution de la Convention et à proposer un plan d'action destiné à y remédier.

Enfin, le Bénéficiaire s'engage à autoriser pour la Caisse des Dépôts ou toute personne ou organisme désigné par elle, l'accès aux sites sur lesquels le Projet est réalisé, la consultation de tout document relatif au Projet, et les échanges avec les entreprises intervenant dans la réalisation du Projet.

En outre, des obligations d'informations périodiques sont mises à la charge du bénéficiaire qui les accepte, et dont les modalités figurent en annexe 4 de la Convention.

4.5 Obligations comptables liées à la Subvention

Le Bénéficiaire s'engage à tenir une comptabilité dans laquelle figurent tous les éléments nécessaires à l'évaluation précise des Dépenses Eligibles et des emplois de la Subvention effectués à raison de la Convention (factures externes ou documents analytiques internes).

Les Dépenses Eligibles doivent être ventilées selon les postes comptables (au sens du plan comptable général) figurant dans l'annexe financière (annexe 3 bis) et certifiées exactes par le Comptable public.

4.6 Objectifs et évaluation

Le Bénéficiaire prend acte des objectifs fixés à la Caisse des Dépôts en application de la Convention Etat-CDC et s'engage pour ce qui le concerne à respecter les indicateurs de performance suivants précisés à l'annexe 4 de la Convention :

Le Bénéficiaire accepte en outre expressément que la réalisation du Projet puisse donner lieu à un contrôle et à une évaluation par la Caisse des Dépôts ou par tout organisme de contrôle désigné par elle ou autorisé aux termes de la Convention Etat-CDC.

4.7 Responsabilité

Le Bénéficiaire est seul responsable de l'exécution du Projet et de l'ensemble des opérations y afférentes. La Caisse des Dépôts ne pourra être tenue responsable de tout acte ou manquement contractuel commis à raison de la réalisation du Projet ou de l'utilisation de la Subvention par le Bénéficiaire. Le Bénéficiaire garantit la Caisse des Dépôts contre tout recours et conséquences pécuniaires dudit recours provenant d'un tiers à raison de la réalisation du Projet. A ce titre, le Bénéficiaire s'oblige à souscrire à toute police d'assurance nécessaire à raison du Projet.

ARTICLE 5 – CONFIDENTIALITÉ

Sous réserve de ce qui est admis expressément aux termes des présentes et sauf disposition contraire de la loi ou demandes de toute autorité administrative ou judiciaire compétente, le Bénéficiaire s'engage tant pour lui-même que pour ses employés, représentants ou conseils, à veiller au respect de la confidentialité des stipulations de la Convention ainsi que des informations et documents, de quelque nature qu'ils soient et quels que soient leurs supports qui lui ont été communiqués ou dont il aura eu connaissance lors de la négociation et de l'exécution de la Convention.

La présente obligation de confidentialité s'appliquera pendant toute la durée de la Convention et demeurera en vigueur pendant une durée de deux (2) ans à compter de l'arrivée du terme de la Convention pour quelque cause que ce soit.

Le Bénéficiaire prend acte des obligations de communication d'information mises à la charge de la Caisse des Dépôts en application de la Convention Etat-CDC et notamment à l'égard de toute commission parlementaire compétente.

ARTICLE 6 – PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

6.1 – Communication

Le Bénéficiaire s'oblige à soumettre, dans un délai minimal de 30 (trente) jours avant sa divulgation au public, à l'autorisation préalable et écrite de la Caisse des Dépôts, le contenu de tout projet de publication ou d'action de communication écrite ou orale, relative au soutien de la Caisse des Dépôts pour la réalisation du Projet.

La Caisse des Dépôts pourra, pendant ce délai, demander des modifications, s'opposer ou demander à ce que son soutien pour la réalisation du Projet soit mentionné.

VERSION PROJET

Dans ce dernier cas, le soutien de la Caisse des Dépôts pour le compte de l'État sera mentionné *sous la forme suivante* : « Ce projet a été réalisé dans le cadre du Programme Investissements d'Avenir, action Ville de Demain, la Caisse des Dépôts étant le gestionnaire de l'action Ville de Demain pour le compte de l'Etat »

Il sera demandé au Bénéficiaire de faire état du soutien du Programme d'Investissements d'Avenir-Ville de Demain sur les chantiers du Projet, sous forme de panneaux incluant le montant de l'aide et le logo du PIA. Un modèle lui sera communiqué.

6.2 – Propriété intellectuelle

Il est entendu entre les Parties que le bénéficiaire reste titulaire des droits de propriété intellectuelle afférents aux résultats du Projet mais octroie à la Caisse des Dépôts un droit d'utilisation tel que défini ci-après. A ce titre, le Bénéficiaire cède à titre gratuit et non exclusif, à la Caisse des Dépôts, le droit de reproduire, représenter, adapter et diffuser, pour une exploitation à titre gratuit et à des fins de communication interne et externe, les résultats du Projet notamment les rapports, bilans, supports de communication et tout document réalisé dans le cadre de la Convention, sur tout support et par tout procédé connus ou inconnus au jour de la signature de la Convention, et ce, au fur et à mesure de leur réalisation, pour tout public, pour le monde entier et pour la durée légale de protection des droits de propriété intellectuelle.

Le Bénéficiaire déclare être titulaire des droits de propriété intellectuelle nécessaires à la présente cession et, garantit obtenir l'ensemble des autorisations et cessions de droits nécessaires notamment auprès de son personnel, et éventuels sous-traitants et partenaires et respecter les lois et règlements en vigueur, aux fins d'exécution de cet article.

ARTICLE 7 – DURÉE

La Convention prend effet à compter de la date de sa signature et restera en vigueur jusqu'à la remise du second bilan de l'évaluation socio-économique visé au 4.2.2, sous réserve des stipulations 4.6 (Objectifs et évaluation), 5 (Confidentialité) et 6 (Propriété intellectuelle) et des stipulations relatives à l'obligation de restitution de la Subvention, qui produiront leurs effets pour la durée des droits et obligations en cause, quelle que soit la cause de terminaison de la Convention.

ARTICLE 8 – MANQUEMENTS

8.1 Cas de manquement

Constitue un manquement au sens de la Convention (un **Manquement**) :

- (i) toute modification substantielle du Projet, tant dans ses aspects techniques que financiers, qui après analyse par la Caisse des Dépôts et avis du Comité opérationnel des financements, est de nature à remettre en cause les conditions d'octroi de la Subvention, en particulier la non-obtention des financements complémentaires listés à l'article 2 de la convention ;
- (ii) non respect du calendrier de réalisation du Projet précisé à l'article 2 de la Convention ;
- (iii) la cessation de la réalisation ou constatation notamment au vu des comptes-rendus intermédiaires de la non réalisation du Projet conformément aux termes des annexes 2 ;
- (iv) non respect des obligations visées à l'article 4.5 ;
- (v) non respect des clauses de l'article 2 de la Décision du Premier Ministre ;

VERSION PROJET

- (vi) allocation de tout ou partie de la Subvention à des dépenses non éligibles ;
- (vii) la non transmission à bonne date des documents et informations requis en application de la Convention (notamment en application de l'annexe 4)
- (viii) non respect par le Bénéficiaire d'une de ses autres obligations au titre de la Convention ;
- (ix) non respect des stipulations de l'article 3.4. (c).

8.2 Conséquence de la survenance d'un Manquement

En cas de survenance d'un Manquement, la Caisse des Dépôts pourra :

- (i) suspendre, sans délai et sans notification préalable au Bénéficiaire, le versement de tout ou partie de la Subvention ; et /ou
- (ii) résilier la Convention à l'expiration d'un délai de trente (30) jours calendaires suivant notification de résiliation adressée au Bénéficiaire par lettre recommandée avec avis de réception ; et/ou
- (iii) demander la restitution de tout ou partie des montants versés au titre de la Subvention à l'expiration d'un délai de trente (30) jours calendaires suivant notification adressée au Bénéficiaire par lettre recommandée avec avis de réception .

Le Bénéficiaire sera en droit de présenter toute observation qu'il estime utile à la Caisse des Dépôts suite à ladite notification et pourra prendre, dans la mesure du possible, toutes les mesures visant à remédier au Manquement. Si au terme du délai de trente (30) jours susvisé, le Bénéficiaire a été en mesure de remédier au Manquement sans préjudice aucun pour l'Etat et la Caisse des Dépôts, cette dernière pourra renoncer par écrit à la résiliation ou à la demande de restitution de tout ou partie de la Subvention.

En cas de résiliation pour force majeure, il sera alors fait application *mutatis mutandis* des alinéas précédents.

En cas de résiliation de la Convention, la Subvention sera liquidée en fonction des engagements effectivement réalisés à cette date. Le cas échéant, le Bénéficiaire sera tenu au reversement des sommes indûment perçues.

Aucune indemnité ne pourra être demandée par le Bénéficiaire à la Caisse des Dépôts et/ou à l'Etat du fait d'une résiliation de la Convention.

Dans tous les cas de cessation de la Convention, le Bénéficiaire devra remettre à la Caisse des Dépôts, dans les huit (8) jours suivant la date d'effet de la cessation de la Convention et sans formalité particulière, tous les documents fournis par la Caisse des Dépôts et que le Bénéficiaire détiendrait au titre de la Convention.

Tous les frais engagés par la Caisse des Dépôts pour recouvrer les sommes dues par le Bénéficiaire sont à la charge de ce dernier.

ARTICLE 9 – STIPULATIONS GÉNÉRALES

9.1 – Notifications

Toute notification requise en vertu de la Convention devra être en forme écrite et sera valablement effectuée si elle est envoyée par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou par télécopie confirmée le jour même par lettre recommandée avec demande d'avis de réception adressée à l'adresse suivante :

VERSION PROJET

Pour la Caisse des Dépôts :

Direction Régionale Aquitaine

38, rue de Cursol CS 61530

33081 Bordeaux cedex

Pour le Bénéficiaire:

Communauté Urbaine de Bordeaux

Esplanade Charles de Gaulle

33 000 Bordeaux

Tout changement d'adresse par une Partie sera notifié à l'autre Partie dans un délai de 5 (cinq) jours ouvrables à compter de la date dudit changement d'adresse. Les notifications par lettre recommandée seront considérées avoir été reçues à la date de première présentation de la lettre recommandée telle qu'indiquée sur l'avis de réception. Les notifications par télécopie confirmée par lettre recommandée seront considérées avoir été reçues à la date de première présentation de la lettre recommandée telle qu'indiquée sur l'avis de réception.

9.2 – Cession des droits et obligations

Le Bénéficiaire ne peut transférer sous quelque forme que ce soit, à titre onéreux ou gratuit, les droits ou obligations découlant de la Convention.

La Caisse des Dépôts peut quant à elle librement transférer ses droits et obligations au titre de la Convention.

9.3 Nullité

Si l'une quelconque des stipulations de la Convention s'avérait nulle au regard d'une règle de droit en vigueur ou d'une décision administrative ou judiciaire devenue définitive, elle serait alors réputée non écrite, sans pour autant entraîner la nullité de la Convention, ni altérer la validité des autres stipulations.

9.4 Intégralité de la Convention

Les Parties reconnaissent que la Convention constitue l'intégralité de l'accord conclu entre elles et se substituent à toute offre, disposition ou accord antérieurs, écrits ou verbaux.

9.5 Modification de la Convention

Aucune modification de la Convention, quelle qu'en soit la forme, ne produira d'effet entre les Parties sans prendre la forme d'un avenant dûment daté et signé entre elles.

9.6 Renonciation

Le fait que l'une ou l'autre des Parties ne revendique pas l'application d'une clause quelconque de la Convention ou acquiesce de son inexécution, que ce soit de manière permanente ou temporaire, ne pourra être interprété comme une renonciation par cette Partie aux droits qui découlent pour elle de ladite clause.

9.7 Juridiction

VERSION PROJET

Tout litige concernant la validité, l'interprétation ou l'exécution de la Convention sera, à défaut d'accord amiable, soumis aux tribunaux compétents du ressort des juridictions de Paris.

Fait en deux exemplaires,

À Bordeaux, le ,

En Présence de M. le Préfet de Région

**Le Directeur Régional de la
Caisse des Dépôts et Consignations**

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

ANNEXE 1

DECISION N° 2011-UD-06 DU PREMIER MINISTRE



Décision n° 2011 - UD - 06

Le Premier ministre,

Vu la loi de finances n°2010-237 du 9 mars 2010, notamment son article 8,
Vu la Convention du 28 septembre 2010 signée entre l'Etat et la Caisse des dépôts et consignations relative à l'action « Ville de demain »,
Vu l'appel à projets lancé le 4 mai 2010 relatif au développement des transports en commun en site propre,
Vu l'avis du comité technique en date du 2 décembre 2010,
Vu l'avis du comité de pilotage Ville de demain du 8 décembre 2010,
Vu le projet de renforcement de l'offre du tramway de la communauté urbaine de Bordeaux
Vu l'avis en date du 23 février 2011 du commissariat général à l'investissement,

Décide

Article 1 :

La Caisse des dépôts et consignations est autorisée à contractualiser sur le projet de renforcement de l'offre du tramway présenté par la communauté urbaine de Bordeaux dans la limite d'une participation des investissements d'avenir à hauteur de 1 890 000 € correspondant à une dépense subventionnable de 8 000 000 € financée à hauteur de 23.6%.

Article 2 :

Le contrat signé par la Caisse des dépôts et consignations devra comprendre un nouveau plan de financement conforme à l'article 1 ci-dessus et devra :

- inclure un engagement du maître d'ouvrage sur un démarrage effectif des travaux avant la fin de l'année 2013 ;
- préciser la stratégie en matière de stationnement, de développement des « modes doux » ainsi que les mesures envisagées de restriction de l'usage de la voiture ;
- préciser l'évaluation socio-économique spécifique au projet de renforcement de l'offre de tramway selon les méthodes d'évaluation définies par le ministère chargé des transports ;
- préciser les conditions détaillées de l'exploitation du nouveau réseau en raison de la spécificité de ce projet de renforcement de capacité.

Fait à Paris, le **09 MARS 2011**

Le Premier ministre

ANNEXE 2
PRESENTATION DU PROJET TCSP RENFORCEMENT DE L'OFFRE

Le projet de tramway, décidé en 1996, représente une opération d'urbanisme et d'aménagement de très grande ampleur. En effet, il a été conçu pour desservir, dès les premières phases, le plus grand nombre d'habitants et notamment les plus défavorisés, ainsi que les sites les plus stratégiques ou emblématiques, comme le campus universitaire, l'hôpital Pellegrin, le stade Chaban Delmas, la gare Saint-Jean.

De plus, concomitamment à la réalisation du projet de tramway et en accompagnement, les espaces publics ont été largement requalifiés permettant ainsi de modifier totalement l'image de la ville et venant notamment amender les projets de renouvellement urbain lancés sur les quartiers sensibles au titre de la politique de la ville.

Conçu en réseau étoilé, le réseau tramway s'organise actuellement autour de trois lignes (A, B et C). L'aménagement de ces 3 lignes s'est effectué simultanément durant une première phase de travaux, représentant 24,5 km de réseau au total. A l'échéance de cette 1ère phase, la CUB a engagé une seconde phase de travaux pour l'extension de ces 3 lignes, portant le linéaire actuel de réseau à 43,8 km au total.

Le programme de la 3ème phase du Tramway de l'agglomération Bordelaise

Présentation du programme

Les comportements en matière de déplacements sur le territoire de l'agglomération bordelaise ont largement évolué ces dernières années.

Désormais, l'essor des transports en commun s'impose comme un constat sociétal. Les fluctuations du prix du pétrole, la crise économique et immobilière ainsi que la densité spécifique du tissu urbain ont largement contribué à ce phénomène local.

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

Ainsi, la Communauté urbaine a souhaité élaborer une structuration de son réseau de transports en commun à partir d'un programme opérationnel de transports collectifs appelé « 3ème phase du Tramway de l'agglomération bordelaise ».

Ce programme, constitue la première étape de cette nouvelle stratégie de mobilité au sein de la Cub.

Le Conseil communautaire de la Communauté Urbaine de Bordeaux (Cub) a validé le 23 juin 2006 le schéma directeur d'amélioration de la desserte en transports en commun qui prévoit, entre autre, l'extension du réseau de transport en commun en site propre qui comprend à ce jour 3 lignes de tramway (A, B et C) d'une longueur totale de 43,8 Km avec 83 stations.

Pour le prolongement de ces lignes de tramway existantes le choix du mode s'est porté logiquement sur le mode tramway qui permet d'éviter les ruptures de charge et optimise ainsi les temps de transport et le confort des usagers.

Les extensions ainsi projetées, sont les suivantes :

- L'extension de la ligne A à Mérignac, entre Mérignac Centre et Magudas
- L'extension de la ligne B à Bordeaux, entre Claveau et Bordeaux Nord
- L'extension de la ligne B à Pessac, entre Bougnard et Alouette
- L'extension de la ligne C à Bordeaux, entre Les Aubiers et le Parc des Expositions
- L'extension de la ligne C à Bègles, entre Terres Neuves et Terre Sud

La mise en oeuvre de cette opération d'extension des lignes existantes nécessitera la réalisation de travaux d'adaptation du réseau existant pour permettre une exploitation optimale du réseau dans sa nouvelle configuration. Cela consistera notamment dans l'aménagement de 6 terminus partiels, inclus dans l'opération « renforcement de l'offre ».

Le programme « Phase 3 », prévoit également quatre autres opérations :

1. La création du Tram Train du Médoc
2. La création de la ligne D sur les communes de Bordeaux, Le Bouscat, Eysines
3. Le prolongement de la ligne C jusqu'à Villenave d'Ornon

Ces opérations sont traitées de manière indépendante. Elles font chacune l'objet d'un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique qui leur sera spécifique.

Pour la ligne D, l'arrêté de DUP a été pris par le préfet le 30 novembre 2011.

Pour le Tram Train du Médoc, l'arrêté de DUP est envisagé pour les mois de mars /avril 2012.

Pour le prolongement de la ligne C, l'arrêté de DUP est envisagé pour 2013.

La prise en compte des enjeux environnementaux et climatiques...

Moins dense que Paris ou d'autres métropoles européennes, l'agglomération bordelaise dispose cependant d'un atout à valoriser : la présence de l'espace naturel dans toutes les strates de l'urbain, de la ceinture verte périphérique aux parcs urbains et périurbains en passant par les cœurs d'îlots du centre ville. C'est pourquoi, à travers la mise en œuvre de formes urbaines combinant compacité, moindre consommation énergétique, et présence affirmée de l'élément naturel, les objectifs de réduction de l'empreinte carbone émise par l'agglomération constituent une priorité pour les politiques publiques à venir.

La réduction des émissions des gaz à effet de serre :

VERSION PROJET

La réalité du changement climatique est aujourd'hui scientifiquement établie. Au cours du XXe siècle, la température moyenne a augmenté de 0,7°C à l'échelle mondiale et 0,9°C sur le territoire français métropolitain, ce qui fait du XXe siècle le plus chaud du millénaire.

La preuve du lien entre la combustion d'énergie fossile par l'homme émetteur de gaz à effet de serre et le changement climatique n'est à présent plus à démontrer, il est désormais urgent d'agir.

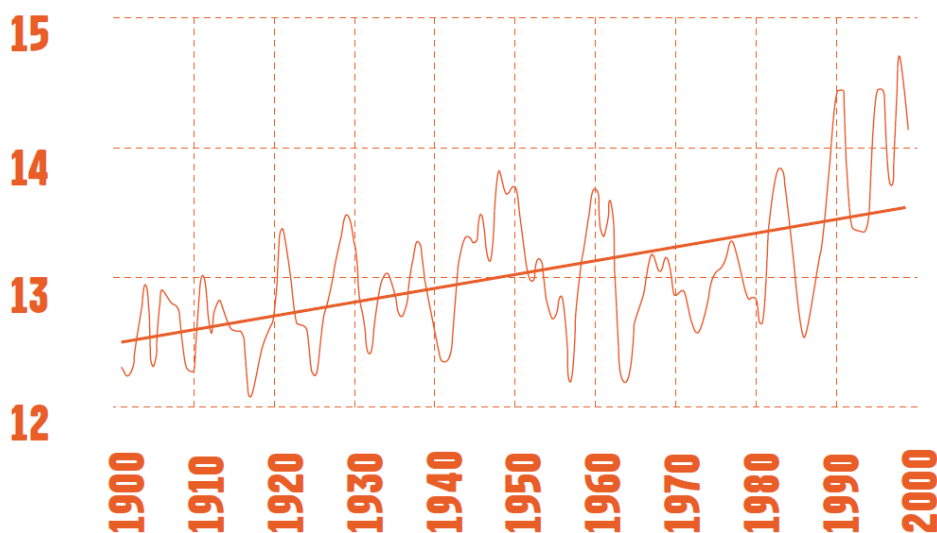
Les impacts du réchauffement climatique sont encore difficile à prévoir mais l'évolution du climat est en cours, et se manifeste aussi déjà sur notre territoire.

On constate en effet une augmentation sensible de la température moyenne annuelle, comme le montrent les relevés de température de la station Météo France de Bordeaux Mérignac entre 1900 et 2000.

Relevés des températures de la station de Bordeaux-Mérignac depuis 1900

(source > Eaucéa, Les indicateurs du changement climatique en Gironde).

C° température moyenne annuelle



(source : Plan Climat CUB)

Le Plan Climat de la CUB :

Afin de lutter contre le changement climatique, la CUB a assuré l'élaboration de son Plan Climat, avec le concours de l'Agence locale de l'énergie de l'Agglomération bordelaise et de Gironde (ALEAB33). Il s'agit d'un projet territorial de développement durable qui doit permettre à la CUB de diminuer ses émissions de Gaz à Effet de Serre et de s'adapter aux conséquences du changement climatique. Le Plan Climat de la CUB se base sur trois temps forts : le diagnostic, la concertation et le plan d'actions.

VERSION PROJET

Une fois le diagnostic réalisé, la CUB a engagé la phase de concertation de décembre 2009 à mars 2010 au travers plusieurs ateliers thématiques qui ont regroupé des collectivités, des acteurs économiques et des associations sur les sujets suivants :

1. [haute qualité environnementale et haute qualité d'usage.](#)
2. [la ville productrice d'énergie.](#)
3. [consommation responsable et sobriété heureuse.](#)
4. [bouger et échanger sans polluer.](#)
5. [une économie performante et durable.](#)

L'ensemble de ce travail a conduit à l'adoption du Plan Climat par la CUB, le 11 février 2011 accompagné d'un plan d'actions pour les 4 à 5 prochaines années.

Nous reprenons ci-après quelques informations clefs du diagnostic réalisé, ainsi qu'une présentation du plan d'actions.

Diagnostic des émissions de Gaz à effet de serre du territoire de La CUB... (source : Plan Climat CUB)

Le bilan « énergie et GES » du territoire de La CUB, réalisé par l'Agence Locale de l'Énergie, est un bilan du territoire en termes d'empreinte carbone. Elle est basée à la fois sur des données connues sur le territoire, notamment les consommations d'énergie, sur des données calculées à partir de données locales (pour les transports notamment, à partir de données de trafic) et sur des données plus nationales (consommations de biens et services en particulier).

Ainsi, les émissions globales générées sur le territoire de La CUB sont estimées à 4 765 000 teqCO₂, soit environ 6,67 teqCO₂ par habitant du territoire et par an.

Le tableau suivant présente les principaux postes d'émissions de GES.

EMISSIONS DE GES DE LA CUB (au format "plan climat" national)							
SECTEURS	EMISSIONS EN KteqCO ₂						
	CO ₂	CH ₄	N ₂ O	HFC	PFC	SF ₆	TOTAL
TRANSPORTS	1192			23			1215
Aérien	147						
Routier	995						
Fer	4						
Maritime	45						
Autre	0						
Consommation de gaz fluorés				23			
RÉSIDENTIEL & TERTIAIRE	1170	23	14	70			1277
Résidentiel Tertiaire	1170	23	14				
Consommation de gaz fluorés				70			
Solvants et produits divers							
AGRICULTURE	2	6	9				17
Consommation d'énergie	2						
Sols agricoles			9				
Fermentation entérique et déjections		6	0				
CONSOMMATIONS DE BIENS ET SERVICES	1151						1151
TRAITEMENT DES DÉCHETS	176	1	1	0			178
Mise en décharge		0					
Incinération	176						
Eaux usées		1	1				
Autres				0			
INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE (CORRIGÉE)	569	27	323	9			928
Combustion industrielle Manufacture et construction routier	569	27	6				
Procédés industriels		0	317				
Solvants et produits divers				2			
Autre Consommation de gaz fluorés				7			
TOTAL	4260	57	347	102			4765

Présentation générale de l'opération de renforcement de l'offre

Le renforcement des services du tramway dans le centre de l'agglomération s'insère dans une logique globale de réorganisation de l'offre de transport métropolitain.

En cadencant le réseau tram à 10 minutes, intervalle de subdivision et donc compatible avec le pas de 30 minutes adopté par la Région Aquitaine pour l'exploitation de son réseau TER, en positionnant des têtes de ligne de tram à chacune des gares TER, il s'agit, en relation avec l'association Movable, de créer un grand réseau métropolitain coordonné associant trams et TER.

En exploitant chacune des lignes de tram à 10 minutes, il s'agit aussi de résorber en partie la trop grande différence de qualité de service avec les principales lignes du réseau de bus.

Enfin, en faisant circuler des tramways à terme toutes les deux ou trois minutes dans le centre de l'agglomération, et notamment entre et sur les deux rives de l'Ecocité, il s'agit de proposer un système de transport alternatif à l'automobile particulièrement attractif et performant.

Il est pour cela nécessaire de créer des services partiels, de rallonger certains quais de la ligne C, de renforcer le système d'alimentation en énergie, d'acquérir 25 nouvelles rames et d'en rallonger 12 courtes, et d'étendre en conséquence un des centres de maintenance. Ces diverses mesures sont détaillées ci-dessous.

On trouvera en annexes les différents documents demandés par le règlement de l'appel à projets. A noter que dans le cadre de l'évaluation économique, il est présenté une analyse relative à l'ensemble de la troisième phase d'extension du réseau de tramway, qui associe extensions de ligne et renforcement de l'offre dans le centre de l'agglomération.

L'évaluation socio économique établie pour la troisième phase du tramway et donc comprenant le « renforcement de l'offre » présente un bénéfice actualisé de 440 (ME) et un TRI global de 7.1%.

A l'horizon 2014, avec la mise en service des extensions et avec le renforcement de l'offre, sans qu'il soit possible de distinguer les effets de chacune des deux opérations, on peut estimer à 2765 tonnes équivalents CO2 pouvant être économisées.

1 Services partiels

Un réseau de tramway difficilement exploitable après 2014 en conservant le fonctionnement actuel

Le réseau de tramway, victime de son succès, souffre d'un important problème de saturation sur chacune des 3 lignes existantes. Le parc actuel, qui comprend déjà 74 rames pour un coût d'exploitation annuel d'environ 35 millions d'euros prévu pour 2010, devra être étendu afin de faire face à l'extension des lignes. Rappelons que dans le cadre de la 3ème phase, le linéaire du réseau passera de 44 à 77 kilomètres, soit une augmentation de +75 %.

En outre, une forte hausse de fréquentation est attendue : la fréquentation totale a atteint 94 millions de passagers en 2009, et devrait passer à 146 millions en 2013 (engagement contractuel du délégataire) et à 199 millions en 2020 (prévisions du maître d'oeuvre des extensions du tramway). Cette forte croissance attendue permettra de passer le «taux d'utilisation du réseau» d'une valeur de 132 voyages/an/habitant observée en 2009 à environ 250. Il s'agit là d'un niveau intermédiaire entre les valeurs actuellement observées à Lyon (266) et Nantes ou Strasbourg (respectivement 184 et 189).

Afin de faire face à ce double enjeu d'allongement des lignes et de doublement de la fréquentation en l'espace de 10 ans, et pour revenir à des conditions d'exploitation plus favorables à l'usager, il pourrait être envisagé de simplement étendre les principes du fonctionnement actuel.

Ce schéma d'exploitation conduirait à l'acquisition de 104 rames supplémentaires à l'horizon 2020, soit un coût d'investissement de 333 millions d'euros. Il serait en outre nécessaire de construire 2 ou 3 grands centres de maintenance supplémentaires afin de remiser et entretenir cette flotte imposante. Le coût d'exploitation bondirait quant à lui mécaniquement à près de 94 millions d'euros annuel, soit une augmentation de près de + 170 % par rapport aux 35 millions prévus pour 2010 !

Enfin, et surtout, le simple prolongement de la situation actuelle conduirait à exploiter des lignes très longues, avec des fréquences très fortes pouvant atteindre 2 minutes, ce qui n'est tout simplement pas envisageable techniquement. Il n'est en effet pas possible d'exploiter des lignes de tramway de près de 20 kilomètres de long, avec de telles cadences. Les irrégularités se cumulant, la formation de «trains de tramways» serait inévitable conduisant à une situation chaotique ingérable. Il est important de noter que ce point fait l'objet d'un consensus technique, qu'il s'agisse des maîtres d'ouvrage, autorité organisatrice, délégataire, maîtres d'oeuvre ou audit extérieur missionné sur le sujet.

Quelles sont les solutions utilisées dans d'autres agglomérations ?

Cette situation d'extension des lignes et de croissance de la fréquentation a naturellement été déjà rencontrée par d'autres réseaux. Les autres réseaux français, même si de plus petites dimensions car équipant des agglomérations plus modestes : Grenoble, Strasbourg, Nantes, Montpellier, ont opté pour la mise en place de réseaux combinant les lignes entre elles en utilisant :

des «services partiels» : les lignes ne vont plus de bout en bout de l'agglomération, mais rebroussement chemin au bout d'une distance raisonnable, permettant un recalage régulier sur les horaires théoriques, ce qui permet de réguler en souplesse le fonctionnement global ;

des «trons communs» : la superposition de lignes circulant sur une infrastructure commune permet d'offrir une fréquence très élevée dans le centre du réseau, là où elle est nécessaire.

La quasi-totalité des grands réseaux étrangers utilisent ces mêmes principes, qu'il s'agisse des réseaux allemands (Berlin, Düsseldorf, Essen, Munich, Cologne, Karlsruhe et une douzaine d'autres), suisses (Berne, Bâle, Zürich,...), autrichiens (Vienne, Graz, Innsbruck), hollandais (Amsterdam, ...) ou ibériques (Porto, Lisbonne, ...).

Ce système, simple et éprouvé, est aussi très efficace financièrement en raison d'une meilleure adéquation de l'offre à la demande. Signalons également que tous les grands réseaux français du XXème siècle étaient ainsi exploités, y compris celui de Bordeaux, qui a transporté à lui seul jusqu'à 151 millions de passagers annuels après-guerre.

En général, les grands réseaux sont également «cadencés» à 10 minutes : chacune des lignes est exploitée à 10 minutes, système particulièrement pratique pour mémoriser les horaires de passage à un point donné.

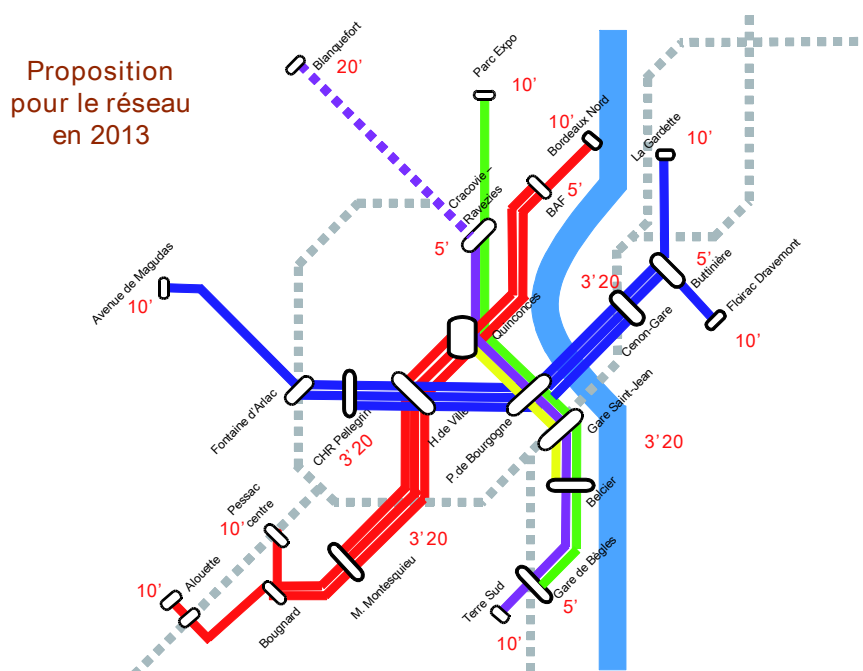
Quelles sont les solutions possibles pour l'agglomération bordelaise ?

Il est proposé d'utiliser de tels principes d'exploitation pour le réseau de tramway bordelais :

passer de 3 lignes en 2010 à 9 lignes chacune exploitée à 10 minutes en 2014. A ces 9 lignes de tram viendraient s'ajouter une dizaine de «lianes» de bus également exploitées chacune à 10 minutes, pour constituer un ensemble d'une vingtaine de lignes fortes de tramway ou de bus constituant le réseau armature de l'agglomération, qui transporterait environ 80 % des passagers totaux.

VERSION PROJET

Il est proposé que ces lignes de tramway se combinent entre elles, comme indiqué dans la figure ci-dessous, afin de desservir certains territoires :



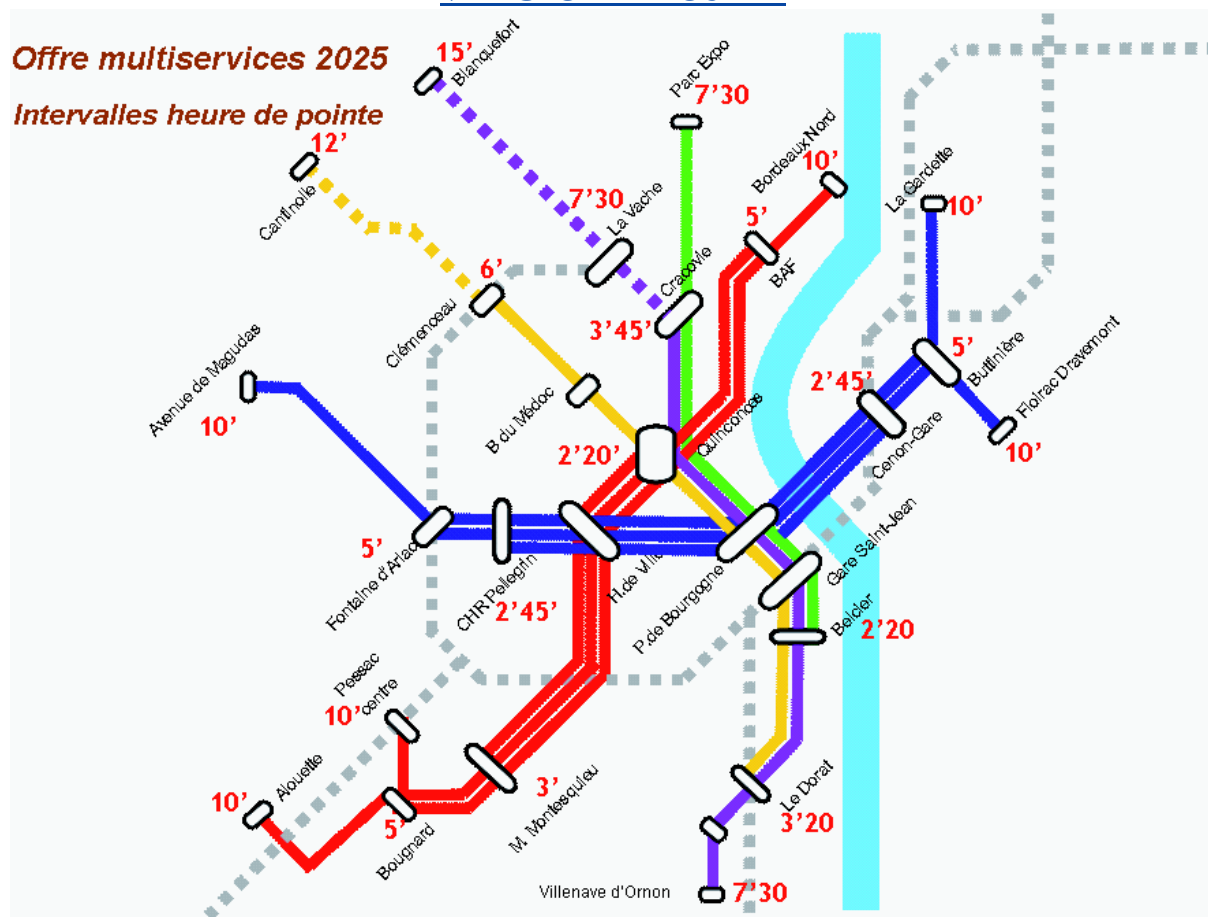
à 3 lignes, soit un intervalle de passages cumulés d'environ 3 minutes : tel est le cas de l'hyper-centre de l'agglomération, mais aussi les générateurs exceptionnels de déplacements que sont le campus, la gare Saint-Jean et l'hôpital Pellegrin. Il en va de même pour la liaison entre la rive-droite et la rive-gauche passant par le pont de Pierre ;

à 2 lignes, soit un intervalle de passages cumulés de 5 minutes pour atteindre les principales gares de l'agglomération (Ravezie/Cracovie, Arlac, Bègles). La gare de Cenon est de fait desservie par une 3ème ligne, dans le cadre de la liaison rive droite/rive gauche qui génère des flux très importants ;

les autres secteurs sont desservis par une seule ligne de tramway, à 10 minutes, à l'exception des communes desservies par le tram-train du Médoc qui ne bénéficieraient que d'une «demi-ligne» avec une desserte à 20 minutes plutôt qu'à 10.

Il faut noter que les centres-villes concernés, hormis celui de Bordeaux, sont ainsi généralement desservis par une ligne de tramway cadencée à 10 minutes, et bien souvent par plusieurs «lianes» elles aussi cadencées à 10 minutes.

VERSION PROJET



La mise en place de tels principes permettrait d'exploiter le réseau dans de bonnes conditions de régularité et de confort pour l'usager (le taux moyen de remplissage des rames en traversée du centre de l'agglomération ne devrait plus dépasser 80 %). La performance financière serait également au rendez-vous, puisqu'il ne serait nécessaire d'acquérir que 47 rames supplémentaires, soit un coût d'investissement de 150 millions et une économie de 183 millions par rapport au scénario précédent. Les coûts d'exploitation s'élèveraient quant à eux à environ 64 millions d'euros annuels, soit une économie de 30 millions annuels par rapport au scénario précédent.

2 Allongement des quais

En première phase de développement du réseau de tramway, il était prévu une exploitation de la ligne C par des rames courtes (Alstom Citadis 302), d'une capacité de 240 passagers. Les quais de certaines stations ont donc été conçus en conséquence, avec une longueur de 35 mètres.

Dès la deuxième phase, les extensions de la ligne C, au sud et au nord, ont été conçues avec des quais de plus de 40 mètres pour accueillir des rames longues (Alstom Citadis 402).

Compte tenu de l'évolution du trafic passager, et des perspectives de fréquentation à moyen terme, il est nécessaire de transformer les rames courtes en rames longues, et de ce fait, allonger les quais créés en première phase, au format court.

VERSION PROJET

Les stations concernées sont Quinconces, Place de la Bourse, Saint Michel, Sainte-Croix et Tautzia.

3. Renforcement de l'énergie

La conception et la réalisation des installations électriques actuelles des première et deuxième phases reposent sur les critères de dimensionnement relatifs aux conditions et contraintes d'exploitation établies en 2003, à savoir un intervalle de passage de 4 minutes des rames Citadis 402.

Le schéma d'exploitation qui sera mise en place dans le cadre de ce projet conduira à des intervalles de passage entre rames inférieurs ou égaux à 3 minutes 20, pouvant atteindre jusqu'à 2 minutes 30 sur certains secteurs, à certaines périodes.

A l'issue de simulations électriques, il s'avère nécessaire d'adjoindre des feeders (câbles électriques en cuivre de section de 240 mm²) dans les sections du centre de l'agglomération.

Pour la ligne A :

1 feeder entre la Sous-station de redressement (SSR) Arlac et Hôpital Pellegrin

2 feeders entre la SSR Gaviniès et l'Interrupteur d'Isolement Télécommandé (IIT) au Palais de Justice

2 feeders entre la SSR Stalingrad et l'IIT de la Buttinière

Pour la ligne B :

2 feeders entre la Cité Mondiale et l'IIT Bassin à flot

2 feeders entre la SSR Peixotto et la SSR Pessac

1 feeder entre la l'IIT Bassin à flot et le terminus

Pour la ligne C :

2 feeders entre Terre-neuves et la SSR Saint-Michel

2 feeders entre les Aubiers et l'IIT Paul Doumer.

Des adaptations de la SSR Quinconces sont également à prévoir, afin que celle-ci puisse alimenter la ligne D intra-boulevards en mode secours, en cas d'effacement de la SSR de cette section de la ligne D. Afin de préserver l'exploitation, le traitement d'une défaillance sur la première SSR de la ligne D impose une seconde source d'alimentation. Il est proposé de réaliser cette seconde alimentation à partir de la sous-station ligne B de Quinconces, via un disjoncteur de voie spécifique ligne D, qui par asservissement, reste ouvert en mode normal, et fermé en cas de défaillance de la SSR de la ligne D.

4 Extension du centre de maintenance

L'atelier-dépôt qui sera mis en service à l'issue des extensions des lignes A, B et C, fin 2014, est dimensionné pour accueillir 26 rames, tant en remisage qu'en maintenance.

Le bâtiment constituant la halle de maintenance est conçu selon une structure composant un système modulaire répétitif, permettant d'anticiper les extensions futures.

La halle de maintenance sera équipée de 5 voies (2 voies sur dalles avec colonnes de levage, 1 voie de reprofilage de roues avec tour en fosse, 2 voies sur fosses avec passerelle pour travail en toiture des rames). L'emplacement pour une sixième voie est d'ores et déjà prévu, avec une fosse, préfigurant une future voie sur fosse.

Le nombre de rames, à terme gérées par ce dépôt, sera proche de 50, y compris les 25 rames dédiées au renforcement de l'offre dans le centre de l'agglomération, et il est donc nécessaire d'étendre les capacités de remisage en installant des nouvelles voies. De plus, pour faciliter l'exploitation du dépôt, et le rendre traversant, il est envisagé d'installer un peigne de sortie.

La fosse laissée en attente en première phase sera équipée d'une voie sur pilotis et de passerelles, pour étendre les capacités de maintenance et permettre l'exploitation de 50 rames dans ce dépôt.

Compte tenu de la dimension de ce dépôt et du nombre de rames gérées, une répartition des opérations de maintenance sera effectuée entre le centre de maintenance de Bastide, et ce centre de maintenance.

Les rames étant toutes dotées d'un système d'alimentation par le sol (ou équivalent pour les rames à venir), il sera nécessaire d'assurer la maintenance de ces équipements, et donc il devient indispensable de disposer d'une voie d'essai équipée de l'APS pour tester systématiquement les rames avant injection en ligne.

De plus une partie du parc de matériel roulant arrive prochainement aux échéances de maintenance liées à l'atteinte des 600 000 km, nécessitant une maintenance lourde et donc une immobilisation prolongée des rames. Des équipements spéciaux sont nécessaires pour cette maintenance (passerelles, levage,...).

ANNEXE 2BIS CALENDRIERS

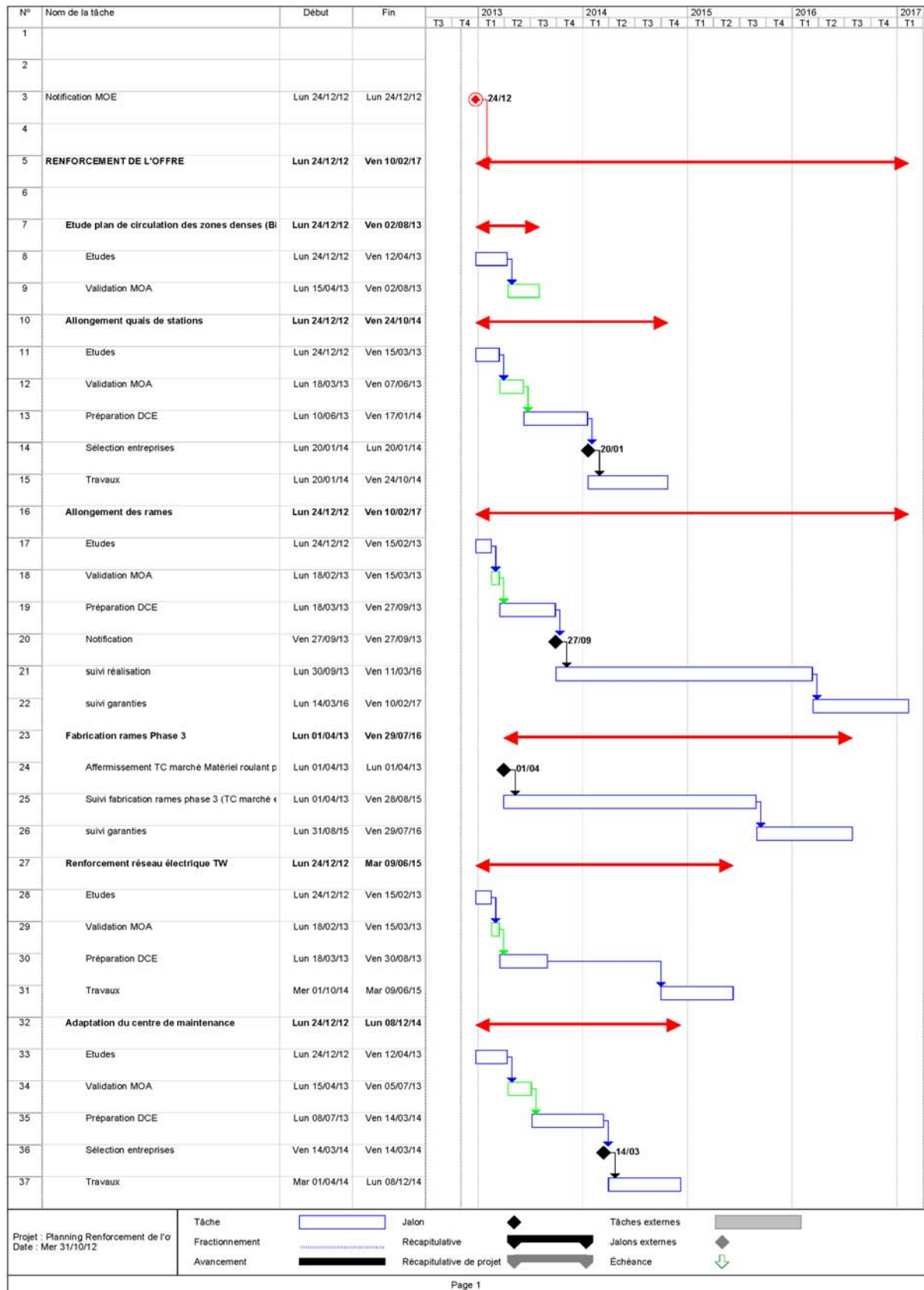
Les calendriers ci-dessous présentent le déroulement de l'opération renforcement de l'offre :

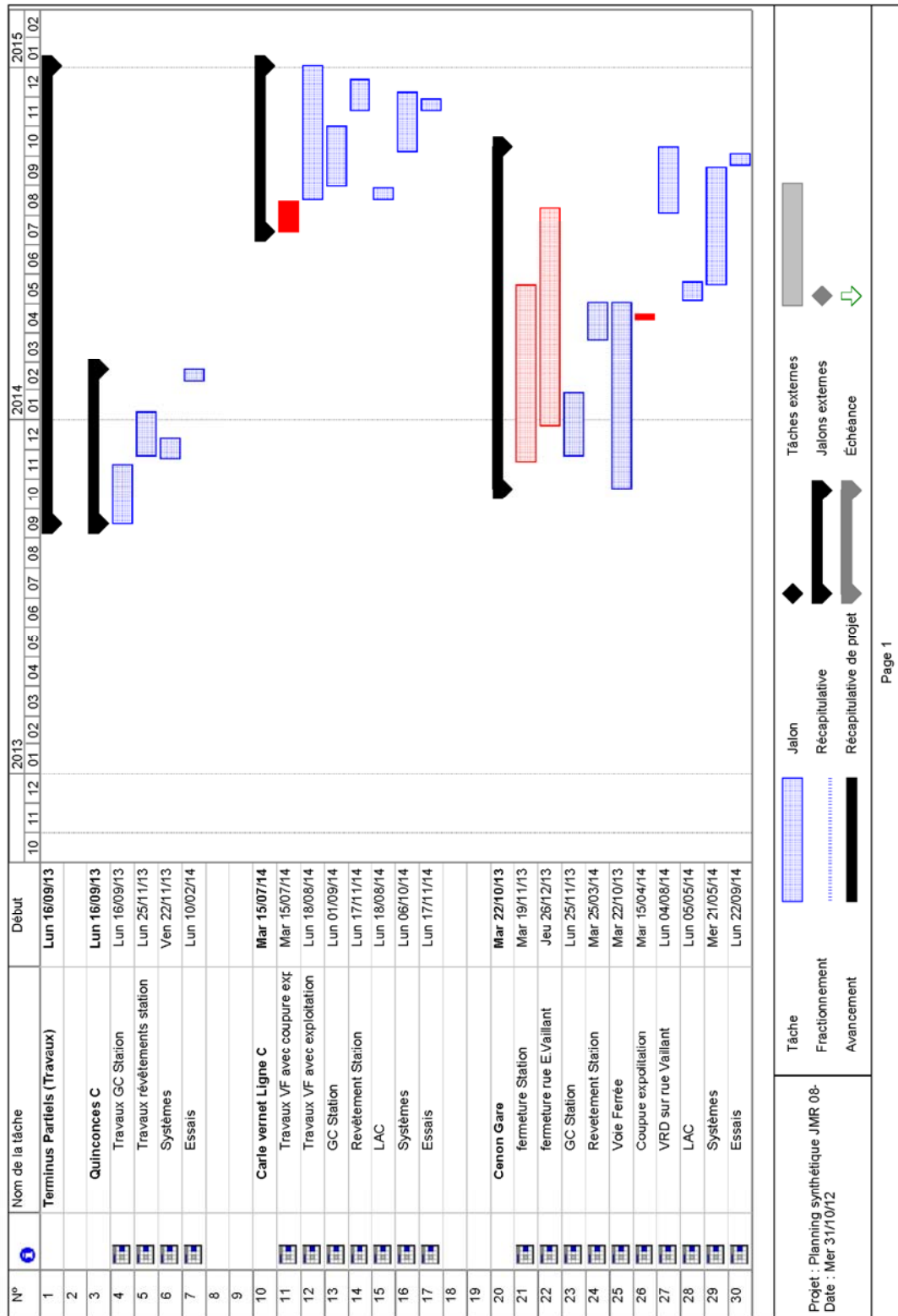
Le premier calendrier présente la chronologie des opérations suivantes :

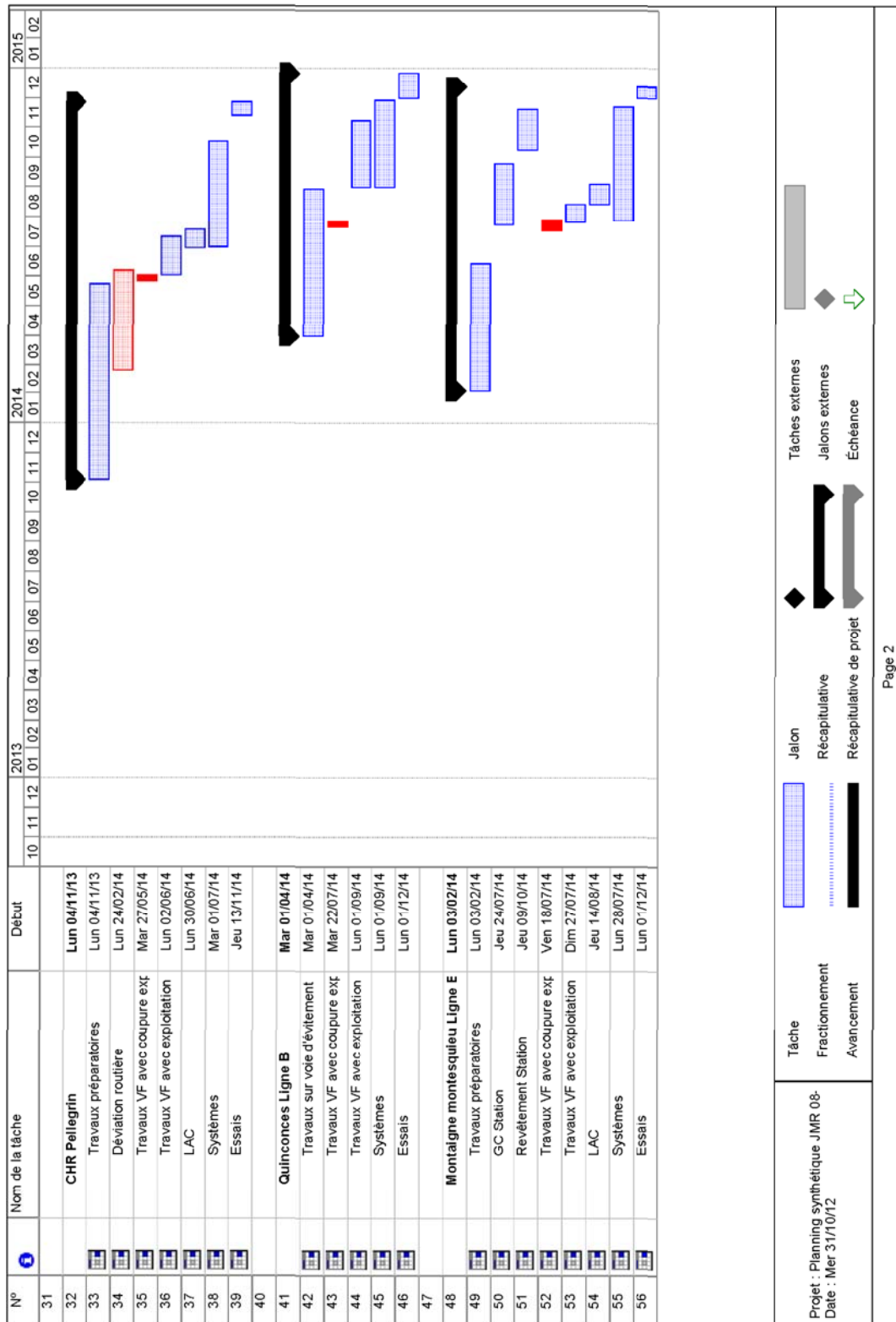
- Allongement des quais des stations
- Allongement des rames
- Renforcement du réseau électrique
- Adaptation du Centre de Maintenance

Le deuxième calendrier présente le déroulement des travaux relatifs aux terminus partiels.

VERSION PROJET







**ANNEXE 3
DEPENSES ELIGIBLES**

Dépenses non éligibles	Dépenses éligibles
I Etudes d'avant-projet/projet Les études au stade de l'avant projet et du projet. Les études antérieures, de type études préalables, études d'insertion, schémas directeurs, etc., souvent très nombreuses, très variées, et réalisées sur une longue période, en régie ou par des bureaux privés ou publics. II Maîtrise d'ouvrage Comprend tous les frais, et toutes les études, engagés au titre de la maîtrise d'ouvrage, tels que : assistance technique, architecturale, paysagère, juridique..., assurances, communication, concertation, enquêtes publiques, fouilles archéologiques, études topographiques, de bruit, de sol, indemnités de gêne aux riverains pendant les travaux ou de préjudice commercial. L'assistance architecturale visée ici concerne les concours d'architecture, et les autres études confiées à des architectes avant les travaux. III Maîtrise d'œuvre de travaux Comprend les missions d'ingénierie normalisées pour la conduite des travaux, ainsi que l'assistance architecturale pendant les travaux. IV Acquisitions foncières et libération des emprises Comprend les acquisitions foncières proprement dites, les démolitions, les modifications et reconstructions d'immeubles, les clôtures, les relogements, les indemnités d'éviction, et autres. Ne comprend pas les indemnités des riverains dues à la gêne pendant les travaux, voir rubrique 2, Maîtrise d'ouvrage.	V Déviations de réseaux <i>Comprend les coûts de déviations de réseaux de concessionnaires imputables à l'opération, qu'ils soient financés par l'autorité organisatrice ou d'une autre façon.</i> VI Travaux préparatoires

Comprend tous les travaux préparatoires à la réalisation du chantier sur le domaine public, tels que : ouvrages provisoires, déviations de voirie, installations de chantier, etc.

Ne comprend pas les réaménagements de voirie définitifs, compris dans la rubrique 11, Voirie et espaces publics.

VII Ouvrages d'art

Comprend les ouvrages, en ligne, de génie civil et de gros œuvre, comme les ponts, les tunnels, les murs de soutènement, les confortements ou modifications d'ouvrages d'art existants.

Ne comprend pas le génie civil des stations aériennes ou souterraines, voir rubrique 14-1 : infrastructures des stations.

VIII Plate-forme

Comprend les travaux de l'assise du site propre limités à la largeur de l'emprise réservée, c'est à dire les travaux nécessaires à la réalisation des terrassements, de la couche de forme, de la couche de base pour un site propre de surface, et de la couche de soubassement pour un tronçon en ouvrage - servant d'assise à la voie ferrée (tramway ou métro) ou à la couche de roulement (mode routier) - ainsi que du drainage et de la multitubulaire.

Ne concerne pas la voie proprement dite, le revêtement et les couches de roulement qui font partie de la rubrique 9 : Voie spécifique des systèmes ferrés et guidés, et de la rubrique 10 : Revêtement du site propre.

IX Voie spécifique des systèmes ferrés et guidés

Comprend la pose et de la fourniture de la voie spécifiquement adaptée aux modes ferrés ou du système de guidage pour les modes routiers.

C'est à dire : traverses, rails, systèmes d'attaches, de liaisons, et antibruit, ou ensemble du système de guidage sur voirie.

Ne concerne pas le remplissage éventuel entre les rails et le revêtement, qui font partie de la rubrique 10 : Revêtement du site propre.

X Revêtement du site propre

Pour les autobus et autres modes routiers roulant sur chaussée classique, il s'agit de la couche de roulement, et des séparateurs ou bordures.

Pour les tramways et métros, il s'agit éventuellement du remplissage entre les rails, du revêtement superficiel, et des séparateurs ou bordures.

XI Voirie (hors site propre) et espaces publics

Il s'agit du gros - œuvre nécessaire à la reconstitution de l'espace public conformément à sa destination, entre le site propre (y compris les stations et leurs accès) et les façades des rues empruntées par le TCSP (hors équipements de superstructure) : terrassements, chaussées, trottoirs, revêtements.

XII Equipements urbains

Comprend l'ensemble des équipements de superstructure, implantés le long de la ligne : mobilier urbain, plantations, éclairage, garde-corps.

Ne comprend pas les équipements propres au mode de transport collectif, aux stations et à la signalisation, inclus dans les rubriques 14, 15, 16 et 17.

XIII Signalisation

Comprend les signalisations horizontales, verticales, de jalonnement, et tricolores pour la circulation routière, y compris le matériel de régulation des feux.

Ne comprend pas le système de priorité aux feux d'un tramway ou d'un mode guidé et sa signalisation de type ferroviaire qui relèvent de la rubrique 16 : Courants faibles et PCC.

XIV Stations

A) Infrastructures des stations

Il s'agit du génie civil, gros œuvre et second œuvre des stations aériennes et souterraines, y compris pour les stations au sol des tramways et des modes routiers (quais et soubassements) et celles liées au transport fluvial (aménagement de quais maritimes...).

B) Equipement des stations, dont équipements destinés aux vélos (arceaux...), dont appontements.

Comprend les coûts liés au mobilier des stations, abris, bancs, barrières, éclairage, panneaux d'information fixes, équipements destinés au stationnement des vélos, ainsi que les escalators, ascenseurs, ventilation, équipements de sécurité et de secours, dans les stations aériennes ou enterrées, et des essais correspondants.

Ne comprend pas les installations et mobiliers nécessaires aux systèmes de SAE, SAI, courants faibles, exploitation, distribution et oblitération des titres de transport, abordés dans la rubrique 16 : Courants faibles et PCC.

	XV Alimentation en énergie de traction <i>Comprend l'ensemble des installations nécessaires à la distribution de l'énergie aux véhicules à traction électrique : sous-stations (y compris le local et sauf intégration au dépôt), fourniture et pose du réseau de distribution, de la ligne aérienne, système de contrôle...</i> <i>Ne comprend pas le PCC, abordé dans la rubrique 16 : Courants faibles et PCC.</i> XVI Courants faibles et PCC <i>Comprend l'ensemble des systèmes de contrôle et d'exploitation de la ligne de TCSP : automatismes, SAE, SAI, distribution et oblitération des titres de transport, signalisation et commandes spécifiques (style ferroviaire), poste de commande centralisé correspondant, hors bâtiment si intégré au dépôt, ..., et des essais correspondants.</i> XVII Dépôts <i>Compte tenu de la diversité des situations rencontrées, il est retenu de regrouper dans cette rubrique l'ensemble des coûts liés à la réalisation du dépôt et des infrastructures et équipements nécessaires à ses accès.</i> <i>Ainsi, tous les coûts des postes mentionnés ci-dessus, liés à la partie de la ligne hors exploitation voyageur, sont à prendre en considération dans ce cadre.</i>
XVIII Matériel roulant Outre les véhicules eux-mêmes, ce poste comprend les frais d'essais et de mise en service du matériel, ainsi que la formation des personnels. XIX Opérations induites <i>Pôles d'échanges, parcs relais, aménagements destinés aux circulations des vélos : bande cyclable, parking vélos.</i> Ces opérations constituent des actions d'accompagnement. Non nécessaires au fonctionnement du TCSP proprement dit, non imputables à une démarche qualité globale le long de la ligne, elles répondent par contre aux logiques suivantes : 1 - Opérations de voirie et de stationnement Restitution de certaines fonctions et de certains	XIX Opérations induites

usages qui dépassent le cadre du simple réaménagement de voirie de façade à façade (voie nouvelle ou réaménagement de voie pour la circulation des voitures en dehors des emprises des voies empruntées par le site propre, <i>parc de stationnement souterrain, parcs relais, bandes ou pistes cyclables, etc.</i>), 2 - Opérations architecturales et urbaines Traitement architectural ou urbain d'un lieu présentant des caractéristiques particulières (place, quai, monument, espace vert, traversée d'un quartier ANRU...), 3 - Opérations de transport collectif Les créations ou modifications de gares ne sont pas éligibles.	<i>Sont éligibles les parcs de stationnement souterrains, parcs relais, bandes ou pistes cyclables, etc.</i> <i>Sont éligibles les opérations d'interconnexion de lignes de transports collectifs ou favorisant l'intermodalité transports collectifs/modes doux, (pôles d'échange, parc vélos gardiennés...).</i> <i>Une description assez précise de chaque opération est nécessaire pour éclairer la décomposition par poste, mais seul le coût total de chaque type d'opération (hors coûts imputables aux autres rubriques) est significatif comme indicateur des coûts d'investissements.</i>
--	--

**ANNEXE 3 BIS
ANNEXE FINANCIERE**

ANNEXE FINANCIERE

Postes (correspondant à la nomenclature CERTU)	Montants HT en € courants	Dépenses éligibles en €ht
1 études d'avant projet/projet	0	
2 maîtrise d'ouvrage	6 869 000	
3 maîtrise d'œuvre des travaux	6 869 000	
4 acquisitions foncières et libération des emprises	1 056 000	
5 déviation des réseaux	1 715 000	447 000
6 travaux préparatoires	1 924 000	502 000
7 ouvrages d'art	0	
8 plate forme	991 000	258 000
9 voie spécifique des systèmes ferrés et guidés	9 314 000	
10 revêtement du site propre	1 675 000	
11 Voirie (hors site propre) et espaces publics	1 911 000	
12 Equipements urbains	327 000	86 000
13 signalisation	164 000	
14 stations	4 578 000	1 195 000
15 installations nécessaires à l'alimentation en énergie de traction	3 892 000	1 014 000
16 courants faibles et PCC	3 695 000	965 000
17 dépôt	13 555 000	3 533 000
18 matériel roulant (acquisition et rallongement rames)	99 151 000	
19 opérations induites	428 000	
TOTAL ht en euros courants	158 114 000	8 000 000

ANNEXE 3 TER

ECHEANCIER DES DEPENSES ET DES APPELS DE FONDS DE LA SUBVENTION

EN JAUNE LES ZONES DE SAISIE

Echéancier prévisionnel des dépenses et appels de fonds de la subvention TCSP PIA - Bordeaux Renforcement de l'offre
(taux de subvention accordé de 23,6 % sur la base d'un plafond de 8 000 000€)

	Dépenses subvention nables Décision 1 ^{er} ministre	2012	2013	2014	2015	2016	Total
Déviations réseaux	447 000 €	45 000,00 €	200 000,00 €	202 000,00 €			447 000,00 €
Travaux préparatoires	502 000 €	50 000,00 €	300 000,00 €	152 000,00 €			502 000,00 €
Ouvrages d'art/Tunnel	0 €						0,00 €
Plateforme	258 000 €		158 000,00 €	100 000,00 €			258 000,00 €
Voie spécifiques	0 €						0,00 €
Revêtement site propre	0 €						0,00 €
Equipements urbains	86 000 €		36 000,00 €	50 000,00 €			86 000,00 €
Signalisation routière	0 €						0,00 €
Stations	1 195 000 €		500 000,00 €	695 000,00 €			1 195 000,00 €
Alimentation énergie	1 014 000 €		600 000,00 €	414 000,00 €			1 014 000,00 €
Courants faibles & poste de commande	965 000 €		400 000,00 €	565 000,00 €			965 000,00 €
Dépôt	3 533 000 €		1 400 000,00 €	1 800 000,00 €	333 000,00 €		3 533 000,00 €
Opérations induites	0 €						
Pôles d'échanges	0 €						0,00 €
Parcs relais liés au projet	0 €						0,00 €
Parkings à vélos en stations	0 €						0,00 €
aménagement cyclables de proximité	0 €						0,00 €
TOTAL	8 000 000 €	95 000,00 €	3 594 000,00 €	3 978 000,00 €	333 000,00 €	0,00 €	8 000 000,00 €

Plafond subvention	23,6%	22 444 €	871 526 €	939 803 €	950 198 €	1 040 918 €
taux du premier appel	23,6%					

Synthèse de la ventilation du versement des subventions

Période	2012	2013	2014	2015	2016
Dépenses éligibles de la période	95 000 €	3 594 000 €	3 978 000 €	333 000 €	0 €
Dépenses éligibles cumulées	95 000 €	3 689 000 €	7 667 000 €	8 000 000 €	8 000 000 €
Dépenses éligibles cumulées prorataées	22 444 €	871 526 €	1 811 329 €	1 890 000 €	1 890 000 €
Appel de fonds subvention	378 000 €	493 526 €	640 474 €	378 000 €	0 €
Appels de fonds subvention cumulés	378 000 €	871 526 €	1 512 000 €	1 890 000 €	1 890 000 €

ANNEXE 4

INFORMATION-REPORTING

Outre les rapports d'avancement liés aux versements de la subvention (article 3.5), le Bénéficiaire s'engage à fournir les éléments ci-dessous selon la périodicité prévue :

4-1 Indicateurs opérationnels

Il est créé pour 2011 par le MEDDTL un indicateur permettant de mesurer l'avancement des projets d'infrastructures de transports collectifs menés par les collectivités et soutenus financièrement par l'Etat. L'objectif est d'optimiser les financements de l'Etat et de s'assurer que les opérations subventionnées par l'Etat connaissent bien l'avancement prévu et annoncé lors de la signature des conventions de financement.

L'indicateur mesure le taux d'avancement de chaque opération puis en fait la moyenne régionale. A partir du tableau détaillé par opération, il est défini une cible par opération, puis régionale. En compte-rendu, l'avancement de chaque opération est évalué et est comparé à la cible fixée lors du dialogue de gestion.

Pour mesurer l'avancement d'une opération, il a été défini 9 jalons identiques pour chaque opération, le franchissement de chaque jalon étant valorisé par un pourcentage d'avancement. La somme des pourcentages de l'ensemble des jalons franchis pour une opération donne l'avancement cible pour l'opération puis la cible régionale en calculant la moyenne sur l'ensemble des opérations du BOP.L es jalons définis sont les suivants avec leur poids respectif.

La cible sera calculée à l'aide du tableau suivant. Afin d'avoir une vision pluriannuelle du déroulement des opérations un tableau similaire au précédent sera renseigné en faisant figurer les années où chaque jalon de chaque opération sera franchi.

Le Bénéficiaire s'engage à fournir les indications nécessaires à l'établissement du tableau ci-dessous :

Situation au 31/12/2011 (= 1 si jalon atteint au 31/12/2011, 0 si non)										
Opérations	Avancement de la procédure					Avancement des travaux				
	Lancement des études	Schéma de principe	Concertation / débat public	Enquête publique	DUP	Début travaux	Premier tiers travaux	Deuxième tiers travaux	Mise en service	Total opération
	10%	10%	10%	10%	10%	5%	10%	10%	25%	
BORDEAUX : Renforcement de l'Offre	1	1	1	11	0					55%

Indicateur régional pour l'ensemble des opérations de transports collectifs 47%

4-2 Indicateurs de performance

4.2.1 -

Le Bénéficiaire devra fournir des indicateurs de performance lié à l'installation du nouveau système de transport collectif en site propre.

Ces indicateurs, à définir le cas échéant avec l'appui du CERTU et du MEDDTL, devront notamment porter sur :

- l'amélioration du fonctionnement du territoire au regard du développement durable, sous l'angle du développement de la multimodalité : rapport entre part modale transports collectifs sur part voitures et modes doux.
- le bilan CO2 du projet sur le périmètre de l'AOT, établi sur la base de la méthode de l'Observatoire énergie environnement des transports pour l'évaluation de l'impact énergie/CO2 des projets TCSP.

Ces indicateurs seront intégrés à l'évaluation socio-économique du projet prévue en application du décret 84-617 du 17 juillet 1984 (article 4.1.2 de la Convention). Le Bénéficiaire s'engage à collaborer avec la Caisse des Dépôts afin de renseigner selon une périodicité et des modalités à déterminer, éventuellement sur outil informatique, ces indicateurs de performance.

La Caisse des Dépôts pourra faire évoluer ces indicateurs en fonction des besoins d'évaluation de l'action Ville de Demain, sous réserve d'en informer le Bénéficiaire préalablement à la modification envisagée.

4.2.2 – Modalités proposées

Report Modal Il y a corrélation directe entre l'augmentation de la fréquentation des tramway et le report modal en provenance de l'automobile.

Il est donc pris comme hypothèse que 30% des nouveaux usagers sur le tramway proviennent de l'automobile par report modal.

Avec une situation de référence à 66 625 000 usagers par an dans les tramways (situation 2011), le report modal sera égal à 30% de la différence entre la fréquentation mesurée et la fréquentation de référence.

Cible : 4 600 000 voyages reportés de VP vers Tramway à fin 2015

Economie CO2

Avec une longueur moyenne de voyage de 2,915 km, et une production de 206 g CO2 par véhicule particulier, l'économie en CO2 sera égale au report modal calculé ci-avant, multiplié par la longueur moyenne du voyage en km et par la quantité de CO2 produite par vp et par km.

Cible : 2 800 t CO2 à fin 2015

ANNEXE 5

NOTE SUR LA LEVEE DES RECOMMANDATIONS DE DECISION DU PREMIER MINISTRE N° 2011-VD-06

4. Inclure un engagement du maître d'ouvrage sur un démarrage effectif des travaux avant la fin de l'année 2013 ;

Le Conseil de Communauté a adopté par délibération n°2009/0449 en date du 10 juillet 2009 le bilan de la concertation relatif au développement du réseau de transports en commun.

Par délibération n°2009/0708 en date du 6 novembre 2009, l'approbation du dossier du projet d'ensemble de développement du réseau de transports en commun a permis d'arrêter trois opérations (faisant l'objet de plusieurs dossiers d'enquêtes préalables spécifiques) :

- les extensions des lignes A, B et C,
- la création de la ligne D,
- le Tram Train du Médoc.

Afin d'améliorer le service rendu aux usagers et adapter au mieux l'offre de transport à la demande, le principe d'un réseau multiservices comme mode d'exploitation a été validé par le Comité de Pilotage Tramway du 10 mars 2010. En effet, le réseau actuel du Tramway constitué de 3 lignes A, B et C connaît d'ores et déjà des phénomènes de saturation qui s'amplifieraient avec les extensions de réseau prévues pour la 3ème phase et avec l'augmentation de fréquentation.

Pour la mise en oeuvre de ce réseau, des terminus partiels sur l'infrastructure existante doivent être créés. Il s'agit de mettre en place des voies de retournement et de remisage en ligne des rames. Chaque terminus partiel implique la mise en place d'appareils de voie sur la voie existante, la création d'une voie en parallèle de la voie existante, le système d'alimentation (LAC ou APS), la signalisation ferroviaire et le paramétrage du Système d'Aide à l'Exploitation et du Système d'Information Voyageurs.

Les 6 terminus partiels à créer sur le réseau existant sont :

- Ligne A : Stations Cenon Gare et CHR Pellegrin
- Ligne B : Stations Montaigne – Montesquieu et Quinconces
- Ligne C : Stations Belcier et Quinconces

L'engagement du bénéficiaire de démarrage des travaux avant le 31 décembre 2013 est pris conformément à l'article 2.5 de la convention.

A cet effet, le Conseil de Communauté a autorisé, par délibération n°2010/0797 du 26 novembre 2010, le lancement d'un marché de maîtrise d'oeuvre pour la réalisation des études et le suivi de l'exécution des travaux des 6 terminus partiels sur les lignes A, B et C.

Une procédure d'appel d'offres ouvert a été lancée en date du 3 mars 2011, conformément aux dispositions des articles 74-III 4° alinéa a et 57 à 59 du Code des Marchés Publics

Le bénéficiaire a confié la maîtrise d'oeuvre du projet au groupement Systra / Coteba / Ingerop / Eccta / Brochet Lajus Pueyo / Signes après attribution du marché par la Commission d'Appel d'Offres siégeant en jury le 8 juin 2011. Le Conseil de Communauté du 08 juillet 2011 a de son côté autorisé la signature dudit marché. Ce marché de maîtrise d'oeuvre n°11309Ua été notifié le 23 août 2011.

5. Préciser la stratégie en matière de stationnement, de développement des « modes doux » ainsi que les mesures envisagées de restriction de l'usage de la voiture

La révision du PLU 3.1, intégrant les politiques d'urbanisme, d'habitat et de déplacements, répond d'abord à une nécessité légale issue de la loi ENE (Engagement national pour l'Environnement, dite « Loi Grenelle 2 »), engageant les collectivités à **coordonner leurs politiques dans un document cadre global répondant aux objectifs de développement durable du territoire et notamment d'utilisation plus équilibrée de l'espace.**

Parmi les orientations générales figure notamment la nécessité d' »Organiser le territoire en articulant offre de transports et urbanisation « .

La Communauté urbaine a mis en oeuvre, depuis dix ans, une politique ambitieuse autour de la nouvelle offre de transport créée par le tramway, visant à reconquérir les espaces urbains et le cadre de vie dans les corridors de transport tout en offrant des potentialités de densification le long des axes TC via le règlement d'urbanisme. Le nouveau PLU offre l'opportunité de donner un nouveau souffle à cette politique, à la fois en agissant sur l'offre de déplacements, via la 3^{ème} phase de tramway, le SDODM et le grenelle des mobilités, mais aussi sur la transformation urbaine le long des corridors de transport et des pôles d'échanges via notamment le programme des 50000 logements autour des axes de transport collectifs.

Les objectifs

- Développer un urbanisme de projets en faveur de l'offre de logements le long des axes de transports collectifs actuels ou programmés
 - Conditionner l'implantation des services et équipements urbains à leur desserte préalable par les transports publics
 - Consolider une offre métropolitaine de déplacements en cohérence avec le projet d'accueil
 - Réaliser la troisième phase du réseau de tramway et préparer les évolutions à venir du réseau de transports collectifs
 - Concevoir une organisation urbaine permettant le développement massif de l'usage des modes actifs (marche, vélo, ...) pour les déplacements de moins de 15 minutes (1 km à pied, jusqu'à 5 km en vélo par exemple)
- Favoriser les changements de comportements et la complémentarité des modes

La construction de trois lignes de tramway, accompagnée de la réorganisation du réseau de bus associé, et l'implantation de parcs relais dans des lieux stratégiques ont constitué l'épine dorsale du PDU. En parallèle, des travaux de voirie et de requalification des espaces publics ont été engagés autour des corridors de tramway et des axes itinéraires intercommunaux. Ces réaménagements avaient pour objet de hiérarchiser le réseau, d'offrir des linéaires de continuités cyclables sécurisées, de redonner des cheminements piétons confortables et de réaliser des couloirs bus tout en préservant des espaces végétalisés de qualité. La prise en compte du stationnement (parcs publics couverts, parcs relais, parkings de surface...) pour faciliter « l'abandon » de la voiture au profit d'autres modes est venu compléter l'arsenal de mesures déployées en faveur de la multimodalité. Il convient d'y ajouter les campagnes de communication et d'incitation conduites à ces fins comme les actions menées dans les écoles ou la mise en oeuvre de plans de déplacements des employés.

Une priorité stratégique : la diminution de l'usage de l'automobile

En février 2011, les élus de la Communauté urbaine approuvaient à l'unanimité le Plan Climat de La Cub.

Le Plan Climat est une contribution ambitieuse de la Communauté, par les objectifs qu'elle impose, à la préservation et à la valorisation d'un patrimoine environnemental exceptionnel ainsi qu'au bien-être de ses habitants. L'objectif principal, en cohérence avec les engagements de la France au plan national, européen et international, vise une réduction

VERSION PROJET

des émissions de gaz à effet de serre (GES) entre 25 % et 30 % d'ici 2020, et de 75 % à l'horizon 2050.

Articulé en deux étapes (2011>2014 puis 2014>2020) et décliné en quatre grands domaines d'action (urbanisme et aménagement, déplacements, réduction des consommations énergétiques, promotion des énergies renouvelables), ce Plan Climat se veut aussi ambitieux qu'opérationnel. La Cub entend intégrer les problématiques énergétiques et climatiques à l'ensemble des politiques communautaires et aux documents de planification.

Parmi les différentes actions du Plan Climat figure une action spécifique à la politique du stationnement (Action 10).

Enjeux

Au-delà des initiatives favorisant les mobilités alternatives, il faut renforcer les contraintes à l'usage des véhicules particuliers, notamment à leur stationnement. On peut faire l'hypothèse que le fait de rendre le stationnement de plus en plus difficile accélérera la mutation des comportements. Cependant, cette contrainte doit être renforcée très progressivement pour rester acceptable par les habitants.

Objectif spécifique

Dans la zone intra-rocade, réaffecter par projet (tronçons réaménagés) des places de stationnement dans l'espace urbain public au profit des autres modes (couloirs bus, pistes cyclables, parcs de stationnement pour les vélos ou aux voitures partagées, cheminements) sur la période 2011-2014.

Mesures opérationnelles

> **Traduire la nouvelle politique de stationnement dans les documents d'urbanisme**, dans le règlement des opérations d'aménagement (en fixant des limites pour la construction de parkings associés au bâti) et dans les contrats de co-développement.

> **Harmoniser la politique tarifaire du parking en surface** dans le sens d'un renchérissement du péage, en particulier sur les stationnements de courte durée.

> **Réduire progressivement l'offre de stationnement dans les espaces publics correctement connectés aux transports en commun ou en convertir une partie en espaces réservés aux mobilités alternatives, notamment dans les zones commerciales.**

n correspondance avec les orientations précédentes, l'enjeu est donc d'abord d'absorber les 500 000 déplacements quotidiens supplémentaires à terme de personnes, liés à la croissance démographique, en misant sur une mobilité individuelle stable et sur une offre d'infrastructures routières nouvelles très marginale. Il est proposé pour cela de raisonner sur les perspectives moyen long terme présentées ci-dessous, basées sur les objectifs retenus par le plan climat.

Parts modales	Situation actuelle 2009	Objectif 2020
Voiture particulière	59%	45%
Transports en commun	11%	15%
Vélo	4%	15%
Marche à pied	24%	25%

Faire évoluer les pratiques de mobilité en limitant le recours à la voiture particulière.

L'idée générale est de faire évoluer voire contraindre l'usage et la place de la voiture en priorité dans les secteurs bien desservis en TC : Pour cela, plusieurs orientations sont proposées :

- Rationaliser et réglementer le stationnement sur le domaine public dans les centralités et dans les quartiers centraux bien desservis en TCSP, lutter contre les stationnements illicites
- Chercher à privilégier les pratiques collectives (TC, covoiturage, auto-partage, etc.), notamment en offrant des places dédiées et des espaces dédiés à ces pratiques
- Etudier la mise en place de portes d'entrée en transport collectifs pour la desserte des zones d'activité. Favoriser la pratique des modes doux à l'intérieur des zones d'emploi, à partir de ces portes d'entrée, par la qualité et la lisibilité des cheminements.

VERSION PROJET

- Généraliser dans les voiries de quartiers un principe de voirie partagée par l'usage collectif et non par la séparation des fonctions, ou chaque mode de transport trouve sa place : transports en commun, transports individuels, marche à pied, vélos en adoptant une nouvelle hiérarchie de la voirie coordonnée avec la politique de stationnement : développement des zones 30 et partagées
- Adapter l'espace public, les équipements publics et les services aux personnes ayant des difficultés de mobilité.
- Le très haut débit doit également contribuer à réduire les déplacements en fluidifiant les échanges à distance : services en lignes, développement du télétravail ...

- mieux coordonner les services TER/cars et tramway pour que l'utilisateur puisse avoir une lecture d'un réseau *métropolitain unifié*. L'association Movable a précisément été mise en place afin d'avancer dans cette direction. La création des pôles intermodaux de Saint-Jean, Blanquefort, Arlac ou encore Cenon gare témoigne eux aussi des premières intentions de meilleure coordination des réseaux, Enfin le cadencement du réseau de TER à 30 minutes, compatible avec le futur cadencement à 10 minutes du réseau de tramway permet d'envisager de fructueuses mises en cohérence. Cette coordination a été complétée par le développement de la gamme tarifaire des titres Modalis.

- miser sur la complémentarité entre ce réseau TC de *longue-distance* amenant les gens au centre de l'agglomération et un réseau local sécurisé de vélos, La création des « V 3+ », vélos en libres service qui incitent au rabattement sur les stations de tramway en périphérie va dans ce sens ;

-développement des *pédibus*

- Expérimenter des stations d'autoportage dans les centres les plus importants. L'entrée de la Cub dans le Conseil d'Administration d'Autocool, centrale d'autoportage va dans ce sens ;

- développer les *Plans de déplacements d'Entreprise* et de centrales de mobilité : développement des « Cité Pass Groupe » permettant aux entreprises de bénéficier de réductions tarifaires pour les employés.

Pour les habitants à l'intérieur des boulevards : environ 170 000 personnes : les taux d'utilisation des transports collectifs sont déjà très importants, il faut maintenant mettre l'accent sur les vélos, les piétons et le stationnement. A l'intérieur des boulevards, il faut prôner un mode de vie sans voiture. A l'échelle de Bordeaux tout entier, les enquêtes ménage montrent que 30 % des ménages n'ont pas de voiture, ce qui est déjà très important à comparer par exemple à 14 % pour le Bouscat. Le secteur du jardin public serait même à 41 % (estimation basée sur un échantillon restreint). En conséquence, on pourrait penser aux thèmes suivants :

Mise en place en pratique du nouveau code de la rue pour faire monter la mobilité vélos. La mobilité vélos est déjà passée de 0,15 à 0,29 à l'intérieur des cours, de 0,12 à 0,27 à l'intérieur des boulevards.

Incitation à la pratique de la marche. La pratique de la marche a notamment baissé à l'intérieur des cours, en passant de 2,03 à 1,93 en vases communicants avec le tram et le vélo. De façon générale, la mobilité en marche est nettement plus faible que dans les autres agglos, plus faibles d'un tiers environ, il y a donc vraiment des choses à faire, notamment en cœur d'agglomération.

Favoriser le stationnement de rotation en voirie et relocaliser le stationnement résident dans des parcs en ouvrage adaptés à valoriser. La seule offre de transports collectifs ne suffit pas pour changer significativement la part modale du transport public. Il est nécessaire de mettre en place une véritable politique de repartage de la voirie ainsi qu'une politique de stationnement. Et il est aussi nécessaire de densifier les territoires desservis. L'appel à projets pour la construction de 50 000 logements

VERSION PROJET

récemment lancés prévoit explicitement de densifier le long des corridors majeurs de transport public. Le tramway permettra de structurer un centre-ville à fort potentiel pour mieux le densifier.

Les communes concernées déploient une politique active de stationnement favorable au report vers les transports en commun : stationnement payant en centre-ville, autour de la gare, sur les quais rive droite, station en « zone bleue » en approche des lignes de tramway à l'intérieur de la rocade pour le rabattement sur le tramway se fasse à plus grande distance. La question du stationnement est revisitée dans le cadre de la révision du **PLU3.1** pour favoriser les modes alternatifs à la voiture. La conception des opérations d'urbanisme intègre un volet visant à contraindre le stationnement. Enfin, la politique visant à élargir le stationnement réglementé et payant sur voirie sera élargie.

Une nouvelle politique « vélos »

Dans une logique de développement durable de l'agglomération, la communauté urbaine souhaite mener une politique cyclable volontariste afin de faire évoluer les comportements et favoriser les modes alternatifs à la voiture. Cette action contribue à la réduction des émissions de GES.

En ce qui concerne l'usage de la bicyclette, la Communauté Urbaine souhaite contribuer à passer la part des marchés des 2 roues à 15 % de l'ensemble des modes mécanisés pour l'ensemble du bassin de vie à l'horizon 2025. Pour cela, un important réseau de vélos en libre-service a déjà été mis en place, qui a déjà été fréquenté par plus d'un million d'utilisateurs après 8 mois d'exploitation. Une politique de résorption des discontinuités cyclables est également en cours d'application. De nombreux schémas de déplacements doux sont en cours d'élaboration (à Parempuyre et au Bouscat par exemple).

Enfin une étude est d'ores et déjà lancée afin d'élaborer un « plan vélo » associant infrastructures, stationnement et services. Ce « plan vélo » devra permettre d'accentuer les résultats obtenus sur la ville centre par des programmations volontaristes en termes d'infrastructures, de services, de stationnement et de communication.

Parallèlement au développement des transports collectifs urbains, la CUB étend de manière volontariste les aménagements en faveur des modes doux.

Le Plan de Déplacement Urbain a défini les grandes règles d'orientation pour le développement de la pratique du vélo :

🕒 Développer la continuité du réseau d'itinéraires cyclables en tenant compte du réseau de transport en commun.

🕒 Constituer un " réseau vert " reliant les grands sites paysagers.

🕒 Prévoir, quand c'est techniquement possible, 50 % de l'espace public pour les piétons et les cyclistes lors de la création ou du réaménagement des voiries.

🕒 Accroître les dispositifs de stationnement pour les vélos.

🕒 Imposer grâce au Plan local d'urbanisme (PLU), des locaux spécifiques pour les vélos dans les nouvelles constructions. Concrètement, pour rendre cette pratique plus facile et plus sûre, la CUB crée des espaces dédiés aux vélos avec des aménagements et une signalisation spécifiques pour une sécurité maximale, ou encore des dispositifs pour le stationnement, notamment à proximité des lieux publics. La CUB a également mis en place un réseau de Vélos en Libre Service (V3).

6. Préciser l'évaluation socio-économique spécifique au projet de renforcement de l'offre tramway selon les méthodes définies par le Ministère chargé des transports ;

Le bilan socio-économique du programme « 3ème phase du Tramway de l'agglomération bordelaise »

Le réseau de tramway global avec l'ensemble des opérations mises en services en deux phases a été évalué socio-économiquement. La situation projet intègre les 5 extensions, la ligne D, le Tram train du Médoc, le prolongement de la ligne C jusqu'à Villenave d'Ornon, le tout exploité en réseau multiservices.

Les horizons des mises en service de ces opérations diffèrent :

- En 2013 – étape 1: les 5 extensions des lignes A, B et C ; le Tram Train du Médoc.
- En 2016 – étape 2 : la ligne D jusqu'à Cantinolle et le prolongement de la ligne C sud jusqu'à Villenave d'Ornon

Les résultats présentés dans l'appel à projet sont rappelés dans le tableau ci-dessous :

	Bénéfice Actualisé (M€)	TRI
Projet 3è Phase de l'agglomération bordelaise	440	7,1%

Le renforcement de l'offre, dont le principal vecteur est l'installation sur le réseau existant de terminus partiels, constitue un outil d'exploitation. Ces terminus partiels permettent d'exploiter plusieurs lignes commerciales (stations de départ et d'arrivée différentes pour chaque ligne commerciale) sur la même ligne physique. Ainsi, sur certains secteurs de l'agglomération, plusieurs services commerciaux pourront se superposer, contribuant à augmenter le nombre de passage de rames. Le positionnement de ces terminus partiels permet de mettre en adéquation l'offre et la demande (estimée pour l'horizon 2025).

En tant qu'outil d'exploitation, plutôt qu'extension du réseau, il n'est pas possible d'établir un bilan socio-économique de l'opération associée. Toutefois, l'utilisation de ce mode d'exploitation, par opposition au mode actuel imposant une cadence de passage identique d'un bout à l'autre de la ligne, permet de réduire très sensiblement le nombre de rames nécessaire à l'exploitation, et limite également le nombre de kilomètres parcourus, tout en offrant un service satisfaisant à l'utilisateur, justifiant ainsi son utilité et sa rentabilité économique (besoin total de 47 rames supplémentaires pour exploiter le réseau en 2025, par opposition au mode actuel qui nécessiterait 104 rames supplémentaires). Toute la stratégie de développement futur du réseau est basée sur ce mode d'exploitation, justifiant ainsi sa prise en compte en tant que scénario de référence pour les analyses socio-économiques pour les opérations d'extensions (A, B et C) ou de création de nouvelles lignes (D, TTM)

7. Préciser les conditions détaillées de l'exploitation du nouveau réseau en raison de la spécificité de ce projet de renforcement de capacité

Grâce au renforcement de la desserte de coeur d'agglomération, l'ensemble du réseau de tramway pourra être exploité sous une forme « cadencée », à l'instar d'autres grandes agglomérations européennes.

Il s'agit-là d'une innovation organisationnelle importante à l'échelle française, qui mise sur un changement de la relation de l'utilisateur au réseau de transport public. Chacune des lignes de tramway sera exploitée en suivant un horaire affiché en station, avec une cadence de 7'30'', 10 ou 12'. Chaque usager pourra ainsi organiser son parcours en fonction d'horaires fiables de départ.

- Au coeur de l'agglomération, la multiplication des lignes permettra de proposer une offre très renforcée, doublée par rapport à la situation actuelle.

VERSION PROJET

- L'ensemble des opérations présentées permettra ainsi de desservir Euratlantique avec des tramways passant à terme en 2025 toutes les 2'20" ;
- La rive droite de l'Ecocité sera desservie par des tramways passant toutes les 2'45" ;
- Le projet présenté est compatible avec un schéma multimodal des déplacements de l'Ecocité, valorisant notamment les deux futurs nouveaux franchissements de la Garonne.

Le renforcement des services du tramway dans le centre de l'agglomération s'insère dans une logique globale de réorganisation de l'offre de transport métropolitain.

En faisant circuler des tramways à terme toutes les deux ou trois minutes dans le centre de l'agglomération, et notamment entre et sur les deux rives de l'Ecocité, il s'agit de proposer un système de transport alternatif à l'automobile particulièrement attractif et performant.

Il est pour cela nécessaire de créer des services partiels, de rallonger certains quais de la ligne C, de renforcer le système d'alimentation en énergie, d'acquérir 25 nouvelles rames et d'en rallonger 12 courtes, et d'étendre en conséquence un des centres de maintenance. Ces diverses mesures sont détaillées ci-dessous.

Le Projet consiste en la réalisation de travaux d'adaptation du réseau existant pour permettre une exploitation optimale du réseau dans sa nouvelle configuration. Dans le cadre de la 3ème phase, le linéaire du réseau passera de 44 à 77 kilomètres, soit une augmentation de +75 %.

Afin de faire face à ce double enjeu d'allongement des lignes et de doublement de la fréquentation en l'espace de 10 ans, le projet renforcement de l'offre se décline sous les formes suivantes :

Cela consistera notamment dans l'aménagement de 6 terminus partiels, inclus dans l'opération « renforcement de l'offre »

- 6 terminus partiels : 2 pour chacune des 3 lignes

- Ligne A : CHU, Cenon Gare

- Ligne B : Quinconces, Montaigne- Montesquieu (Université)

- Ligne C ; Quinconces, Carle Vernet (Euratlantique) près de la gare St Jean

Il est proposé d'utiliser de tels principes d'exploitation pour le réseau de tramway bordelais :

passer de 3 lignes en 2010 à 9 lignes chacune exploitée à 10 minutes en 2014.

A ces 9 lignes de tram viendraient s'ajouter une dizaine de «lianes» de bus également exploitées chacune à 10 minutes, pour constituer un ensemble d'une vingtaine de lignes fortes de tramway ou de bus constituant le réseau armature de l'agglomération, qui transporterait environ 80 % des passagers totaux.

Il est proposé que ces lignes de tramway se combinent entre elles, afin de desservir certains territoires :

VERSION PROJET

à 3 lignes, soit un intervalle de passages cumulés d'environ 3 minutes : tel est le cas de l'hyper-centre de l'agglomération, mais aussi les générateurs exceptionnels de déplacements que sont le campus, la gare Saint-Jean et l'hôpital Pellegrin. Il en va de même pour la liaison entre la rive-droite et la rive-gauche passant par le pont de Pierre ;

à 2 lignes, soit un intervalle de passages cumulés de 5 minutes pour atteindre les principales gares de l'agglomération (Ravezie/Cracovie, Arlac, Bègles). La gare de Cenon est de fait desservie par une 3ème ligne, dans le cadre de la liaison rive droite/rive gauche qui génère des flux très importants ;

Les autres secteurs sont desservis par une seule ligne de tramway, à 10 minutes, à l'exception des communes desservies par le tram-train du Médoc qui ne bénéficieraient que d'une «demi-ligne» avec une desserte à 20 minutes plutôt qu'à 10

Les terminus partiels sont concrètement une voie de retournement, permettant à un tramway venant d'une direction, de repartir dans l'autre sens, tout en respectant un temps de battement pour garantir un cadencement horaire, sans gêner l'exploitation d'autres tramways qui souhaitent continuer leur trajet.

Ainsi, la zone de retournement peut se présenter sous deux formes :

Terminus partiel = véritable voie de retournement. Cette portion de voie, en débranchement de la ligne, est généralement située à proximité immédiate d'une station. Le tramway dépose ses passagers à la station, va stationner sur la voir de remisage. Après un laps de temps directement lié au cadencement horaire imposé sur la ligne, le tramway repart dans l'autre sens, s'arrête à la station pour prendre ses passagers. Le fait que le tramway stationne sur une voie en débranchement permet de garantir aux autres tramways, dont le terminus est plus loin sur la ligne, de pouvoir continuer sans attendre une quelconque libération de la voie.

Terminus partiel = quai supplémentaire sur une station (Carle-Vernet sur ligne C, Montaigne Montesquieu sur ligne B). Dans ce cas le tram dépose ses passagers à la station et n'a pas besoin de stationner ailleurs puisqu'il est déjà stationné sur une zone de perturbant l'exploitation des autres tramways, quel que soit leur sens de circulation.

A la mise en services des extensions des lignes A, B et C, synchrone avec la mise en service des terminus partiels, le réseau sera constitué, pour chaque ligne physique, de la superposition de 3 lignes commerciales exploitées avec un cadencement horaire de 10 minutes.

L'information des voyageurs sera adaptée afin d'annoncer le terminus des trois prochains tramway, chacun ayant potentiellement un terminus différent.

Le système d'aide à l'exploitation (SAE) sera également adapté pour permettre une régulation précise (précision à la seconde) avec des outils dédiés tels que les départs sur ordre, et autres outils permettant la reprise très rapide d'un mode nominal après un incident.

L'augmentation des fréquences de passage des rames dans certains secteurs de l'agglomération s'accompagnera de modification des automatismes de régulation des feux de trafic et des passages des tramways, pour éviter la congestion de certains carrefours (par exemple, synchronisation des passages de tramway dans certains carrefours plutôt que passage aléatoire des tramways, avec des temps de « vert » automobiles trop réduits).

ANNEXE 6

PV DU COF SUR LA LEVEE DES RECOMMANDATIONS DE LA DECISION PM

ANNEXE 7

METHODE D'EVALUATION

Les indicateurs seront élaborés en application des dispositions de l'article 14 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) qui prévoit que les résultats de cette évaluation soit présentés de manière structurée en les regroupant selon une grille thématique avec notamment les indicateurs suivants :

1. Historique, Objectifs et description de la réalisation de l'opération

- Rappel du contexte du projet
- Description de l'opération

2. Données financières liées à l'opération

- Investissement
- Exploitation
- Impact sur les finances publiques

3. Service rendu aux usagers du tramway

- Service offert par le tramway
 - (kilomètres commerciaux offerts,
 - temps de parcours en heure de pointe et en heure creuse
 - amplitude des services offerts
 - fréquence du TCSP établie en heure de pointe, heure creuse et soir
 - nombre de places au kilomètres offertes (PKO)
 - vitesse commerciale
- Fréquentation du tramway
 - nombre de voyages annuels effectués avec le TCSP
 - nombre de voyages effectués avec le TCSP pour un jour ouvrable moyen
 - nombre de voyages effectués avec le TCSP le samedi et le dimanche

4. Impact sur le réseau Tbc

- ✧ Service offert par le réseau Tbc
- ✧ Fréquentation du réseau Tbc

5. Impacts sur le système de déplacement de l'agglomération

- Evolution générale de la mobilité
- Circulation automobile
- Stationnement
- Ferroviaire, intermodalité et pôles d'échanges
- Circulations douces

L'évolution générale de la mobilité sera appréhendée au regard des résultats des Enquêtes Ménages Déplacements de 1998 et 2009.

6. Impacts sur l'environnement la santé et l'utilisation rationnelle de l'énergie

- Bruit
- Pollution atmosphérique, consommation énergétique et effet de serre
- Sécurité routière

Ces questions pourront être traitées à la seule échelle des impacts du TCSP le long de son trajet, mais également de façon plus large à travers une analyse cherchant à mettre en évidence l'ensemble des effets portés par le TCSP.

7. Impacts sur l'espace urbain

- Evolution de la localisation des habitants et des emplois ;
- Valorisation des zones foncières ;
- Description et évolution de l'espace urbain .

8. Rentabilité socio-économique de l'opération

La rentabilité sera recalculée en procédant au bilan socio-économique des coûts et avantages de l'opération(scénario de référence et scénario objectif). Ce bilan sera effectué en établissant un nouvel échéancier dans lequel est indiqué la différence entre la situation observée et le scénario de référence.