

DELEGATION DE Mme Elizabeth TOUTON

D -20100498

**Mission d'étude et d'assistance et de conseil pour l'élaboration et la mise en oeuvre du projet urbain du centre ancien.
Signature du marché. Autorisation.**

Madame Elizabeth TOUTON, Adjoint au Maire, présente le rapport suivant :
Mesdames, Messieurs,

Le Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés pour lequel la ville de Bordeaux a été retenue s'inscrit dans un projet urbain ambitieux pour son centre ancien. Grâce au PNRQAD, la ville de Bordeaux entend, avec l'appui de ses partenaires, poursuivre la dynamique engagée sur le centre historique. Cet appel à projets offre une opportunité exceptionnelle d'intervenir de manière globale sur ce territoire.

Il ne s'agit évidemment pas d'une approche semblable aux opérations nouvelles, puisque la capacité de production (de logements neufs, d'activités, d'équipements ...) sera limitée au regard des opérations d'aménagements programmées. Mais il n'est pas pour autant impossible de modifier le cadre de vie des habitants, bien au contraire. Cela passe notamment par une association forte des habitants à cette dynamique de projet.

Si la lutte contre l'habitat indigne et le développement d'une offre de logements sociaux constituent des priorités, toute action publique d'envergure ne peut désormais s'envisager sans intervention sur l'offre de services et d'équipements collectifs indispensables à la qualité résidentielle, en matière d'espaces publics, de maintien et de développement du commerce de proximité, de soutien au développement économique.

Il s'agit bien d'un projet urbain appliqué à un tissu patrimonial, qu'il n'est évidemment pas question de démolir massivement. Il faut donc engager un travail fin en matière de restructuration foncière afin de répondre aux objectifs généraux du programme, mais aussi de mettre en avant la diversification des usages qui ait un véritable effet d'amélioration sur la qualité de vie et l'attractivité des quartiers anciens.

Pour cela, la Ville a lancé le 20 avril 2010 un appel d'offres ouvert pour une « mission d'étude, d'assistance, et de conseil pour l'élaboration et la mise en oeuvre du projet urbain du centre ancien de Bordeaux ». L'équipe pluridisciplinaire, titulaire du marché, se voit confier trois types missions :

- l'élaboration du projet urbain pour le centre ancien : diagnostic du territoire, élaboration d'un plan-guide, définition d'une stratégie et d'outils d'intervention ;
- des études pré-opérationnelles sur l'aménagement d'îlots tests du PNRQAD et l'amélioration de l'habitat : zooms opérationnels sur des îlots stratégiques, étude pré-opérationnelle d'OPAH RU ;
- la coordination, la mise en cohérence et le conseil pour la mise en oeuvre du PNRQAD : animation d'ateliers d'échange, rôle d'architecte-urbaniste conseil, actualisation du plan-guide.

La Commission d'Appel d'Offres réunie le 15 juin 2010 a décidé de déclarer l'appel d'offres infructueux et de relancer une consultation selon une procédure négociée, en application des dispositions de l'article 35-I.1 du Code des marchés publics. Un nouvel avis d'appel public à la concurrence a été envoyé le 24 juin 2010 et 3 équipes ont été admises à remettre une offre.

Séance du lundi 27 septembre 2010

A l'issue de la procédure et des négociations menées avec les candidats, la commission d'appel d'offres réunie le 14 septembre 2010 a classé en premier la proposition du groupement composé de la manière suivante : Canal mandataire, ANMA, Pepitocorazon, M75, Atis Conseil, CETAB et le Pact selon les propositions financières suivantes :

MISSION 1. Elaboration du projet urbain pour le centre ancien (451 071,40 Euros TTC)

MISSION 2. Etude pré-opérationnelle sur l'aménagement d'un îlot test (îlot dit « des remparts ») (214 203.60 Euros)

MISSION 3. Etudes pré-opérationnelles des îlots expérimentaux du PNRQAD sur la base des prix indiqués au bordereau des prix.

Mission 4 : Compléments à l'étude préopérationnelle d'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat et de Renouvellement Urbain (OPAH RU) (115 892,40 Euros)

MISSION 5 : Architecte-Urbaniste conseil coordinateur sur la base des prix indiqués au bordereau des prix.

MISSION 6 : Actualisation du plan-guide et production de rapports d'étapes sur la base des prix indiqués au bordereau des prix.

Ce marché à bons de commande est conclu sans minimum ni maximum pour une durée de trois ans à compter de sa notification.

En conséquence, nous vous demandons, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir autoriser Monsieur le Maire à signer le marché avec le groupement précité, en application des articles 35.I.1 et 77 du code des marchés publics.

La dépense en résultant sera imputée sur les crédits prévus à cet effet au budget de l'exercice en cours, rubrique 020, article 2031.

MME TOUTON. -

Le Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés auquel nous sommes éligibles est pour nous l'occasion d'intervenir de façon globale sur le périmètre retenu.

Je rappelle que nos objectifs opérationnels sont la résorption de l'habitat indigne, la production de logements sociaux publics, l'aménagement d'espaces publics et d'équipements de proximité, la revitalisation du tissu commercial et le développement de la cohésion sociale.

Préalablement à l'engagement d'un programme d'actions strictement défini il nous faut un projet urbain appliqué à ce tissu patrimonial.

Ce projet permettra d'établir un diagnostic, d'élaborer un plan guide, de définir une stratégie et des outils d'intervention.

Des études pré-opérationnelles sur des îlots-tests et un complément d'étude pour une future Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat permettront aussi d'approfondir nos modes de faire.

Les habitants seront bien sûr impliqués dans cette dynamique de projet dès sa conception, et des ateliers d'échanges se réuniront régulièrement.

Nous avons donc lancé un appel d'offres ouvert pour une mission d'études, d'assistance et de conseil pour l'élaboration et la mise en œuvre de ce projet urbain.

La Commission d'appel d'offres s'est réunie mi-juin et a déclaré cet appel d'offres infructueux, les montants demandés par les équipes pluridisciplinaires étant supérieurs aux enveloppes estimées.

Aussi une procédure négociée a été engagée fin juin. 3 équipes ont été admises à remettre une nouvelle offre.

La Commission d'appel d'offres s'est à nouveau réunie le 14 septembre et a désigné comme lauréats le groupement CANAL Architecture, ANMA, Pepitocorazon, M75, ATIS, CETAB et le PACT.

6 missions leur sont confiées pour une durée de marché de 3 ans.

En conséquence, je vous demande de bien vouloir autoriser Monsieur le Maire à signer ce marché.

M. LE MAIRE. -

Mme NOËL

MME NOËL. -

Monsieur le Maire, concernant ce dossier de PNRQAD, d'abord je voulais remercier les services de m'avoir transmis un document précis sur le contenu des missions d'étude et les attendus de ces différentes missions.

Nous en sommes donc dans le cadre de ce programme aujourd'hui à un protocole de préfiguration de la convention Programme national de requalification des quartiers anciens dégradés. La convention globale pluriannuelle reste à signer.

Concernant donc le programme de logements à venir dans le cadre du centre historique et plus largement dans la ville dans son ensemble, je voulais souligner, Monsieur le Maire, que j'ai pris connaissance avec beaucoup d'intérêt des déclarations que vous avez pu faire la semaine dernière concernant ce volet logement et le fait que vous souhaitiez mettre l'accent sur cette question qui vous paraissait être la priorité des prochaines années.

Vous m'en voyez particulièrement satisfaite puisque je m'évertue depuis un certain nombre d'années dans cet hémicycle à demander instamment qu'une attention toute particulière soit accordée à la problématique du logement, donc je ne peux qu'être absolument satisfaite de ces déclarations.

J'ai noté que vous souhaitiez construire environ 60.000 logements sur 20 ans, 45.000 logements nouveaux et 15.000 logements vacants réaffectés, ce qui nous donne un chiffre de 3.000 logements par an. C'est ambitieux, dites-vous. C'est très ambitieux, effectivement, particulièrement au regard de l'investissement actuel que nous avons.

Je me permets de vous rappeler que le Programme local de l'habitat propose un objectif de 1.800 logements par an pour ce qui concerne la Ville de Bordeaux et que durant la période 2000 / 2006 la réalisation effective a été d'environ 1.000 logements. Peut-être qu'il y a eu une progression ces dernières années, mais vous voyez là tout le chemin qu'il reste à parcourir.

Sur les questions budgétaires là encore vous indiquez vouloir consacrer un budget de 6 millions d'euros par an au logement. Je vous rappelle là encore, mais vous avez très certainement les chiffres en tête, qu'au budget 2010 nous avons prévu 1,2 million d'euros en dépense de fonctionnement et 1 million d'euros en dépense d'investissement, soit un total de 2,2 millions d'euros.

Cela signifie donc que nous allons devoir tripler notre budget en direction du logement, et que nous allons devoir doubler la production de logements, tant au niveau du logement dans sa globalité qu'au niveau du logement social.

Ceci est d'autant plus un challenge que ça s'inscrit dans une politique d'Etat que vous devez bien connaître, mais qui continue à être dramatique dans le champ du logement social.

Je voulais souligner juste un chiffre : 630 millions d'euros en 2010 avec le plan de relance compris, et pour l'année 2011 à venir : 500 millions d'euros pour ce qui concerne les aides à la pierre, mais en fait 160 millions d'euros, soit une baisse de 75%, puisque sur les 500 millions d'euros que je viens d'évoquer, 340 millions sont des ressources de l'Etat qu'il va aller ponctionner directement chez les organismes HLM par le biais d'une contribution généralisée sur les loyers qui doit se monter à 2% de loyers collectés. Cela va représenter là aussi en terme de manque à gagner pour les offices HLM, un manque à gagner qui correspondrait si tel était le cas, à la réalisation de 20.000 logements locatifs annuels.

Face à une situation telle qu'elle se profile concernant le financement du logement social au niveau national je ne peux que m'inquiéter sur les réalisations que vous voulez mettre en œuvre à l'échelle de Bordeaux. Donc si je me félicite des déclarations, permettez-moi d'avoir quelques interrogations sur la mise en œuvre effective de ce programme.

M. LE MAIRE. –

Mes chers collègues, je constate qu'il est 7 h 25. On peut évidemment élargir les débats à l'occasion de chaque délibération, mais s'il faut rester jusqu'à 9 h, on y restera.

Je voulais simplement indiquer là-dessus que nous aurons un débat sur la politique du logement de la ville lors de notre séance du mois d'octobre. Nous pourrions mettre ça en tête de séance, si je puis dire, pour y consacrer tout le temps nécessaire.

Sur le dossier en cause, est-ce qu'il y a d'autres demandes de parole ?

M. Yohann DAVID

M. YOHANN DAVID. -

Très bref, pour dire qu'on a déjà anticipé au niveau des clauses d'insertion. Ce projet nous permettra d'avoir un apport d'insertion pendant 6 ans qui devrait être le premier sur le territoire.

Je ne fais pas plus long. Des détails seront donnés dès les signatures. On a commencé à travaillé.

M. LE MAIRE. -

Sur la délibération 498 je suppose qu'il n'y a pas d'oppositions ? Pas d'abstentions ?

(Aucune)

ADOPTE A L'UNANIMITE

D -20100499

Aliénation par la SA d'HLM DOMOFRANCE d'un ensemble de parcelles bâties et non bâties situé à l'arrière du 94, quai des Chartrons à Bordeaux. Autorisation. Décision.

Madame Elizabeth TOUTON, Adjoint au Maire, présente le rapport suivant :
Mesdames, Messieurs,

L'article L.443-14 du Code de la Construction et de l'Habitation autorise un organisme HLM à vendre les éléments de son patrimoine immobilier autres que les logements.

La décision d'aliéner est prise par l'organisme propriétaire. Celle-ci est transmise au représentant de l'Etat dans le département. Lorsque le prix de cession est supérieur à un montant fixé par arrêté ministériel, la décision d'aliéner est soumise à la procédure de l'article L. 443-7 du CCH. Le représentant de l'Etat doit donc alors consulter la commune d'implantation ainsi que les collectivités publiques ayant accordé des garanties d'emprunt pour l'opération.

L'accord de la Ville est donc nécessaire pour permettre la cession par la SA D'HLM DOMOFRANCE à trois acquéreurs différents d'un ensemble de parcelles situées à l'arrière de l'immeuble du 94 ; quai des Chartrons, à savoir :

- lot n° 1 : une cour (parcelle RH n° 307 pour 45 m²)
- lot n° 2 : un terrain et un immeuble en pierre et parpaings (parcelles RH n° 305 pour 461 m², RH n° 277 pour 80 m² et partie de la RH n° 281 m² pour 165 m², soit un total de 706 m²)
- lot n° 3 : quatre places de parkings (partie de la parcelle RH n° 281 pour 90 m²).

La décision de Domofrance est justifiée par l'état de délabrement des bâtiments qui ne permet pas d'envisager une réhabilitation dans des conditions financièrement équilibrées.

En considération de ces éléments, je vous propose donc de donner un avis favorable à la demande de cession sollicitée par la SA D'HLM DOMOFRANCE.

MME TOUTON. -

La délibération 499 concerne Domofrance qui souhaite vendre un ensemble de parcelles qui est situé au dos du 94 quai des Chartrons, donc mitoyen de la ZAC.

Cette vente est soumise à l'avis des collectivités.

Il s'agit de 3 lots qui comprennent : une cour, des places de stationnement et un immeuble très dégradé qui a fait l'objet d'un arrêté de péril en 2004 ; et des travaux récents d'étaielement de façade ont été réalisés pour un montant de 90.000 euros.

L'état de ce bien rend impossible le montant d'une opération de logements sociaux équilibrée. De plus, l'immeuble est situé dans la zone de protection des bâtiments de France, ce qui empêche une démolition / reconstruction.

C'est pourquoi je vous propose de donner un avis favorable à cette demande de cession de Domofrance.

M. LE MAIRE. -

Mme VICTOR RETALI

MME VICTOR-RETALI. -

Une abstention sur cette question.

M. LE MAIRE. -

Des oppositions ? D'autres abstentions ?

Mme NOËL, abstention aussi ?

MME NOËL. -

Oui.

M. LE MAIRE. -

Donc abstention des Verts et abstention du groupe Communiste.

ADOpte A L'UNANIMITE DES VOTANTS

ABSTENTION DU GROUPE COMMUNISTE
ABSTENTION DU GROUPE DES VERTS

D -20100500

**Programme d'Intérêt Général 28 rue Théodore Ducos.
Subventions de la Ville aux propriétaires bailleurs. Autorisation.
Décision.**

Madame Elizabeth TOUTON, Adjoint au Maire, présente le rapport suivant :
Mesdames, Messieurs,

Par délibération du 25 mai 2007, la Communauté Urbaine de Bordeaux a décidé de mettre en place un Programme d'Intérêt Général lutte contre le mal logement et promotion des loyers maîtrisés et de l'habitat durable au sein du parc privé (PIG) pour les années 2008 à 2010 sur l'ensemble du territoire communautaire, exceptés les périmètres couverts par les dispositifs d'accompagnement territoriaux spécifiques.

Par délibérations du 15 juillet 2008 et du 27 avril 2009, vous avez autorisé le Maire à signer avec la Communauté Urbaine de Bordeaux une Convention pour la mise en place du PIG.

Au titre des actions visant à l'amélioration des logements, les propriétaires bailleurs sont susceptibles de bénéficier d'aides de la Ville.

A ce titre, il est proposé d'accorder une aide de la Ville à :

1 – Mme LE BESCOND DE COATPONT Alyette, propriétaire de l'immeuble sis 28, rue Théodore Ducos à Bordeaux.

Cette opération consiste en la réhabilitation de 2 logements (1T3-1T4) en loyer conventionné.

Ce dossier a reçu un avis favorable du Comité Technique du 27 janvier 2009.

Il a été présenté lors de la Commission départementale de l'ANAH le 7 avril 2009 et a fait l'objet de la décision de subvention suivante sous le n° 033003478.

Logement 1 :

Montant des dépenses subventionnées plafonnées :	19 192 €
Décision de subvention de l'ANAH d'un montant de :	9 596 €

- Aide de la Ville au propriétaire : $19\ 192\ € \times 10\% = 1\ 919\ €$

Logement 2 :

Montant des dépenses subventionnées plafonnées :	11 747 €
Décision de subvention de l'ANAH d'un montant de :	5 874 €

- Aide de la Ville au propriétaire : $11\ 747\ € \times 10\% = 1\ 175\ €$

Séance du lundi 27 septembre 2010

En conséquence, je vous demande de bien vouloir autoriser le Maire à :

- Accorder à Mme LE BESCOND DE COATPONT Alyette une participation d'un montant de 3 094 € pour la Ville de Bordeaux

Le versement des subventions de la Ville aux propriétaires interviendra après réalisation complète des travaux, sur présentation d'un certificat de paiement établi par la Ville au vu de la décision de versement total de la subvention de l'ANAH.

Ces différentes dépenses ci-dessus énumérées seront imputées sur la sous fonction 72, nature 2042 du budget de l'exercice en cours.

MME TOUTON. -

Cette délibération concerne une subvention habituelle que nous versons dans le cadre du PIG communautaire aux propriétaires bailleurs qui réalisent des logements conventionnés.

M. LE MAIRE. -

Pas de problèmes ?

Pas d'oppositions ? Pas d'abstentions ?

(Aucune)

ADOPTE A L'UNANIMITE

D -20100501

Convention entre la Ville de Bordeaux et l'A'URBA. Programme de travail 2010. Modification formelle. Validation. Autorisation.

Madame Elizabeth TOUTON, Adjoint au Maire, présente le rapport suivant :
Mesdames, Messieurs,

Par délibération en date du 25 septembre 2009, vous avez autorisé Monsieur le Maire à signer une convention cadre avec l'agence d'urbanisme qui fixe les domaines d'activités où l'agence d'urbanisme est sollicitée par la Ville et les modalités de compensation par une subvention annuelle.

Cette convention s'accompagne chaque année d'une convention particulière qui définit le montant de la subvention annuelle ainsi que le programme de travail entre la Ville et l'agence d'urbanisme.

En date du 29 mars 2010, vous aviez délibéré sur l'attribution de la subvention annuelle de l'exercice 2010 pour un montant de 100 000 € accompagnée d'une convention qui définissait le programme de travail entre la Ville et l'A'Urba.

Afin de se mettre en accord avec le formalisme des conventions relevant des agences d'urbanisme imposées par l'article L.121-3 du code de l'urbanisme et procéder ainsi au paiement de la subvention, il est nécessaire de reprendre le modèle de convention particulière proposé par l'A'Urba, dont le montant et les objectifs restent inchangés pour cette année.

Il vous est demandé de bien vouloir :

- valider la nouvelle convention particulière et autoriser Monsieur le Maire à la signer.

CONVENTION PARTICULIERE A-URBA / COMMUNE DE BORDEAUX
ANNEE 2010

entre

La commune de Bordeaux représentée par son maire dûment autorisé par délibération du conseil municipal du

d'une part,

et

L'agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine (a-urba), représentée par son président dûment autorisé par délibération du conseil d'administration en date du 10 juillet 2008

d'autre part,

il est convenu ce qui suit :

Il est rappelé que la commune de Bordeaux est membre de l'A-URBA avec laquelle elle a signé une convention-cadre passée en conseil municipal en date du 25 septembre 2000 et reçue en Préfecture le 5 octobre 2000.

Qu'elle peut ainsi en subventionner chaque année le programme d'activités selon l'intérêt pour la commune de ce programme en vue de la définition de ses politiques en matière notamment d'urbanisme, de développement économique, d'habitat, de protection et de mise en valeur des espaces naturels ou bâtis et dans l'élaboration de son projet urbain.

Que les aspects suivants du programme partenarial intéressent plus particulièrement la commune de Bordeaux :

- contribution au diagnostic stratégique du PNRQAD,
- représentation des projets et expressions cartographiques,
- assistance qualité urbaine,
- analyse de la croissance démographique.

Le Conseil municipal en a délibéré le _____ et a considéré comme justifiée cette demande de subvention et a autorisé le maire à signer ladite convention.

Article 1.

Conformément aux articles 3 et 8 de la convention cadre signée entre l'a-urba et la commune de Bordeaux, par la présente convention 2010 il est convenu ce qui suit :

- le montant de la subvention pour l'année 2010 allouée par la commune de Bordeaux à l'a-urba en fonction de l'intérêt que trouvera la commune de Bordeaux au programme commun d'activité de l'a-urba, en particulier au titre des missions de programmation, urbaine, recomposition paysagère, insertion des équipements.
- les modalités de versement de cette subvention.

Article 2.

Pour l'année 2010, la subvention de la commune de Bordeaux allouée à l'a-urba par délibération du conseil municipal du.....2010 est fixée à un montant de 100.000 euros.

Article 3.

Cette subvention sera versée en trois tranches au compte de l'a-urba :

Crédit Coopératif

Code banque : 42559

Code guichet : 00041

Compte numéro : 41020000371

Clé RIB : 38

- 50 % à la signature de la présente convention
- 25 % au 15 octobre 2010
- 25 % au 15 décembre 2010

Fait en triple exemplaires, à Bordeaux, le

Le Président de l'a-urba Vincent Feltesse	Le maire
Le maire certifie que la convention est exécutoire après réception en préfecture le	

MME TOUTON. -

Cette délibération est une modification tout à fait formelle de la convention entre la Ville et l'Agence d'Urbanisme que nous avons votée en mars dernier.

M. LE MAIRE. -

Même traitement ?

Merci

ADOpte A L'UNANIMITE

D -20100502

Lutte contre l'habitat indigne. Etude pré-opérationnelle d'opération programmée d'amélioration de l'habitat pour la requalification des hôtels meublés bordelais. Autorisation. Décision.

Madame Elizabeth TOUTON, Adjoint au Maire, présente le rapport suivant :
Mesdames, Messieurs,

A l'instar de toutes les grandes villes, le parc des hôtels meublés de Bordeaux joue un rôle important dans le parcours résidentiel des populations les plus précarisées. L'état de ce parc est souvent dégradé, voire très dangereux.

Consciente de la nécessité d'intervenir sur la qualité des hôtels meublés, la Ville de Bordeaux a créé en 2008 une mission pour le traitement des hôtels meublés insalubres et dangereux. A la suite de visites « diagnostic » dans une cinquantaine d'entre eux, six hôtels insalubres et dangereux ont été fermés.

Les deux ans d'investigations sur le terrain, ont permis de dégager un enjeu prioritaire : la nécessité d'enrayer la disparition progressive de ce parc dont le rôle social dans l'accueil de publics souvent en difficulté est avéré.

De plus les nouvelles normes de sécurité exigibles en 2011 pour les Etablissements Recevant du Public (ERP) de 5^{ème} catégorie concernent ce parc de petits hôtels et risquent de fragiliser leur activité.

Pour aider les propriétaires et les exploitants à passer le cap de ces travaux obligatoires (soit par leur réalisation soit par un changement de statut), il apparaît opportun d'engager une intervention publique en soutien aux 39 hôtels actuellement en activité dont une dizaine est localisée dans le périmètre du Programme National pour la Requalification des Quartiers Anciens Dégradés (PNRQAD).

C'est pourquoi, dans la perspective d'une Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) spécifique aux hôtels meublés début 2011, la Ville de Bordeaux a lancé une consultation auprès de bureaux d'études pour mener une étude pré- opérationnelle visant à en fixer les modalités précises.

Compte tenu de la diversité des différentes situations et de la complexité de leur traitement, son objectif est de discerner les exploitants désireux d'accompagner l'évolution de leur activité vers un accueil de longue durée par opposition à ceux dont la clientèle reste essentiellement touristique (hôtel sans étoile, souvent de type routard).

Elle permettra :

- de les identifier,
- de mesurer leur capacité à vouloir éventuellement adapter leur statut, en prenant en compte la disparition de prestations hôtelières pour certains,
- de réaliser un diagnostic social de leur occupation,
- d'évaluer les montants financiers en jeu (travaux et des subventions)
- d'élaborer les termes de la convention d'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) à établir entre les partenaires.

En accord avec les services de l'Etat et de la CUB, au titre de la délégation d'aide à la pierre, cette « OPAH spécifique » sera intégrée à « l'OPAH Renouveau Urbain » et confiée à une seule équipe d'animation, dans souci de rationalisation et de synergie.

Le territoire du PNRQAD constituera le territoire test, considérant l'échantillonnage de ses hôtels comme représentatif des opérations à réaliser.

Un seul cabinet a répondu à cette consultation pour l'étude pré-opérationnelle, le PACT. Cette unique réponse met en évidence la difficulté à proposer une équipe intégrant certaines compétences spécifiques et démontre le caractère très innovant, au niveau national, de ce type de procédure.

Toutefois cette seule proposition du PACT Habitat et Développement de la Gironde reprenait bien les conditions du cahiers des charges en s'adjoignant les compétences de l'expert national de leur réseau en la matière pour réaliser cette étude pré-opérationnelle.

Après négociation, la Ville de Bordeaux a retenu cette association à hauteur de 83 720€TTC.

Dans le cadre de la délégation des aides à la pierre, le financement prévisionnel s'établit comme suit :

- ETAT : 35 000 € (50% du HT au titre des aides de l'ANAH, déléguées à la CUB)
- CUB : 17 500 € (25% du HT au titre du Programme local de l'Habitat)
- Ville de Bordeaux : 31 220 €

Compte tenu de l'intérêt général qui caractérise ce projet, je vous propose d'autoriser Monsieur le Maire à demander les deux participations indiquées de la Communauté Urbaine de Bordeaux et de l'Etat auprès de la CUB.

MME TOUTON. -

J'aimerais m'arrêter un peu sur cette délibération.

M. LE MAIRE. -

Vous vous arrêtez, mais sans musarder trop.

MME TOUTON. -

Rapidement. J'ai bien compris.

En 2008 la Ville a engagé une mission sur le traitement des hôtels meublés et insalubres. Cela nous a permis de réaliser un diagnostic précis sur une cinquantaine d'entre eux et d'en fermer six pour périls.

Mais au-delà nous avons décidé de faire de leur réhabilitation un enjeu prioritaire car il faut enrayer la disparition de ces établissements dont le rôle social dans l'accueil de publics souvent fragiles est avéré.

Nous avons donc décidé d'engager une intervention publique qui permette aux 39 hôtels actuellement en activité de trouver les moyens de se mettre aux normes et donc de continuer à accueillir un public, mais dans des conditions sécurisées et décentes.

Nous avons d'ailleurs à ce propos délibéré deux fois pour engager des actions concrètes sur 2 hôtels, l'hôtel Gallia qui servira d'hôtel relais pour la réhabilitation des autres, et l'hôtel Mirtin cours d'Albret.

Ces deux délibérations préfiguraient l'action que nous engageons aujourd'hui qui est le lancement d'une opération d'amélioration de l'habitat dédiée spécifiquement à ces hôtels.

Cette opération est tout à fait exceptionnelle. Je ne connais que Paris qui se soit lancé dans une opération similaire.

Nous avons donc lancé une consultation auprès de bureaux d'étude afin de mener une étude pré-opérationnelle. Cette étude permettra d'affiner nos premières constatations, en particulier sur le diagnostic social et sur l'évaluation des montants financiers à engager.

Cette consultation s'est faite en accord avec nos partenaires : services de l'Etat et Communauté Urbaine.

Nous avons décidé de prendre le territoire du PNRQAD comme territoire test.

Un seul cabinet a répondu à cet appel d'offres, il s'agit du PACT, ce qui montre à la fois le caractère innovant de notre demande, mais aussi la difficulté à constituer une équipe capable de répondre à cette problématique extrêmement spécifique.

Le PACT nous garantit qu'il s'appuiera sur son réseau national pour réaliser cette étude.

Je vous demande donc d'autoriser Monsieur le Maire à signer le marché avec le PACT pour un montant à la charge de la Ville de 31.220 euros.

M. LE MAIRE. -

Mme VICTOR RETALI

MME VICTOR-RETALI. -

Pour soutenir ce genre d'action et pour notifier au Conseil Municipal que dans la Ville de Bordeaux un certain nombre de demandeurs d'asile ont dû dormir sous tente pendant plusieurs semaines, sans doute par manque de place, je l'espère. J'espère que ce n'est pas une volonté politique de la part de l'Etat.

C'est quand même un scandale que je voulais dénoncer. C'était l'occasion. Merci.

M. LE MAIRE. -

Nous sommes attentifs à ce problème. J'ai demandé au préfet des réunions de travail parce que l'hiver approche.

Pas d'oppositions à cette délibération ? Pas d'abstentions ?

(Aucune)

ADOPTE A L'UNANIMITE

D -20100503

Restructuration de la gare de Bordeaux Saint Jean à moyen et long terme. Convention de financement relative aux études du programme et de l'esquisse de l'opération. Approbation. Autorisation.

Madame Elizabeth TOUTON, Adjoint au Maire, présente le rapport suivant :
Mesdames, Messieurs,

En adéquation avec les ambitions du Grenelle de l'Environnement, la gare Bordeaux-Saint-Jean sera desservie à l'horizon 2016 par la LGV Tours-Bordeaux , puis par les Grands Projets du Sud Ouest (LGV Bordeaux Toulouse et Bordeaux Espagne). Un dédoublement du trafic est envisagé à l'horizon 2020 passant de 9 millions de voyageurs par an en 2009 à 18-20 millions lorsque le trafic sera établi sur l'ensemble du nouveau réseau. Ces prévisions doivent encore être affinées dans la présente démarche. La poursuite de la mise aux normes des accès et l'adaptation des capacités d'accueil doivent être préparées. Elles impliqueront le développement des accès côté Belcier, en cohérence avec le projet de développement de Bordeaux Euratlantique sur les deux rives de l'axe ferroviaire.

Dans ce contexte, les partenaires souhaitent que le développement de la gare soit organisé sur la base de phases de développement autonomes, permettant l'accueil dans de bonnes conditions du trafic généré par la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux à l'horizon 2016, puis un calage sur les étapes ultérieures de développement du réseau et du trafic.

Ils ont convenu de formaliser leur partenariat et la démarche de projet dans une convention de financement pour l'élaboration du programme et de l'esquisse de l'opération de restructuration de la gare de Bordeaux Saint-Jean.

La convention jointe porte sur le financement des études suivantes :

- ⇒ Une étude de définition des besoins des partenaires à satisfaire par la gare de Bordeaux-Saint-Jean à court, moyen et long terme.
- ⇒ Un programme de l'opération qui réponde à l'ensemble de ces besoins et notamment aux différentes étapes du développement du plan de transport, la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux à court terme, la mise en service de GPSO à moyen terme et l'utilisation de la pleine capacité des voies réalisées et des services en gare due à la croissance des trafics de toute nature à long terme.
- ⇒ Une esquisse de niveau faisabilité du projet de restructuration de la gare prévoyant le phasage de l'opération selon les différents étapes du plan de transport.
- ⇒ Un plan d'affaires détaillé pour chaque étape.
- ⇒ Un planning prévisionnel de l'opération détaillé par étape.

Ces missions d'études se déroulent sur 10 mois, phases de validation exclues, à compter de la signature de la convention par la dernière partie co-contractante.

Séance du lundi 27 septembre 2010

Les maîtrises d'ouvrages seront assurées par :

- ⇒ Gares et connexions, sur le périmètre d'actifs de la SNCF.
- ⇒ Réseau Ferré de France, sur son périmètre d'actifs.

Le suivi des études est assuré par un comité de pilotage comprenant les co-financeurs de l'étude :

- ⇒ le Préfet de la Région Aquitaine,
- ⇒ le Président du Conseil Régional d'Aquitaine,
- ⇒ le Président de la Communauté urbaine de Bordeaux,
- ⇒ le Maire de Bordeaux,
- ⇒ le Directeur général de l'EPA Bordeaux Euratlantique,
- ⇒ le Directeur régional de RFF,
- ⇒ la Directrice de SNCF/Gares et connexions.

La présidence du comité de pilotage est assurée par le Préfet de la Région Aquitaine et le secrétariat du comité de pilotage est assuré par la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement d'Aquitaine avec l'appui de Gares et Connexions.

Le comité de pilotage est assisté par un comité technique composé par un représentant de chacun des co-financeurs de l'étude.

Le coût prévisionnel des études est évalué à 1 309 000 € hors taxes selon la répartition suivante :

Cofinanceurs de l'étude	Montant H.T.	%
Etat	196 350 €	15 %
EPA Bordeaux Euratlantique	65 450 €	5 %
Conseil Régional d'Aquitaine	130 900 €	10 %
CUB	130 900 €	10 %
Ville de Bordeaux	65 450 €	5 %
RFF	196 350 €	15 %
SNCF – Gares&Connexions	523 600 €	40 %
Total	1 309 000 €	100 %

Le montant sera inscrit sur la sous fonction 90, article 2041 de l'exercice concerné.

La participation de la Ville se justifie compte tenu de l'impact urbain de ce grand projet sur l'urbanisation des quartiers environnants. Elle ne préjuge en rien d'une éventuelle participation des cofinanceurs de l'étude aux dépenses liées aux étapes suivantes.

Il vous est donc demandé :

- d'approuver les termes de la présente convention relative aux études du programme et de l'esquisse de l'opération de restructuration de la gare de Bordeaux-Saint-Jean,
- d'autoriser Monsieur le Maire ou son représentant à signer toutes les pièces relatives à cette convention.

**Restructuration de la gare de Bordeaux
Saint Jean à moyen et long terme**

**CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE
AUX ETUDES DU PROGRAMME ET DE
L'ESQUISSE DE L'OPERATION**

Entre:

- **l'Etat**, représenté par Monsieur Dominique SCHMITT, Préfet de la Région Aquitaine,
Ci-après désigné « l'Etat »,
 - **le Conseil Régional d'Aquitaine**, représentée par Monsieur Alain ROUSSET, Président,
en vertu de la délibération de la Commission Permanente du...
Ci-après désignée « la Région »,
 - **l'Etablissement Public d'Aménagement Bordeaux-Euratlantique**, représenté par
Monsieur Philippe COURTOIS, Directeur général, en vertu de l'arrêté ministériel du 26
mars 2010,
Ci-après désigné « l'EPA Bordeaux
Euratlantique »,
 - **la Communauté Urbaine de Bordeaux**, représentée par Monsieur Vincent FELTESSE,
Président, en vertu de la délibération de la Commission Permanente du...
Ci-après désignée « la CUB »,
 - **la Ville de Bordeaux**, représentée par Monsieur Alain JUPPE, maire, en vertu de la
délibération du Conseil Municipal du...
Ci-après désignée « la Ville de Bordeaux »,
- Réseau Ferré de France**, représentée par Monsieur Bruno de MONVALLIER, directeur
régional Aquitaine-Poitou Charentes
Ci-après désigné « RFF »,
- **La Société Nationale des Chemins de Fer Français**, , Etablissement Public Industriel et
Commercial (EPIC) inscrit au registre du Commerce de Paris sous le numéro RCS B 552
049 447 N° APE 632 A, dont le siège est à Paris XIVème, 34 rue du Commande
Mouchotte, représentée par Madame Sophie BOISSARD, Directrice Générale Déléguée
Gares & Connexions, agissant au nom et pour le compte de ladite Société et dûment
habilitée à cet effet,
Ci-après désignée « SNCF » ou
« Gares&Connexions»

Ci-après dénommés ensemble « les cofinanceurs de l'étude ».

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

Préambule

1 Contexte

Une ambition urbaine de l'ensemble des cofinanceurs de l'étude autour de la gare de Bordeaux Saint Jean

En adéquation avec les orientations du Grenelle de l'Environnement, la gare de Bordeaux St-Jean sera desservie à l'horizon 2016 par la LGV Tours - Bordeaux, puis par les Grands Projets du Sud Ouest (LGV Bordeaux Toulouse et Bordeaux Espagne), dans la perspective desquels il est envisagé un **doublément du trafic à l'horizon 2020** (9 millions de voyageurs/an en 2009 – 18 à 20 millions de voyageurs/an en 2020), prévision qui sera affinée dans le cadre de la présente démarche. Pour faire face à cette augmentation du trafic, une adaptation des services et des infrastructures va être nécessaire.

Au regard de ces projets structurants pour l'Aquitaine s'est dégagé un consensus entre l'ensemble des cofinanceurs de l'étude pour faire de la gare de Bordeaux une centralité affirmée aux différentes échelles du territoire.

Après une première étape d'aménagement accompagnant l'arrivée de la ligne C du tramway en gare de Bordeaux et qui a transformé la gare Saint Jean en un véritable pôle d'échanges multimodal, opération financée par la CUB, la Région, le Département et la SNCF, l'ensemble des cofinanceurs a décidé de lancer une série d'études et de réflexions afin d'anticiper le développement des trafics ferroviaires et l'arrivée des LGV, et d'optimiser le fonctionnement global pour une requalification la gare de Bordeaux.

Ainsi, la Communauté Urbaine de Bordeaux a mené une réflexion sur la requalification du développement économique du quartier Belcier et de l'îlot Armagnac, à travers notamment la création d'un pôle d'affaires s'inscrivant dans une stratégie plus globale :

- Désenclavement du Sud de la gare
- Réalisation du franchissement Jean-Jacques Bosc
- Préservation du quartier Belcier
- Restructuration de l'îlot Armagnac, de l'îlot Amédée-Saint-Germain.

A cet égard, le Plan local d'urbanisme communautaire définit les orientations d'aménagement suivantes pour le quartier Saint-Jean Belcier :

Ce quartier est défini comme étant « *un vaste territoire complexe et composé d'anciens quartiers populaires et de grandes emprises d'activités à restructurer pour anticiper l'arrivée du TGV et le développement concomitant d'un futur quartier d'affaires* ».

Il est précisé que « *Trois enjeux majeurs recouvrent la restructuration à terme du quartier Belcier :*

- *anticiper sur l'arrivée du TGV à deux heures de Paris pour développer un véritable projet de quartier autour d'un pôle tertiaire, en privilégiant les capacités constructives et l'accessibilité sud à la gare,*
- *Renforcer le poids démographique du quartier en s'appuyant sur le potentiel foncier ferroviaire libérable à moyenne échéance,*

- *Développer l'activité du marché d'intérêt national en tant que site économique d'intérêt métropolitain »,*

et l'amélioration de ses accès depuis le sud de l'agglomération par le prolongement de la rue d'Armagnac ».

Le quartier Saint Jean Belcier s'inscrit dans une opération d'aménagement plus vaste, reconnue Opération d'intérêt national (« OIN ») par décret du 5 novembre 2009. Se développant sur les communes de Bordeaux, Bègles et Floirac, ce projet d'aménagement doit faciliter le positionnement européen de la métropole bordelaise par l'émergence d'une nouvelle centralité économique et tertiaire et contribuer à l'amélioration de l'attractivité de la métropole. C'est également une grande opération de production diversifiée de logements visant à proposer une offre en ville, proche de l'ensemble des services et des transports. L'opération d'aménagement est en effet centrée sur la construction d'un pôle multimodal de transports dans et autour de la gare Saint-Jean, de niveau métropolitain et européen. La première phase opérationnelle de ce projet d'aménagement prendra corps par la création d'une Zone d'aménagement concerté de 170 ha environ autour de la gare Saint-Jean. Un concours d'urbanistes a été lancé dans ce cadre par l'EPA Bordeaux-Euratlantique le 20 avril 2010.

Au cœur de ce territoire, la gare de Bordeaux Saint-Jean fait l'objet d'un projet de requalification, avec des études particulières pour répondre à la croissance attendue du trafic, aux exigences de la législation en matière d'accessibilité, aux fonctionnalités et services liés à son rôle de pôle d'échanges multimodal majeur.

La Région Aquitaine élabore un Plan de développement du Ter Aquitaine à moyen et long terme en liaison avec la mise en service progressive des LGV tant au nord qu'au sud de Bordeaux ; développement ayant un impact sur les flux de voyageurs en gare de Bordeaux et l'organisation des échanges notamment avec les quais dits « Ter ».

Dans le cadre des études inscrites au Contrat de Plan 2000 – 2006, l'Etat, la Région, RFF et SNCF ont conduit une analyse des conditions d'exploitation de la gare Saint Jean à moyen et long terme selon la méthode dite d'analyse de la valeur.

Suite à la finalisation avec la SNCF du schéma directeur du patrimoine ferroviaire du complexe ferroviaire de Bordeaux, Réseau Ferré de France analyse les conditions d'exploitation de la gare de Bordeaux Saint Jean à moyen et long terme en liaison avec le cadencement généralisé du réseau ferré national et la croissance des trafics escomptés à moyen et long terme, tant voyageurs que marchandises. Dans ce cadre, une étude du graphique d'occupation des voies à quai et de la capacité de remisage du matériel roulant aux horizons considérés vient d'être menée au titre du contrat de projet 2007 – 2013.

Le Conseil Général de la Gironde prépare la mise en place d'un système d'information voyageurs de son réseau Transgironde coordonné avec les horaires des réseaux Tbc de la CUB et Ter Aquitaine, en complément de sa politique d'intermodalité et de connexion de ses lignes aux pôles d'échanges, parmi lesquels figure le pôle multimodal Saint Jean.

Dès 2007, la SNCF dans le cadre de ses responsabilités de gestionnaires de gares, a souhaité engager une réflexion d'ensemble afin de se préparer à la mise en service des LGV, dans le prolongement des travaux effectués autour du bâtiment historique de la gare.

En 2009, a été créée Gares et Connexions, nouvelle branche autonome de la SNCF en charge de la gestion et du développement des 3000 gares du réseau ferré national. Cette dernière souhaite affirmer la dimension intermodale et urbaine des gares en coopération avec l'ensemble des acteurs concernés.

2 Les réflexions préalables à l'opération de restructuration de la gare de Bordeaux Saint Jean

Un premier projet élaboré par la SNCF, à sa propre initiative, s'inscrivait dans une réflexion élargie au quartier Belcier intégrant une ouverture sur la Garonne et des accès depuis les quais et la rue d'Armagnac, une voie liaison douce vers la passerelle et une densification côté Belcier.

Suites aux premières présentations de ce projet faites à l'été 2008 à l'ensemble des partenaires, une deuxième étape du projet a débuté. Il a été demandé à Gares et Connexions de modifier son approche de projet en raison des études d'urbanisme qui allaient être lancées dans le cadre de l'OIN Bordeaux-Euratlantique.

Gares et Connexions a repris la démarche en ce sens en s'arrêtant aux limites du pôle d'échanges multimodal et de ses accès, et s'est attachée à présenter un projet suivant un phasage qui soit compatible avec la mise en service de la LGV Tours Bordeaux à l'horizon 2016 tout en conservant les principes du projet initial.

3 Une convention de financement pour l'élaboration du Programme et de l'Esquisse* de l'opération

Le 5 février 2010, les partenaires ont pris connaissance du projet cible proposé par Gares&Connexions, et ont convenu de formaliser leur partenariat et la démarche de projet dans une convention de financement, sur la base de ces éléments de cadrage, en vue de préciser la faisabilité de l'opération aux différentes étapes envisageables.

L'objet principal de cette convention est de déterminer le contenu et l'organisation du Programme et de l'Esquisse de l'opération de restructuration de la gare de Bordeaux Saint Jean à court, moyen et long terme :

- mise en service de la ligne à grande vitesse Tours – Bordeaux,
- mise en service des Grands Projets du Sud Ouest (Bordeaux – Espagne et Bordeaux – Toulouse),
- à long terme avec l'utilisation maximale de la gare de Bordeaux St Jean, due à la croissance des trafics de toute nature.

Cette étude doit permettre de définir précisément les besoins à satisfaire et le développement du projet à chaque étape, tant au niveau de sa faisabilité technique et financière, qu'en ce qui concerne le phasage de sa réalisation. Elle précisera, par ailleurs, les mesures conservatoires à prendre à chaque étape permettant de réaliser en temps utile l'étape suivante. Ces études devront, bien évidemment, se nourrir de l'ensemble des études et réflexions des cofinanceurs de l'étude déjà réalisées ou en cours.

La présente convention de financement s'appuie sur une volonté partagée des cofinanceurs de l'étude signataires de s'associer dans une démarche de projet pour répondre aux enjeux d'intermodalité, de déplacements, d'accessibilité et de programmation, en plus des besoins capacitaires liés à la mise en service des projets de LGV convergeant vers Bordeaux et au développement des trafics régionaux .

*Esquisse : étude architecturale, technique et financière de niveau Esquisse pour le pôle d'échanges multimodal, et de niveau faisabilité pour la valorisation des emprises Belcier et pour l'adaptation des installations ferroviaires), ci-après dénommée l'Esquisse.

ARTICLE 1ER : OBJET

La présente convention a pour objet de préciser les engagements réciproques de chacune des cofinanceurs de l'étude relatifs aux modalités de réalisation et de financement des études du programme et de l'Esquisse* de l'opération de restructuration de la gare de Bordeaux Saint Jean à court, moyen et long terme.

ARTICLE 2 : PERIMETRE DE L'ETUDE

Le périmètre de l'étude de restructuration de la gare de Bordeaux Saint Jean est précisé dans le cahier des charges annexé à la présente convention. Il est précisé que l'étude portera sur le seul périmètre opérationnel et s'intégrera dans le périmètre de réflexion concerté plus large, incluant l'ensemble des articulations du périmètre opérationnel avec son quartier dans la mesure où elles définissent les conditions d'accès au site.

ARTICLE 3 : CONSISTANCE DE L'ETUDE

3.1 Principes

Les cofinanceurs de l'étude s'accordent pour que les études visées à la présente convention comprennent :

- la définition précise des besoins des partenaires à satisfaire par la gare de Bordeaux à court, moyen et long terme,
- un programme-concept spatial de l'opération qui réponde à l'ensemble de ces besoins et notamment aux différentes étapes du développement du plan de transport suivantes :
 - 1) la mise en service de la LGV Tours Bordeaux à court terme,
 - 2) la mise en service des GPSO à moyen terme,
 - 3) l'utilisation maximale de la gare de Bordeaux St Jean due à la croissance des trafics de toute nature à long terme,avec définition d'une première estimation financière pour chacune des étapes ci-dessus.
- une esquisse de l'opération (niveau faisabilité pour la valorisation des emprises Belcier et pour l'adaptation des installations ferroviaires) avec un montant prévisionnel identifiant les coûts liés à chacun des besoins au delà des seules obligations de Gares et Connexions, et un phasage correspondant aux étapes citées ci-dessus,
- un plan d'affaires détaillé pour chaque étape,
- un planning prévisionnel de l'opération, détaillé par étape.

3.2 Objectifs et contenu des études

Le projet repose notamment sur différents objectifs parmi lesquels on peut citer :

- concevoir un ensemble cohérent et fonctionnel pour répondre à l'augmentation des flux de voyageurs et aux attentes nouvelles des usagers et exploitants de la gare à moyen et long terme, en veillant à garantir l'équité de traitement entre les futurs opérateurs ferroviaires,
- assurer l'accessibilité des usagers aux installations existantes et projetées tant internes qu'externes à la gare, au sens de la loi du 11 février 2005,
- renforcer l'intermodalité de la gare et son accessibilité extérieure,
- répondre aux besoins en stationnement de la gare à long terme,
- limiter le trafic VP (voitures particulières) aux riverains sur la longueur de la rue des Terres de Bordes, entre le pont du Guît et le pont en U, et permettre une sortie des usagers du futur parking de la gare permettant une séparation des flux suffisante pour

- assurer la cohérence avec le principe de site dédié aux transports en commun de cette rue,
- organiser la desserte de la gare à partir d'un accès VP du côté Armagnac,
- veiller à l'intégration architecturale du projet dans son environnement, dont le quartier Belcier,
- pérenniser une traversée publique dans la gare entre le quartier Belcier et le centre historique de Bordeaux,
- définir une programmation adaptée à cette nouvelle polarité urbaine et constituer un véritable espace urbain à proximité du pôle transport (commerces, services, stationnement, tertiaire ...),
- veiller à ce que l'économie du projet soit acceptable pour l'ensemble des opérateurs ferroviaires et des cofinanceurs de l'étude.

3.2.1 Le Programme-concept spatial de l'opération doit répondre à l'ensemble des objectifs et des attentes des cofinanceurs de l'étude et des différents maîtres d'ouvrage.

Les éléments de programme compléteront et préciseront les éléments de cadrage que Gares&Connexions a proposé dans le projet cible précité. Ils seront notamment définis après entretiens avec chaque cofinanceur de l'étude et s'attacheront à traduire leurs contraintes, leurs besoins et exigences.

Les éléments de programme devront permettre notamment de :

- préciser l'évolution attendue à moyen et long terme des flux de voyageurs purement ferroviaires,
- poser les principes de l'évolution des modes d'accès à la gare sur la base d'hypothèses d'évolution de l'offre pour chaque mode (piéton, vélo, auto, TC, ...)
- modéliser les flux de voyageurs et/ou riverains transitant dans la gare de Bordeaux en liaison avec l'augmentation du trafic voyageur à moyen et long terme et le développement urbain du quartier Belcier,
- proposer un redimensionnement des espaces, des circulations horizontales et verticales, des dispositifs de signalétique et communication, des services.
- veiller à assurer une meilleure accessibilité aux transports en commun et à la possibilité de mise en œuvre d'un système de contrôle de sûreté ferroviaire à long terme, distinguer clairement les espaces publics dédiés au transport du programme de valorisation (notamment commerciale) et assurer une parfaite lisibilité des différents accès aux quais et transports publics au travers de ces espaces,
- définir l'offre de stationnement nouvelle liée à la gare en précisant son affectation (places véhicules particuliers, places vélos, places loueurs, places autopartage...) et sa localisation au sein du périmètre opérationnel de l'étude, ainsi que l'offre de parking liée aux opérations de valorisation du triangle Belcier,
- définir une offre de service et de commerces adaptée à la fréquentation de la gare et aux besoins des voyageurs, voire des riverains, et respectant l'équité de traitement entre les différents opérateurs ferroviaires susceptibles d'intervenir à moyen et long terme en gare Saint Jean,
- prendre en compte les fonctionnalités futures de la rue des Terres de Bordes : rue transformée en site dédié pour les transports en commun avec circulation bidirectionnelle, circulation des voitures particulières admise pour les riverains, circulation vélos admise, aménagement de l'espace prévoyant des dispositifs permettant le stationnement et la circulation des autocars Transgironde, des autocars de substitution Ter Aquitaine, des bus internationaux, et des autocars de substitution SNCF, et permettant la sortie des usagers du futur parking de la gare, conçue en cohérence avec le principe de site dédié arrêté pour cette rue,
- assurer la qualité et la bonne visibilité de l'intermodalité en gare,

- faciliter les circulations des voyageurs en correspondance ou en interconnexion avec d'autres modes, par la création d'un lien entre les quais A,B,C et les autres quais ainsi qu'avec le parvis de la gare,
- développer un programme immobilier hôtels/commerces/bureaux/services sur la parcelle Belcier.

Pour chacune des étapes mentionnées au # 3.1, le Programme-concept spatial permettra de réaliser une première estimation financière du projet avec un premier chiffrage différenciant, notamment, les espaces publics et les surfaces de valorisation (en particulier commerciales).

3.2.2 L'Esquisse (niveau faisabilité pour la valorisation des emprises Belcier et pour l'adaptation des installations ferroviaires) du projet de restructuration de la gare de Bordeaux Saint Jean prévoira notamment un phasage de l'opération correspondant aux différentes étapes du développement du plan de transport suivantes :

- 1) la mise en service de la LGV Tours Bordeaux à court terme,
- 2) la mise en service des GPSO à moyen terme,
- 3) l'utilisation maximale de la gare de Bordeaux St Jean, due à la croissance des trafics de toute nature à long terme.

A ce stade, le montant prévisionnel du projet sera précisé pour chacune des trois étapes, incluant l'élaboration d'un plan d'affaires distinguant plus finement :

- i) les charges et les recettes liées aux différentes destinations des surfaces définies en conformité avec le programme en individualisant les coûts liés aux différents besoins à satisfaire au delà des obligations de Gares et Connexions,
- ii) des hypothèses de financement de l'opération basées sur des principes généraux de participation de Gares & Connexions liés notamment à ses obligations d'une part, à l'acceptabilité du niveau de la redevance transporteur par l'ensemble des opérateurs ferroviaires concernés d'autre part et au potentiel de valorisation du foncier SNCF.

Est annexé à la présente convention un cahier des charges des études qui fixe précisément le contenu du Programme et de l'Esquisse et la manière dont les cofinanciers de l'étude vont travailler entre eux.

ARTICLE 4 : DELAIS

La mission d'études se déroulera sur 10 mois, phases de validations exclues, à compter de la signature de la convention par la dernière partie co-contractante, selon la décomposition précisée en annexe 3 du cahier des charges, qui fait apparaître l'enchaînement des différentes phases et les validations.

ARTICLE 5 : MAITRISES D'OUVRAGE

Sur le périmètre de la gare de Bordeaux, les maîtrises d'ouvrage seront assurées par :

- Gares et Connexions, sur le périmètre d'actifs de la SNCF,
- Réseau Ferré de France sur son périmètre d'actifs.

Compte tenu du caractère étendu du projet de requalification de la gare de Bordeaux et des responsabilités de gestionnaire de gares dévolues à Gares et Connexions, les maîtres d'ouvrage sont convenus de confier à Gares et Connexions les études visées au présent protocole ainsi que la mission de coordination générale des études.

Les cofinanceurs de l'étude s'accordent sur le fait que Gares et Connexions est chargé de la conduite du Programme et de l'Esquisse.

Dans le cadre de sa mission d'études et de coordination générale, Gares et Connexions s'appuie sur la société AREP qui assure la maîtrise d'œuvre de l'Esquisse.

Gares & Connexions fera appel également à tous sous traitants (bureaux d'études) de son choix pour mener toutes études complémentaires liées notamment à l'élaboration du programme et aux problématiques d'ingénierie ferroviaire qui s'avèreraient nécessaires à la conduite de sa mission.

ARTICLE 6 : SUIVI DES ETUDES

Gares et Connexions, dans sa mission de coordination générale des études, s'appuie sur deux comités : le comité de pilotage et le comité technique.

6.1 Comité de pilotage

Un comité de pilotage des études est mis en place.

Il comprend les partenaires co-financeurs de l'étude :

- o Le Préfet de la Région Aquitaine,
- o Le Président du Conseil Régional d'Aquitaine,
- o Le Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux,
- o Le Maire de Bordeaux,
- o Le Directeur général de l'EPA Bordeaux Euratlantique,
- o Le Directeur Régional de RFF,
- o la Directrice de SNCF/Gares et Connexions

En fonction de l'ordre du jour, des partenaires extérieurs au présent protocole pourront être invités à participer au Comité de Pilotage.

Le comité de pilotage des études suit et valide le déroulement et le contenu des études tel que défini à l'article 3. Il veille, par ailleurs, à la cohérence d'ensemble du projet, en particulier à la bonne coordination avec le projet global d'aménagement urbain. Il s'appuie sur le travail préparatoire effectué par le Comité Technique.

La présidence du Comité de Pilotage est assurée par le Préfet de la Région Aquitaine.

Le secrétariat du Comité de Pilotage est assuré par la DREAL Aquitaine, avec l'appui de Gares et Connexions.

Le comité de pilotage se réunit :

- sur proposition de Gares et Connexions ou d'un autre cofinanceur avec un préavis d'un mois,
- à minima à chaque étape des études et pour présentation de leurs résultats,
- et en cas de besoin, pour s'accorder sur des orientations en cours d'étude, sur des modifications du programme ou des délais des études.

En vue de la tenue du Comité de Pilotage, Gares et Connexions proposera à la DREAL Aquitaine un ordre du jour prévisionnel et les documents d'études associés, 15 jours minimum avant la date de réunion en vue de leur transmission à chacun des cofinanceurs de l'étude.

A l'issue du Comité de Pilotage, Gares et Connexions adresse à chaque cofinancier de l'étude, dans un délai de 15 jours, un compte - rendu pour validation accompagné des documents présentés en réunion. Les observations seront adressées à la DREAL Aquitaine chargée de la diffusion du compte-rendu définitif.

6.2 Le Comité Technique

Le Comité de Pilotage est assisté par un Comité Technique qui constitue le premier niveau d'orientation, de suivi et de validation des études. Il est composé d'un représentant de chacun des cofinanceurs de l'étude de la présente convention:

- d'un représentant de l'Etat,
- d'un représentant de l'EPA Bordeaux Euratlantique,
- d'un représentant du Conseil Régional d'Aquitaine,
- d'un représentant de la CUB,
- d'un représentant de la ville de Bordeaux,
- d'un représentant de RFF,
- d'un représentant de la SNCF /Gares et Connexions.

En fonction de l'ordre du jour, des partenaires extérieurs à la présente convention pourront être invités à participer au Comité technique

Le Comité Technique a pour mission :

- d'instruire les différentes étapes d'avancement des études et de définition du Programme et de l'Esquisse,
- d'instruire et de valider techniquement le contenu et les différentes phases des études en fonction des orientations du Comité de Pilotage,
- de préparer les réunions du Comité de Pilotage, et notamment l'inscription des sujets à son ordre du jour et des présentations qui y seront faites.

Il se réunit en tant que de besoin et à minima à chaque étape des études à l'initiative de Gares et Connexions ou de tout autre cofinancier, avec un préavis de 15 jours.

L'animation et le secrétariat du Comité Technique sont assurés par Gares et Connexions.

En vue de la tenue du Comité Technique, Gares et Connexions transmet à chacun des cofinanceurs de l'étude un ordre du jour prévisionnel et les documents d'études associés, une semaine minimum avant la date de réunion.

Chaque réunion du Comité Technique fait l'objet d'un compte - rendu accompagné des documents présentés en séance et transmis à chaque cofinancier dans un délai de 15 jours suivant sa tenue.

ARTICLE 7 : COUT DES ETUDES

Les montants indiqués dans la présente convention sont exprimés en euros courants hors taxes.

Le coût prévisionnel des études définies à l'article 3 de la présente est évalué à **1 309 000 € hors taxes.**

ARTICLE 8 : DISPOSITIONS FINANCIERES

8.1 Principe de financement

Les cofinanceurs de l'étude s'engagent à participer au financement des études conduites par Gares et Connexions au titre de la présente convention, selon la clé de répartition suivante, dans la limite des montants indiqués :

Cofinanceurs de l'étude	Montant HT	%
Etat	196 350 €	15 %
EPA Bordeaux Euratlantique	65 450 €	5 %
Conseil Régional d'Aquitaine	130 900 €	10 %
CUB	130 900 €	10 %
Ville de Bordeaux	65 450 €	5 %
RFF	196 350 €	15 %
SNCF-Gares&Connexions*	523 600 €	40 %
Total	1 309 000 €	100%

Cette répartition ne préjuge en rien d'une éventuelle participation des cofinanceurs de l'étude aux dépenses liées aux étapes suivantes.

8.2 Modalités de versement

Sur présentation par Gares et Connexions d'une facture accompagnée des pièces justificatives, les cofinanceurs de l'étude règlent leurs participations suivant l'échéancier ci-après, pour chacune des études prévues à l'article 3:

- Premier appel de fonds et appels de fonds intermédiaires :

A la signature de la convention	15%
A la validation du Programme-concept spatial de l'opération et de la première estimation financière	32.5%
A la validation de l'étude d'esquisse et de faisabilité financière	32.5%

Le cumul des fonds appelés ne peut excéder 80% des participations définies à l'article 8.1.

Les appels de fonds porteront sur des montants facturés sans TVA.

- Le solde :

Après achèvement de la totalité des études, c'est-à-dire dès validation finale par le Comité de Pilotage, Gares et Connexions présente le relevé des dépenses final sur la base des dépenses constatées incluant notamment les dépenses de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage. Sur la base de celui-ci, Gares et Connexions procède, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde dans la limite de 20%.

Les sommes dues à Gares et Connexions au titre de la présente convention sont réglées dans un délai maximum de 45 jours à compter de la date de réception des appels de fonds adressés par courrier recommandé avec accusé de réception. A défaut, le montant dû est passible d'intérêts moratoires calculés au taux d'intérêt légal majoré de deux points.

Le paiement est effectué par virement bancaire à :

Bénéficiaire	Agence	N° établissement	Code guichet	N° de compte	Clé
SNCF Gares et Connexions	Agence centrale de la Banque de France à Paris	30 001	00064	00000062392	74

8.3 Economie et dépassement de coût

Dans l'hypothèse d'un coût total de l'étude inférieur au coût prévisionnel des études visé à l'article 7, la part de chaque cofinanceur de l'étude est réajustée au prorata de sa participation.

En cas de surcoût, les dispositions prévues à l'article 9 s'appliquent.

8.4 Domiciliation de la facturation

La domiciliation des cofinanceurs de l'étude pour la gestion des flux financiers est :

Cofinanceurs de l'étude	Coordonnées
Etat	Préfecture de la Région Aquitaine Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Cité administrative, Rue Jules Ferry 33090 Bordeaux Cedex Nom du service : Service Mobilité, Transports et Infrastructures N° de téléphone : 05.56.24.82.80 Adresse électronique : smti.dreal-aquitaine@developpement-durable.gouv.fr
EPA Bordeaux Euratlantique	A compléter
Région Aquitaine	Conseil Régional d'Aquitaine Hôtel de Région 14,rue François de Sourdis 33077 Bordeaux Cedex Nom du service : Direction des Infrastructures et Transports N° de téléphone : 05.57.57.82.75
CUB	A compléter
Ville de Bordeaux	A compléter
RFF	Pôle Finance et Achats / Unité back office – appel de fonds 92 avenue de France 75648 PARIS CEDEX 13 N° de téléphone 01.53.94.32.83

ARTICLE 9 : MODIFICATION DU PRESENT PROTOCOLE

Toute modification de la consistance des études ou tout dépassement du coût donne lieu à l'établissement d'un avenant à la présente convention.

ARTICLE 10 : DIFFUSION ET COMMUNICATION

10.1 Données d'entrée émanant des cofinanceurs de l'étude

Les cofinanceurs de l'étude s'engagent à fournir à Gares et Connexions, en sa qualité de coordonateur général des études, tous les documents utiles aux études dont elle a la responsabilité.

Les principaux documents et études correspondantes sont notamment listés dans le cahier des charges annexé à la présente convention.

Gares et Connexions s'engage, pour sa part, à ne pas utiliser ni divulguer ces documents dont elle n'est pas propriétaire, en dehors du champ des présentes études et des présents cofinanceurs de l'étude. Toute autre utilisation nécessite l'accord préalable du propriétaire des données.

Gares et Connexions s'engage à faciliter l'échange de données entre cofinanceurs de l'étude.

10.2 Diffusion et Communication des études

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention sont la propriété de Gares et Connexions qui en assure la diffusion aux cofinanceurs de l'étude. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des autres cofinanceurs de l'étude.

Dans le respect des dispositions précédentes, les cofinanceurs de l'étude s'engagent à faire mention de la participation des autres parties à la convention dans toute publication ou communication des études. Les dossiers d'études, documents et supports d'information mentionneront de manière explicite la nature et les logos des cofinanceurs de l'étude.

Après validation de chacune des étapes d'études par le Comité de Pilotage, chaque cofinanceur recevra un exemplaire complet des dossiers d'études correspondants dans le mois qui suit.

ARTICLE 11 : RESILIATION DE LA PRESENTE CONVENTION

En cas de non respect par l'un des cofinanceurs de l'étude de ses engagements au titre de cette convention, sa résiliation pourra être sollicitée par tout autre cofinanceur qui aura demandé à cet effet la réunion du Comité de Pilotage par lettre recommandée avec accusé de réception.

Cette demande de résiliation sera examinée par le Comité de Pilotage qui statuera à la majorité sur sa prise en considération et sa prise d'effet.

Sur la base du relevé de dépenses final établi à la date de résiliation, Gares et Connexions procède, dans un délai de deux mois, à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des cofinanceurs de l'étude au prorata de leur participation.

ARTICLE 12 : LITIGES

A défaut d'accord amiable, tous les litiges auxquels pourraient donner lieu l'interprétation et l'exécution de la présente convention relèvent du Tribunal Administratif de Bordeaux.

ARTICLE 13 : ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention prend effet à la date de sa signature par l'ensemble des cofinanceurs de l'étude. Elle expire au versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente convention.

ARTICLE 14 : MESURES D'ORDRE

Les frais de timbre et d'enregistrement seront à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

Les signataires font élection de domicile en leur siège pour l'exécution du de la présente convention.

ARTICLE 15 : PIECES CONTRACTUELLES

Les pièces contractuelles sont constituées par :

- la présente convention et ses éventuels avenants,
- ses annexes : Cahier des Charges des études Programme et Esquisse de l'opération ,

Séance du lundi 27 septembre 2010

La présente convention est établie en 7 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Fait à Bordeaux, le 2010

Dominique SCHMITT Préfet de la Région Aquitaine	Alain ROUSSET Président du Conseil Régional d'Aquitaine
Alain JUPPE Maire de Bordeaux	Vincent FELTESSE Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux
Bruno de MONVALLIER Directeur Régional de RFF	Philippe COURTOIS Directeur de l'EPA Bordeaux Euratlantique
Sophie BOISSARD Directrice de SNCF- Gares&Connexions	

- 15 -

MME TOUTON. -

Cette délibération concerne un financement d'études que nous avons d'ailleurs, pour ceux qui sont Conseillers communautaires, voté vendredi à la CUB.

Vous savez que des études ont été engagées pour définir les besoins que va occasionner l'arrivée des lignes à grande vitesse Bordeaux / Paris, puis Bordeaux / Toulouse / Bilbao. Les conséquences sont importantes sur le nombre de passagers à la gare Saint-Jean qui passera de 8 - 9 millions à environ 20 millions de passagers.

Donc nous avons décidé avec l'ensemble des partenaires RFF, SNCF région, CUB, Euratlantique, Etat et Ville d'engager des études complémentaires afin de définir à fond les besoins, un programme de l'opération, une esquisse, un plan d'affaires et un planning prévisionnel.

Ces études se dérouleront sur 10 mois. Elles seront suivies par un comité de pilotage réunissant l'ensemble des co-financeurs, qui sera lui-même appuyé par un comité technique dans lequel la Ville sera présente.

Le coût de l'étude est évalué à 1.309.000 euros.

M. LE MAIRE. -

M. MOGA

M. MOGA. -

Deux minutes, Monsieur le Maire pour me féliciter de cette convention en tant que maire adjoint du quartier.

J'en profite aussi pour attirer l'attention du Conseil sur l'implantation prochaine, début octobre, au sein de notre nouvelle mairie de quartier située près de la gare Saint-Jean, d'un totem, c'est-à-dire d'une borne interactive à la demande de RFF.

Dans le cadre de sa concertation sur les lignes à grande vitesse Bordeaux / Toulouse, Bordeaux / Hendaye, dénommées GPSO, c'est-à-dire Grand Projet Sud-Ouest, RFF désire être au plus près des publics concernés. Bordeaux est concernée car le faisceau ferré passera sous le boulevard Jean-Jacques Bosc ; donc les Bordelais seront concertés à ce niveau.

M. LE MAIRE. -

M. RESPAUD

M. RESPAUD. -

Monsieur le Maire, cette délibération est assez surprenante parce que je crois que le problème ce n'est pas le financement d'études, ce n'est pas le manque d'idées, le problème c'est surtout celui du financement de la réalisation.

La SNCF et RFF savent bien que cet investissement très lourd ne pourra qu'être un plus pour eux dans l'avenir en améliorant la rentabilité des besoins ferroviaires, mais elles ne veulent pas payer seules l'extérieur de la gare, mais également l'intérieur. C'est surtout ça le problème.

Il y a un indice qui est quand même inquiétant, c'est le problème de la marquise existante sur la gare Saint-Jean qui a été un moyen pour prendre en otage tous les usagers, mais également les collectivités locales. Monsieur le Maire, je crois qu'il faut réagir très fort là-dessus.

Il est anormal que dans ce bâtiment classé on ait commencé à rénover la marquise existante en omettant de remettre les carreaux sur le côté Sud. Je crois que ça, ça doit être un préalable à toute intervention nouvelle de la Ville de Bordeaux.

Je tenais à attirer votre attention là-dessus.

Vous le savez, la contribution des collectivités locales est maintenant très forte par rapport à tout ce qui est ferroviaire. Demain nous aurons l'occasion d'aborder tous ces problèmes avec le ministre.

Il va falloir en outre participer à la nouvelle gare de Bordeaux Saint-Jean en tant que collectivité. Parce que, quand vous dites dans la délibération que cela « ne préjuge en rien d'une éventuelle participation des co-financeurs de l'étude aux dépenses liées aux étapes suivantes », écoutez, Monsieur le Maire, vous n'êtes pas naïf. Vous savez bien qu'il va être très difficile de participer à l'élaboration du programme à l'intérieur du comité de pilotage sans participer après au financement.

Aujourd'hui vous financez des études sous maîtrise d'ouvrage de gares et connexions, et de RFF. Demain vous financerez les travaux nécessaires.

En tout cas moi je pense qu'il y a un préalable qui est la réfection de la marquise Sud de la gare Saint-Jean, terminer les travaux, ce qui n'est pas fait pour le moment.

Deuxièmement je crois qu'on met le doigt dans un engrenage qui risque de s'avérer fort coûteux pour la Ville de Bordeaux. C'est pourquoi nous nous abstiendrons.

M. LE MAIRE. -

Pas d'autres remarques ?

MME TOUTON. -

Une réponse, peut-être.

M. LE MAIRE. -

Oui.

MME TOUTON. -

Une réponse sur le tympan. Effectivement, on a alerté RFF depuis déjà le mois de juillet sur ce problème de tympan qui devait être terminé. Une réunion technique s'est déroulée en présence de tous les ingénieurs qui travaillent sur ce site ainsi que l'Architecte des Bâtiments de France et la DRAC.

Un accord est intervenu entre la SNCF et l'ensemble des partenaires pour que ce tympan Sud se ferme peu à peu. Donc ils remettront tout en œuvre pour le terminer dans les mois qui viennent.

M. LE MAIRE. -

Le projet de la nouvelle gare est un projet extrêmement ambitieux. Globalement il tourne autour de 300 millions d'euros. Il sera découpé en plusieurs phases, la première consistant à réaliser une passerelle au-dessus des voies pour permettre le bon fonctionnement à l'arrivée des TGV. Là ça tourne autour d'une cinquantaine de millions d'euros, je n'ai pas le chiffre exact en tête, un petit peu plus.

J'ai indiqué très clairement que la Ville de Bordeaux n'avait ni la compétence ni les moyens de participer au financement de l'investissement. Nous participons aux études pour être autour de la table et savoir ce qui va se passer dans le quartier. Ça me paraît de bonne méthode. En revanche il n'est pas question que nous participions à l'investissement.

La seule ouverture que j'ai faite c'est de dire : le jour où on pourra constater qu'il y a des retours fiscaux pour la Ville, où cette opération rapportera, par exemple par le biais de la taxe foncière, des ressources supplémentaires, il ne serait pas scandaleux que la Ville utilise une partie de ces ressources supplémentaires pour contribuer aux aménagements dans le pourtour de la gare. Mais certainement pas pour financer la gare. Notre budget d'investissement ne nous le permet pas et nous n'en avons pas la compétence.

A ce stade qui est contre ?

Qui s'abstient ? Abstention du groupe socialiste.

Merci.

ADOPTE A L'UNANIMITE DES VOTANTS

ABSTENTION DU GROUPE SOCIALISTE

D -20100504

**Complément de subvention au Conseil de l'Ordre des Architectes
. Autorisation.**

Madame Elizabeth TOUTON, Adjoint au Maire, présente le rapport suivant :
Mesdames, Messieurs,

La Ville de Bordeaux avait besoin pour l'Aquitaine d'un véritable lieu dédié à l'architecture. Dans cet objectif, elle a cédé à l'Ordre des Architectes en date du 14 octobre 2005 un immeuble de 912 m² au 308 avenue Thiers pour un prix de 246 000 €.

Ce lieu dénommé « le 308 » et inauguré en mars 2009 réunit dans un même endroit les structures professionnelles et culturelles des architectes d'aquitaine ; il permet à l'Ordre des Architectes de disposer d'une vitrine pour leurs activités et de poursuivre des actions de grande envergure dans un site exceptionnel.

La mutualisation des espaces a créée un véritable lieu de rencontre, d'exposition, de formation et a permis d'améliorer l'accueil du public.

Afin de contribuer à la réalisation de ce projet culturel et pédagogique, la Ville a versé à l'Ordre des Architectes une subvention de 20 000 € en janvier 2010.

Un complément de subvention de 10 000 € est demandé par le Président du Conseil Régional de l'Ordre des Architectes en investissement pour participer aux travaux d'aménagement du lieu.

En conséquence, je vous demande, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir autoriser Monsieur le Maire à :

Verser à l'Ordre des Architectes une subvention supplémentaire de 10 000 € destinée à participer aux travaux d'aménagement du 308 avenue Thiers.

MME TOUTON. –

La 504 concerne un complément de subvention de 10.000 euros qui est demandé par le Président du Conseil de l'ordre des architectes pour participer aux travaux d'aménagement du 308 avenue Thiers qui est un lieu qui réunit l'ensemble des structures professionnelles et culturelles des architectes.

M. LE MAIRE. -

Pas de problèmes ?

Pas d'oppositions ? Pas d'abstentions ?

(Aucune)

ADOpte A L'UNANIMITE

D -20100505

Exposition universelle de Shanghai 2010. Complément de subvention à la Cofres SAS. Autorisation.

Madame Elizabeth TOUTON, Adjoint au Maire, présente le rapport suivant :
Mesdames, Messieurs,

Durant l'Exposition Universelle de Shanghai, La Ville de Bordeaux a saisi l'opportunité proposée par la Cofres d'être présente tout le mois de septembre 2010 au sein du pavillon français, conçu par l'architecte Jacques Ferrier.

Cet évènement est l'occasion pour la Ville de mettre en valeur ses richesses auprès des visiteurs chinois autour du thème retenu pour le pavillon de « la ville sensuelle ».

Par délibération n° 20100428 en date du 19 juillet 2010, il a été voté une contribution de 45 000 € destinée à la COFRES qui, pour des raisons d'économie et de simplicité, règle directement sur place les entreprises chinoises mobilisées pour la réalisation et le montage des éléments de l'exposition.

La COFRES est également chargée de régler directement les frais liés à l'aménagement de l'espace et à l'accueil du public au sein du pavillon France.

Cependant les prévisions de fréquentation de l'espace Focus Bordeaux ont été revus largement à la hausse en raison de l'afflux de visiteurs au sein du pavillon français constaté ces derniers mois. Il est attendu désormais plus d'un million de visiteurs pour l'Exposition Bordeaux.

Devant cette affluence record, un renforcement des conditions d'accueil du public est indispensable.

Les recrutements nécessaires au bon déroulement de l'évènement engagent des frais estimés à 15 000 €. Ce complément de subvention viendra couvrir quatre postes d'accueil supplémentaires ainsi que du personnel de gardiennage permettant de garantir les conditions de sécurité imposées par le site.

En conséquence, nous vous demandons, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir,

- Autoriser Monsieur le Maire à verser ce complément de subvention à la COFRES d'un montant de 15 000 € destiné à payer les frais de personnel supplémentaires engagés pour l'Exposition Bordeaux à Shanghai.

La dépense sera imputée sur les crédits de l'exercice en cours, fonction 72 –compte 65-74.

MME TOUTON. -

La 505 est une demande de subvention complémentaire de 15.000 euros afin de renforcer l'accueil des visiteurs de « l'Exposition Bordeaux » au pavillon de France à Shanghai, vu le succès que remporte cette exposition qui devrait accueillir environ 1 million de visiteurs sur le mois de septembre.

M. LE MAIRE. -

Le pavillon de France qui a été critiqué par certains parce que nous avons le sens de l'auto-dénigrement, est un des pavillons les plus visités de l'Exposition Universelle. Il y a parfois 6 heures de queue, paraît-il, pour y entrer.

Donc c'est évidemment pour nous une vitrine irremplaçable. Ce sont des centaines de milliers de visiteurs, peut-être 1 million, qui auront pu voir des images de Bordeaux.

Pas d'oppositions ? Pas d'abstentions ?

(Aucune)

ADOpte A L'UNANIMITE