

**DELEGATION DE Madame Elizabeth TOUTON**

**D-2012/401**  
**Projet d'aménagement et d'extension de la Gare Saint-Jean**  
**- Application de l'article L300-2 du code de l'urbanisme**  
**- Approbation de la Ville de Bordeaux sur les modalités de concertation**

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

Mesdames, Messieurs,

Le projet de restructuration de la gare de Bordeaux Saint-Jean (extension Belcier) sur la commune de Bordeaux doit faire l'objet d'une concertation au titre des articles L.300-2 et R.300-1 à R.300-3 du Code de l'Urbanisme. Projet majeur en lien avec le développement de la ZAC Saint-Jean Belcier réalisée par Etablissement Public d'Aménagement Euratlantique, il porte sur le requalification complète de la Gare Saint-Jean à l'horizon de la réalisation de la ligne à grande vitesse.

Cette concertation préalable est destinée à informer et à recueillir l'avis et les observations du public et de l'ensemble des personnes concernées par cette opération. Elle est organisée par Gares&Connexions, maître d'ouvrage, dans les conditions proposées ci-après et soumises à l'avis de votre conseil municipal.

Ses objectifs sont les suivants :

- informer sur les aménagements envisagés dans le cadre du projet d'extension de la gare Bordeaux Saint-Jean côté Belcier
- recueillir les avis sur les principes d'aménagements envisagés, sur l'accessibilité de la gare par tous les modes de transport, ainsi que sur les schémas de déplacement envisagés.

Gares&Connexions propose les modalités de concertation suivantes qui devront être délibérées au sein de la commune de Bordeaux et de l'EPCI (Etablissement Public de Coopération Intercommunale) impliqué, à savoir la Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB) :

- *un dossier de présentation du projet mis à disposition à la gare de Bordeaux Saint-Jean et à la Mairie de quartier Bordeaux Sud*
- *une plaquette de synthèse du projet et de la concertation mise à disposition à la gare Bordeaux Saint-Jean et à la Mairie de quartier Bordeaux sud*
- *des panneaux d'exposition sur le projet et la concertation installée dans la gare Bordeaux Saint-Jean et dans la Mairie de quartier Bordeaux sud*
- *trois réunions publiques avec les habitants*
- *un espace dédié au projet sur le site <http://www.gares-connexions.com>*
- *un registre mis à la disposition du public à la gare de Bordeaux Saint-Jean et à la Mairie de quartier Bordeaux sud*
- *une adresse postale et mail pour le recueil des contributions et avis du public*
- *une information dans le magazine municipal et sur le site internet de la Ville de Bordeaux*
- *des affichettes sur les objectifs et les modalités de la concertation dans la gare de Bordeaux Saint-Jean et à la Mairie de quartier Bordeaux sud*
- *un courrier d'information sur les objectifs et les modalités de la concertation distribué dans les boîtes aux lettres des riverains de la gare de Bordeaux Saint-Jean*
- *un encart dans la presse locale sur les objectifs et les modalités de la concertation*
- *une informations auprès des médias locaux sous la forme d'une communiqué de presse*

La concertation préalable aura lieu du Mardi 25 septembre au Vendredi 2 novembre 2012.

Il nous appartient selon l'article précité de nous exprimer sur les modalités de concertation proposées.

En conséquence, je vous demande, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir émettre et approuver un avis favorable.

**ADOpte A L'UNANIMITE**

**MME TOUTON.** -

Avant de laisser la parole à M. Ligner de Gares & Connexions qui va nous présenter l'esquisse de projet de l'extension et de la restructuration de la gare de Bordeaux, je voulais rappeler que la gare avait déjà fait l'objet d'aménagements pour la transformer en pôle d'échange multimodal lors de l'arrivée du tramway.

Aujourd'hui elle doit faire face à un nouveau défi, l'arrivée de la ligne à grande vitesse à horizon 2017 et donc l'accueil de 18 millions de passagers, alors qu'aujourd'hui elle en accueille environ 11 millions.

Elle doit donc être restructurée, agrandie, ses abords et accès repensés.

Une convention sur le programme et l'esquisse de ce projet a été signée entre l'Etat, la Région, la Communauté Urbaine, la Ville de Bordeaux, l'Etablissement Public Euratlantique, RFF et Gares & Connexions. C'est Gares & Connexions qui a en charge ce projet.

Dès septembre les études feront l'objet d'une concertation dont les modalités vont vous être détaillées.

Je laisse donc la parole à M. Ligner qui va nous présenter cette esquisse de restructuration.

**M. LE MAIRE.** -

Je voudrais accueillir M. Ligner de Gares & Connexions, le remercier de sa patience et lui demander de nous présenter les grandes lignes de ce projet de gare.

*(Intervention illustrée par la présentation d'images vidéo)*

**M. LIGNER.** -

Monsieur le Maire, Mesdames, Messieurs les Conseillers, en complément de ce que vient de dire Mme TOUTON, la gare de Bordeaux après ses premiers travaux réalisés dans les années précédentes et inaugurés l'année dernière qui ont permis de vraiment mettre cette gare à un niveau de service pour ce qu'attendent les voyageurs aujourd'hui, un nouveau défi se présente avec des perspectives en termes de trafic qui sont vers une forte croissance.

Dans un premier temps, à l'horizon de la mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Tours-Bordeaux, nous attendons environ 18 millions de voyageurs, puis dans un horizon cible que nous avons imaginé autour de 2035, en tout cas quelques décennies après, nous imaginons que la capacité de la gare devrait être de l'ordre de 25 millions. Donc ça fait une évolution très très significative par rapport à aujourd'hui.

A noter que ces évolutions nous les imaginons en grande partie en augmentation du côté Belcier, c'est ce qu'on peut voir sur le schéma qui est présenté ici. Nous devrions avoir de façon à peu près durable un gros tiers des voyageurs qui accéderont au pôle multimodal de Bordeaux-Saint-Jean par le côté Belcier.

A titre de comparaison, ce que nous aurons en 2018/2020 côté Belcier en nombre de voyageurs correspond à peu près aujourd'hui à la fréquentation de la gare de Montpellier en année pleine. Donc ça sera un côté complètement significatif pour le fonctionnement de la gare de Bordeaux.

En termes d'accès quelques mots. Nous avons travaillé sur des hypothèses avec les partenaires avec lesquels nous travaillons dans le cadre de cette convention. Nous sommes complètement en phase avec les perspectives qui ont été prises par Euratlantique, et donc nous avons des hypothèses de diminution de la part du nombre de voitures qui accèderaient au pôle multimodal, et en contrepartie bien évidemment une augmentation significative du nombre de voyageurs qui accèderaient en transports en commun.

Bien évidemment nous n'avons pas oublié la place du vélo, puisque la capacité du stationnement vélo va plus que doubler dans le cadre de ce projet.

De façon visuelle l'emprise du projet se situe complètement du côté Belcier-Armagnac puisque l'opération qui vient d'être terminée côté Saint-Jean est plutôt bien réussie et que nous n'avons pas l'intention d'y revenir. Donc cette extension se situe côté Belcier avec principalement un bâtiment qui va héberger le cœur du projet – en bas à droite sur l'image – étendu par deux parties de manière à répondre aux besoins capacitaires à cet horizon.

Et bien sûr ce projet prend en compte complètement l'intégration dans le projet urbain Bordeaux-Euratlantique, avec notamment tout le cheminement vélo et intermodalité piéton qui tourne autour de la gare. Donc ce projet s'insère complètement dans cette perspective.

De façon un peu plus détaillée lorsqu'on revient sur le cœur du projet, le bâtiment dit principal qui héberge essentiellement le hall voyageurs sur le deuxième côté de la gare, sa deuxième face, héberge également un premier ouvrage en parking et aussi des commerces et des services de part et d'autre du hall voyageurs de manière à l'animer, à le rendre le plus vivant possible et le plus tourné vers la ville.

On peut voir aussi que cette gare sera aménagée par devant avec un parvis sur lequel je reviendrai.

Sur sa face arrière, juste pour vous montrer au-delà des éléments architecturaux, à ce stade nous avons deux caractéristiques que nous avons préservées pour l'avenir. C'est-à-dire que cette gare est compatible avec la création d'un quai qui viendrait s'accoler au futur bâtiment à moyen ou long terme de la même manière que côté Saint-Jean, et aussi et surtout cette gare est compatible avec une évolution, avec la création d'une passerelle par exemple que nous n'avons pas retenue à ce stade, mais qui pourrait être mise en service ultérieurement. Ce projet est compatible avec ce type d'évolution.

Une vue intérieure pour vous donner une idée du volume du bâtiment et surtout des espaces qui seront mis à disposition de l'ensemble des voyageurs et des usagers de la gare, avec des dispositifs qui vont bien sûr évoluer. En tout cas vous avez une image ici qui représente à peu près l'avancement des études à ce stade.

Et enfin les aménagements du parvis qui reflètent complètement la dimension intermodal du projet avec bien sûr le passage d'un bus à haut niveau de service sur la rue des Terres de Borde qui sera par ailleurs complètement apaisée, sur laquelle n'accéderont, en dehors des riverains, que ce fameux BHNS, bien sûr les taxis et surtout les modes doux dont les vélos qui pourront stationner à divers endroits sur le parvis et sur l'ensemble de la gare.

On voit ici l'image du bâtiment principal depuis la rue Eugène Delacroix avec la rue des Terres de Borde apaisée, le parvis qui sera aménagé en conséquence pour que les différents modes puissent accéder et bien sûr pour que les piétons puissent accéder à la gare dans les meilleures conditions.

Vous avez compris que la dimension parking est assez importante dans ce projet. Les voitures accéderont toutes par le même endroit du dispositif et se répartiront dans les différents ouvrages à l'intérieur du dispositif.

Je voudrais juste préciser que pour accéder au premier parking qui se situe près du nouveau hall de la gare, les voitures passeront sous le pont du Guit qui bien évidemment devra être aménagé en conséquence d'ici là.

Le planning de l'opération fait apparaître, en deux mots, que nous sommes sur une ligne assez tendue sur laquelle nous ne devons pas perdre de temps pour réussir à mettre en service cet ouvrage en même temps que la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux. Donc nous avons un certain nombre d'échéances, y compris à plutôt court terme, que nous devons respecter pour atteindre ces objectifs de planning.

Tout ce projet fera l'objet d'une concertation préalable au mois de septembre, qui se tiendra du 25 septembre au 2 novembre. Cette concertation fait l'objet de modalités qui sont soumises à délibération aujourd'hui.

**M. LE MAIRE.** -

Merci. Je rajouterai juste deux ou trois points. Vous l'avez signalé, mais nous souhaitons que ce nouvel accès à la gare soit particulièrement bien aménagé pour les vélos. Donc je pense qu'il y aura les parkings nécessaires.

J'insiste aussi sur un point qui est la nécessité d'avoir une capacité de parking pour les voitures suffisante. Vous nous avez dit qu'à terme la desserte de la gare serait assurée à 50% par les véhicules individuels, si j'ai bien retenu le chiffre ? Non ? 25 ?

**M. LIGNER.** -

24% exactement, contre 31% aujourd'hui.

**M. LE MAIRE.** -

D'accord. Il n'en reste pas moins que la partie Belcier sera dans une proportion importante desservie par les véhicules, alors que de l'autre côté ça sera presque exclusivement par les transports en commun, et donc une capacité de parking suffisante est nécessaire.

C'est pour moi l'occasion de redire ce que j'avais dit au Conseil de Communauté vendredi, c'est-à-dire que nous sommes fort inquiets de la perspective de voir le prolongement des lignes TGV vers Toulouse d'un côté et vers l'Espagne de l'autre remis au calendes grecques, ce qui affaiblirait complètement la portée de l'opération d'intérêt national Bordeaux Euratlantique.

Est-ce qu'il y a des questions ?

M. RESPAUD

**M. RESPAUD.** -

Je vais intervenir rapidement parce qu'il est déjà fort tard...

**M. LE MAIRE.** -

Moi je suis prêt à passer la soirée. Surtout ne vous limitez pas. Allez-y.

**M. RESPAUD.** -

Il ne faut pas vous sentir toujours victime...

**M. LE MAIRE.** -

C'est curieux, parce qu'à partir d'une certaine heure tous les dossiers passent à toute allure. C'est comme si ça ne vous intéressait plus. Continuez. Ne vous limitez pas.

**M. RESPAUD.** -

Vous vous sentez visé...

**M. LE MAIRE.** -

Non, non, pas du tout. Je suis très paisible et très serein. Je suis prêt à rester jusqu'à 8 ou 9 heures.

**M. RESPAUD.** -

Il est tard de toute façon et nous aurons l'occasion sur ce thème-là de nous réexprimer.

Vous donnez à M. Ligner une image du Maire de Bordeaux qui est déplorable...

**M. LE MAIRE.** -

Au contraire. Très ouverte à la discussion. C'est exactement le contraire.

**M. RESPAUD.** -

En tout cas je voulais le remercier pour sa présentation. Il avait déjà eu l'occasion de la faire, mais c'est vrai que c'est bien de se pénétrer de tout ça.

Ce que je veux dire c'est que l'objectif de cette délibération c'est quand même la mise en œuvre de la concertation concernant ce projet d'aménagement et d'extension de la gare Saint-Jean.

Vous en avez défini les modalités. Nous les partageons. Nous voterons donc pour cette délibération bien évidemment.

Je voudrais quand même faire un certain nombre de clarifications sur quelques points qui nous paraissent fondamentaux et qui devraient vous amener, vous Gares & Connexions, à faire un certain nombre peut-être de variantes de façon à ce qu'on ne soit pas dépourvu au dernier moment.

Je pars d'un constat, c'est le caractère plus raisonnable du projet qui nous est présenté aujourd'hui par rapport à ce qui avait été présenté il y a un ou deux ans.

Un projet qui est beaucoup plus simple, mais un projet qui a peut-être l'inconvénient de cette simplicité. On le voit dans les schémas que vous nous avez présentés, d'un côté on a une grande halle du côté Belcier qui est aérée, un beau bâtiment, léger, d'aspect moderne, élancé, et puis finalement tous les voyageurs seront conduits à la même chose qu'aujourd'hui, c'est-à-dire qu'ils vont être amenés à passer par le passage sous-terrain qui va les conduire aux voies vers le TGV ou vers le RER.

Vous dites qu'il y aura possibilité d'une passerelle. Je ne sais pas s'il y aura possibilité d'une passerelle plus tard, mais en tout cas pour le moment on a construit un énorme bâtiment mais qui aboutit au même résultat qu'à l'heure actuelle, c'est-à-dire à passer par un passage sous-terrain étroit que j'espère beaucoup plus lumineux qu'à l'heure actuelle, et qui amènera vers les voies.

C'est peut-être l'inconvénient d'avoir rabaissé les ambitions, mais c'est vrai que ça va conduire à ce que les Bordelais vont encore préférer aller sur la façade de la gare actuelle, plutôt que sur l'arrière, étant donné cette contrainte.

La seconde interrogation – tout ça est lié – c'est le caractère monumental de la gare, puisque finalement on est dans un quartier ou par exemple dans la rue des Terres de Borde la hauteur tourne à moins de 10 m, ce sont des R + 1 la plupart du temps, et là on va être confronté à un bâtiment qui sur la partie proche du pont du Guit débouche à 26 m. Même s'il y a un parvis de 35 m qui le séparera des maisons de la rue des Terres de Borde ce sera un choc.

Ce sera un choc d'autant plus important que ce choc ne s'impose que par des considérations commerciales, puisque la plus grande partie de l'ouvrage n'est constituée que de commerces et de parkings. L'aspect gare va être je suppose la partie rez-de-chaussée qui va être réaménagée où il y aura les guichets, etc., tout le reste sera en grande partie commerces plus parkings.

Il y a peut-être d'autres solutions qui peuvent être envisagées. La première c'est de faire sur la largeur de la gare ce que vous avez fait sur la longueur. Sur la longueur il y a une montée progressive de la hauteur de l'est vers l'ouest. Peut-être qu'une même stratégie peut être développée du sud vers le nord, ce qui donnerait moins cet aspect massif près du pont du Guit.

La seconde possibilité, c'est complémentaire, consiste à diminuer de façon drastique le nombre de places de parking en ce lieu, pas pour diminuer globalement les places de parking mais pour les reporter sur le parking P3 qui est le plus faible puisqu'il ne comprend que 300 places, et mettre à cet endroit précis peut-être un peu moins de commerces.

La justification principale de la hauteur, compte tenu que le passage vers les voies est sous-terrain, c'est quand même la création des parkings et des commerces. C'était la seconde interrogation.

La troisième c'est sur les parkings. Il faut créer 1800 places, ça personne ne le conteste. Mais pourquoi créer 850 places sur le site de la gare et seulement 2 parkings de 700 et 300 places sur Armagnac ?

On pourrait augmenter la hauteur et le nombre de véhicules sur le troisième parking qui pourrait atteindre lui aussi les 700 places et garder à proximité de la gare ce qui est nécessaire, c'est-à-dire la location de voitures, les places pour handicapés, les places pour voitures mutualisées, comme ça va se faire dans la plupart des cas dans Euratlantique puisqu'on prévoit des parkings mutualisés. Et dans ce cas on porterait le reste des automobiles vers les deux autres parkings qui seraient renforcés.



Ma quatrième interrogation porte sur le phasage des travaux. Fermeture du sous-terrain Belcier pendant les travaux, fermeture du pont du Guit pendant aussi assez longtemps, fermeture des parkings de stationnement actuels pendant les travaux, sans compter tous les travaux concomitants qu'il va y avoir dans le quartier, je dis que ça fait beaucoup.

Ça suppose donc un phasage des travaux précis et des solutions à trouver pendant les 4 ans que vont durer ces travaux.

Moi ce que je souhaiterais c'est que pendant la concertation vous ayez, Gare & Connexions et Euratlantique, un certain nombre de calendriers à donner de façon à ce qu'on puisse plancher dessus.

Ma cinquième interrogation est moins importante parce qu'elle n'est pas d'actualité aujourd'hui, porte sur le financement des travaux. Nous aurons l'occasion d'y revenir.

En tout cas le projet de gare tel qu'il nous est proposé avec surtout son volet commerces plus parkings qui n'ajoute pas grand-chose à l'accueil actuel des voyageurs, s'il est confirmé, ne permet pas, je le dis très clairement, d'envisager des financements des collectivités locales.

Je souhaiterais qu'il soit tenu compte de ces interrogations dans les variantes que vous serez amenés à proposer, parce que je suis persuadé que la concertation reprendra un certain nombre de points. Elle portera peut-être sur autre chose. Là j'ai brossé à grands traits un certain nombre de lignes forces. Mais il faut peut-être travailler en amont pour ne pas être déçu par la suite. Merci.

**M. LE MAIRE.** -

M. MOGA

**M. MOGA.** -

Monsieur le Maire, comme vous avez pu le constater dans cette délibération, la mairie de quartier Bordeaux-sud sera largement mise à contribution pour la mise en place de cette concertation sur le projet d'aménagement et d'extension de la gare Saint-Jean.

Vous pouvez être assuré, Monsieur le Maire, que notre quartier répondra présent afin d'aider la SNCF et Gares & Connexions dans cette tâche.

**M. LE MAIRE.** -

Merci.

Mme TOUTON

**MME TOUTON.** -

Juste un mot à mon tour concernant ce projet.

J'avoue que je suis assez satisfaite de ce qui nous est proposé. On a un volume de gare qui à la fois sera en capacité côté Belcier d'accueillir tous les voyageurs qu'on nous annonce et qui tient compte des maisons de la rue des Terres de Borde en offrant une graduation des niveaux : deux niveaux seulement, puis après deux niveaux en retrait, ce qui permettra aussi de pouvoir se connecter plus tard au hall de la gare Saint-Jean par une passerelle.

Je crois que ce projet permet d'allier à la fois les impératifs en termes d'accueil et de préserver le quartier Belcier et les volumétries des maisons le long de la rue des Terres de Borde.

Ce que vous nous dites, M. RESPAUD, est un peu contradictoire, parce qu'à la fois vous dites que c'est trop haut sur le hall, mais que ce n'est pas assez haut sur les parkings. Or les parkings, en tout cas le parking P1, il est certes face à l'espace public, mais aussi face aux immeubles de la rue des Terres de Borde. Je crois au contraire qu'on arrive au bon équilibre.

Un équilibre aussi en termes de nombre de places. 1850 places voitures créées à terme, 600 pour les vélos. Il me paraît indispensable, effectivement, de ne pas baisser ce nombre de places parce que comme vous le disiez ce sera l'accès principal pour les voitures, même si le nombre de voyageurs arrivant par voiture sera plus faible.

Donc nous sommes plutôt satisfaits du travail qui est réalisé. Nous attendons un peu plus de précisions maintenant sur les espaces publics et les aménagements de parvis, mais ça, ça sera l'objet des travaux d'avant projet qui vont se dérouler maintenant.

Et je crois que la concertation qui va se dérouler tout le mois de septembre va nous permettre de voir comment les usagers ressentent ce futur projet.

Voilà, en attente de ce retour sur la concertation.

**M. LE MAIRE.** -

Est-ce que M. Ligner veut ajouter quelques chose ?

Vous avez pris note des réactions. Je vous remercie.

Il s'agit d'approuver les modalités de concertation. J'ai cru comprendre qu'elles ne posaient pas de problèmes.

Pas d'oppositions ?

Pas d'abstentions ?

Merci.

## Projet d'extension de la gare de Bordeaux St Jean

La gare de Bordeaux Saint-Jean a fait l'objet d'aménagements du bâtiment historique, accompagnant l'arrivée du tramway en gare afin d'en faire un véritable pôle d'échange multimodal. Parallèlement à cette opération, une réflexion a été engagée pour répondre aux problèmes capacitaires, dans la perspective de l'arrivée de la LGV Tours-Bordeaux à l'horizon 2017 et d'une augmentation du trafic en conséquence, passant de 11 millions voyageurs / an en 2010 à 18 millions en 2018, puis à 25 millions en cible (2035).

Pour faire face à cette augmentation du nombre de voyageurs, une adaptation des services et des infrastructures est nécessaire dès l'échéance 2017 pour la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux.

Une convention « programme et esquisse de l'opération de restructuration de la gare de Bordeaux St Jean à moyen et long terme » a été signée le 1<sup>er</sup> mars 2011 entre l'Etat, la Région Aquitaine, la CUB, la ville de Bordeaux, l'EPA Bordeaux Euratlantique, RFF et Gares&Connexions.

Les études menées dans le cadre de cette convention ont permis de définir les grandes lignes du projet qui se compose de plusieurs ensembles qui s'articulent autour de la création d'un bâtiment principal sur le triangle Belcier.

Le cœur de ce bâtiment est constitué

- des espaces voyageurs : espaces de circulation, services de gares...,
- d'espaces de commerces et services sur environ 5000 m<sup>2</sup>
- d'un parking P1 (un niveau en souterrain et le reste en silo) de l'ordre de 850 places.

L'offre de stationnement est complétée par deux autres parkings P2 et P3 positionnés au sud du pont du Guit d'une capacité respective de 700 et 300 places.

Des aménagements extérieurs à ces bâtiments permettront :

- de créer un parvis devant le bâtiment principal,
- d'aménager un mail le long de la descente du pont du Guit en direction d'Armagnac
- de rendre la gare accessible aux voitures depuis Armagnac avec un aménagement du pont du Guit.

- De créer 600 places de vélos supplémentaires sur l'ensemble du PEM

Enfin, des évolutions sur la zone des quais sont prévues avec la mise aux normes de l'accessibilité des personnes handicapées et des PMR, la remise à niveau de l'aspect des souterrains et la création d'abris de quais.

En outre, une étude sur les modes d'accès a fait apparaître une très forte augmentation de la fréquentation des TCU (~70% d'augmentation d'ici 2018). Cette même étude a permis de dimensionner l'offre de stationnement pour répondre aux besoins de la gare.

Ces choix d'implantation des différents volumes et le concept spatial ont été validés par le comité de pilotage du 17 juin 2011.

Les études sur le projet se poursuivent dans le cadre d'une convention de financement des études d'avant projet dont les études sont menées courant 2012.

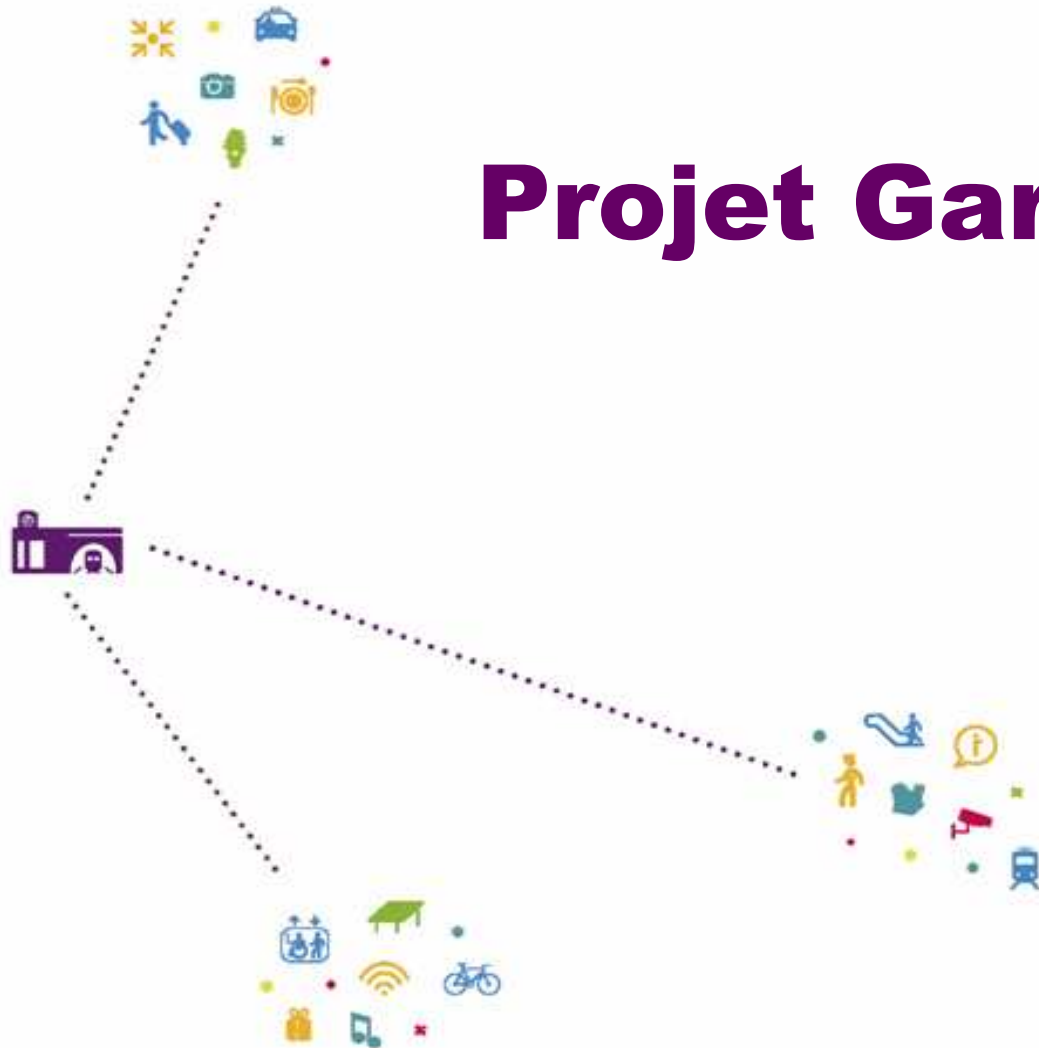
En l'état actuel du projet, SNCF Gares&Connexions souhaite réaliser la concertation préalable afin de recueillir les avis du public sur le projet. Cette concertation devrait se dérouler du 25 septembre au 2 novembre 2012. Les modalités de cette concertation sont soumises à délibération du conseil municipal. Elle prévoit notamment une information large du public à travers des expositions et des plaquettes ainsi que trois réunions publiques.

En ce qui concerne le planning, la mise en service de la gare est prévue pour le printemps 2017, comme la mise en service de la ligne SEA.

L'enquête publique se déroulera au second semestre 2013 et les travaux commenceront à la mi 2014.

# Projet Gare de Bordeaux

*juin 2012*



# Les objectifs et le cadre partenarial du projet

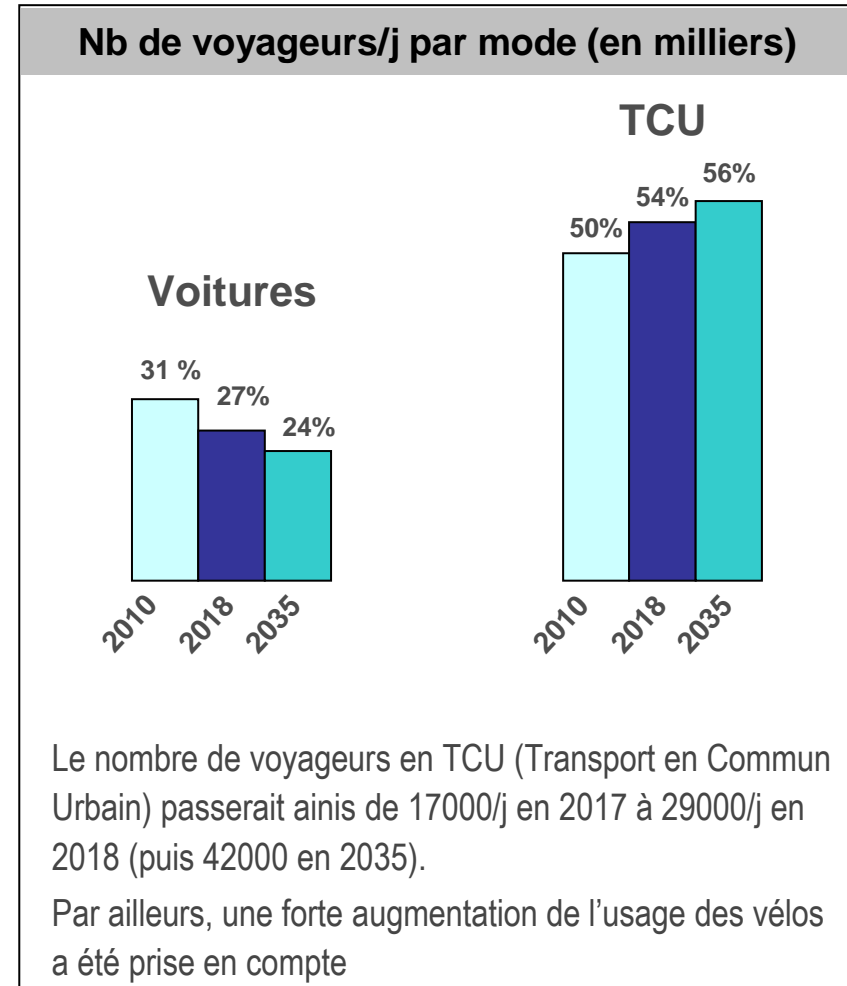
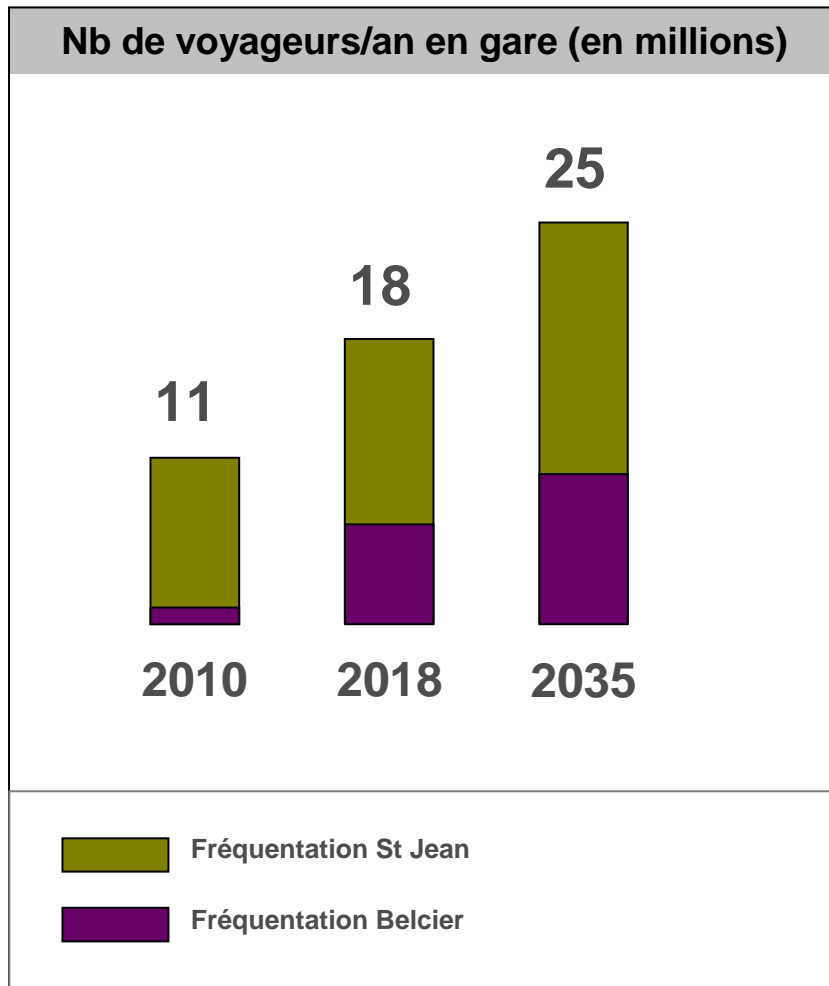
## Enjeux :

- Adapter la capacité de la gare aux flux attendus à l'horizon de la mise en service de la LGV SEA
- Renforcer l'intermodalité de la gare en prenant en compte le développement des transports en commun et des modes doux
- Répondre aux besoins de stationnement à moyen et long terme (vélos, 2 roues motorisées, voitures)
- Mettre la gare aux normes d'accessibilité des personnes handicapées et des PMR
- Veiller à l'intégration de la gare dans le quartier
- Intégrer les objectifs de développement durable dans le projet
- Obtenir un montage économique acceptable pour les transporteurs et les cofinanceurs

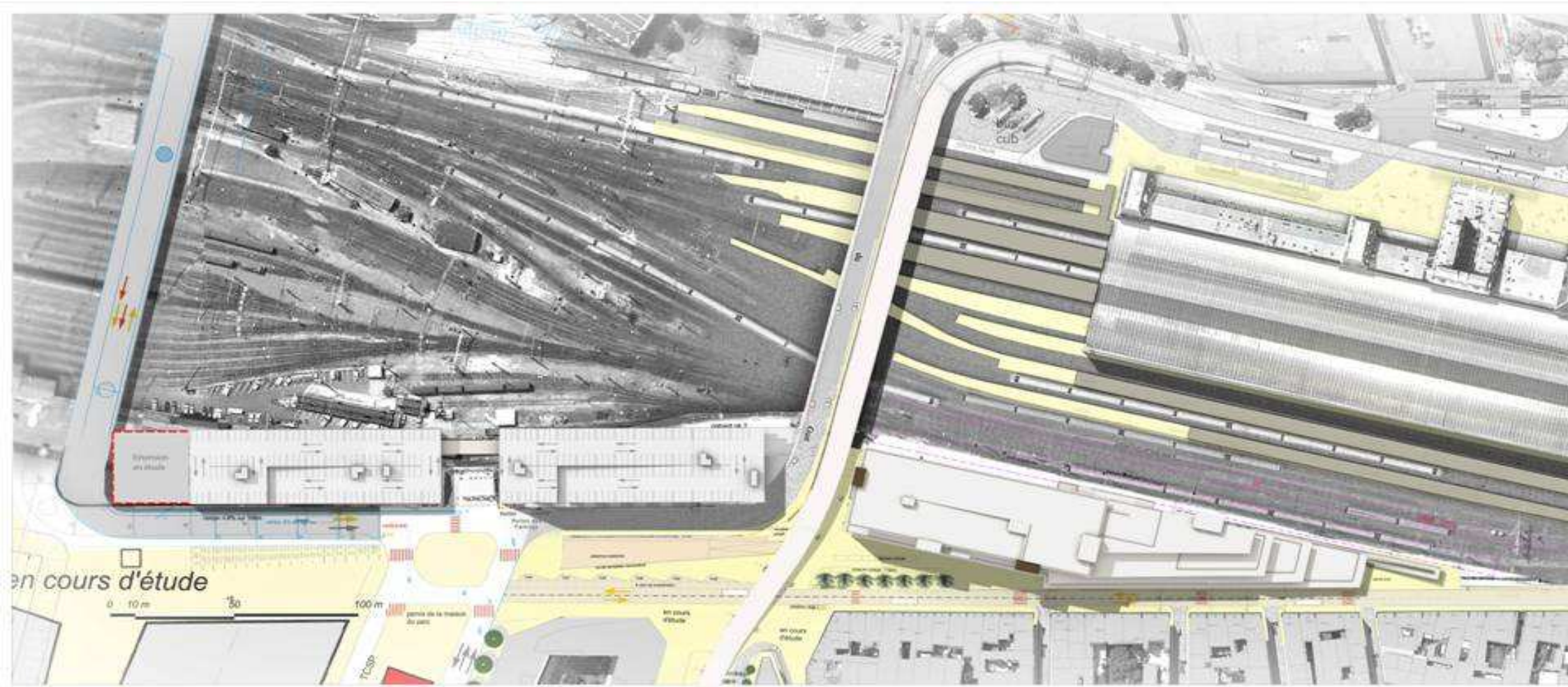
## Un cadre partenarial :

- Une première convention (montant de 1,3M€) a permis de réaliser les études préliminaires en 2011.
- Les partenaires de cette convention sont l'Etat, la Région Aquitaine, la CUB, la ville de Bordeaux, l'EPA Euratlantique, RFF et SNCF.
- Les mêmes partenaires financent la convention AVP dont les études se déroulent en 2012 (montant 4M€)

# L'évolution de la fréquentation

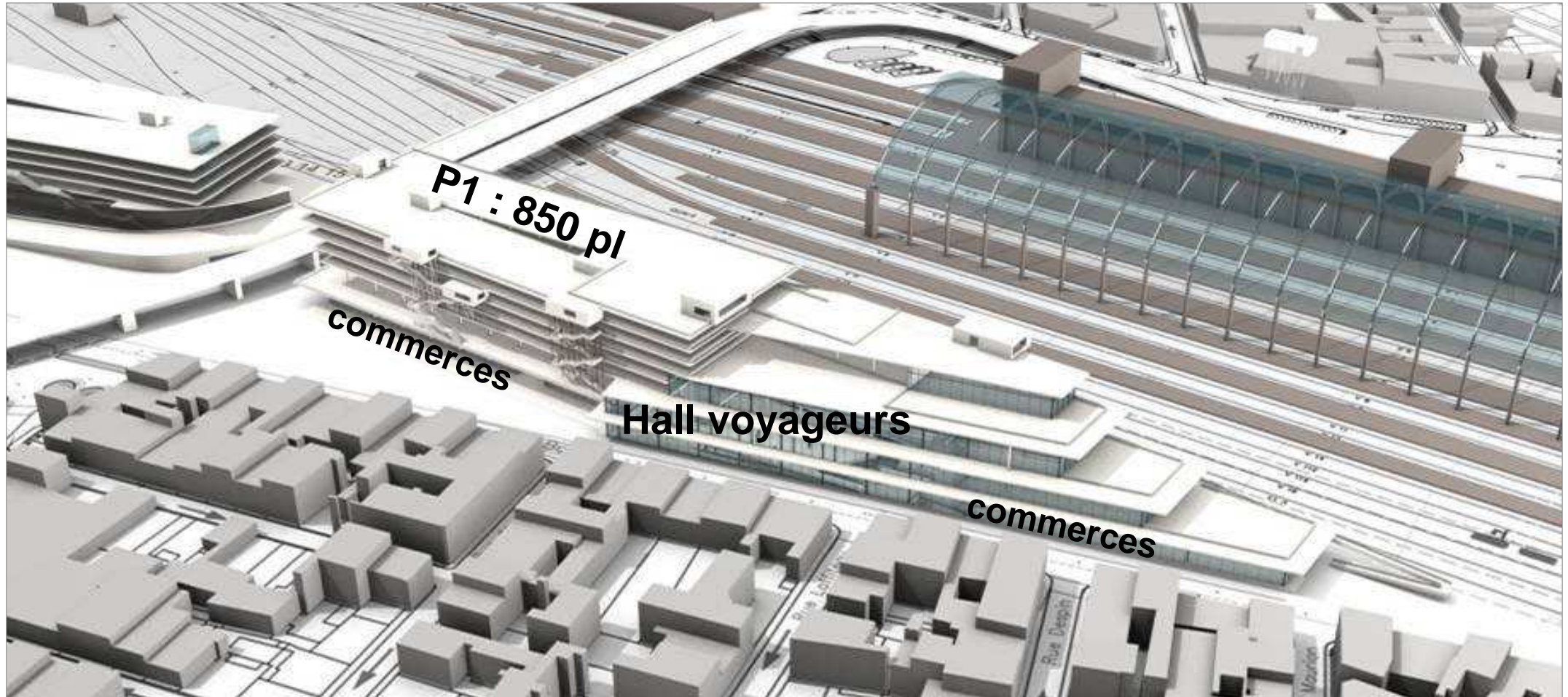


# Vue d'ensemble du projet

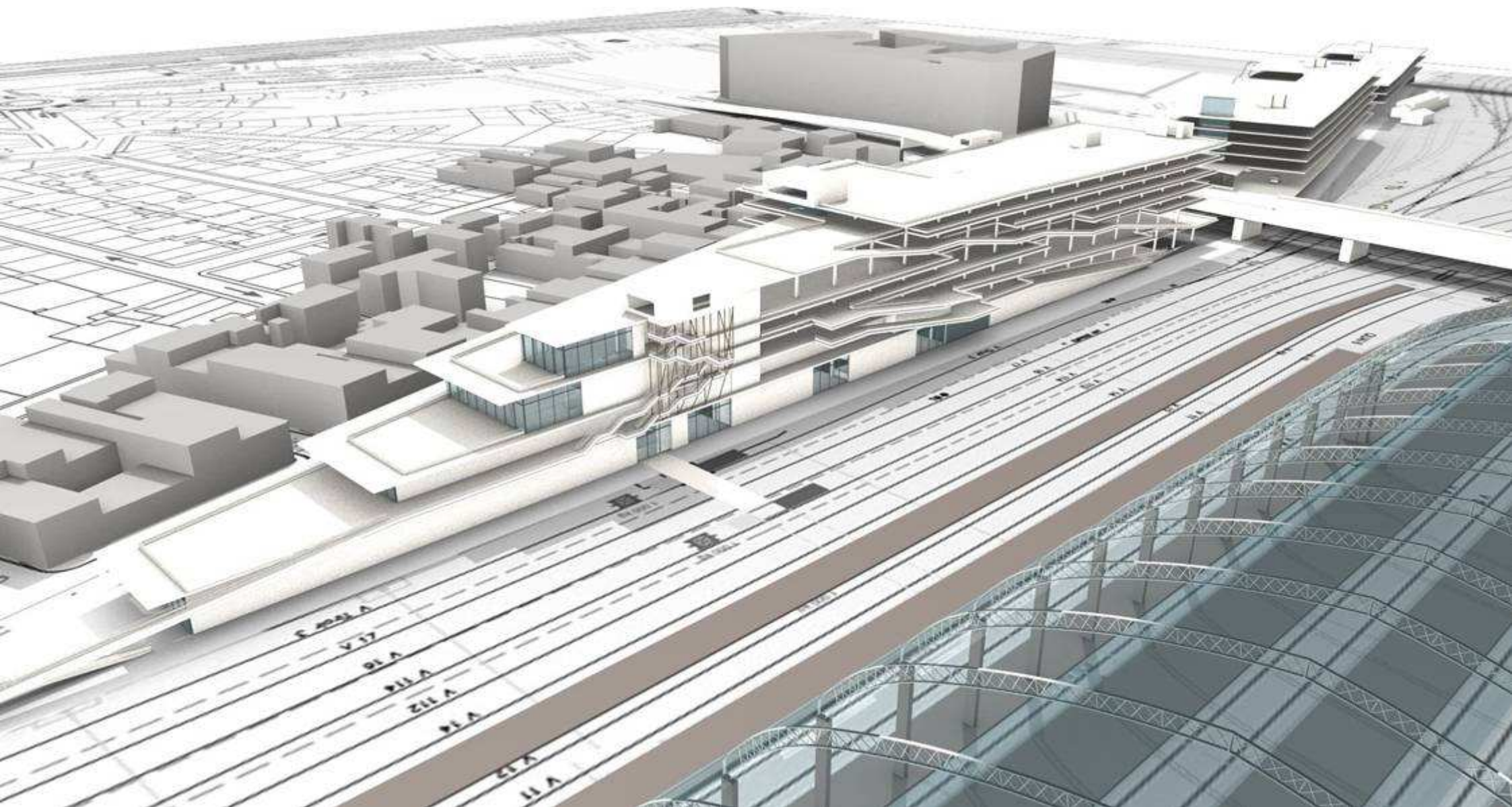




# Le bâtiment principal



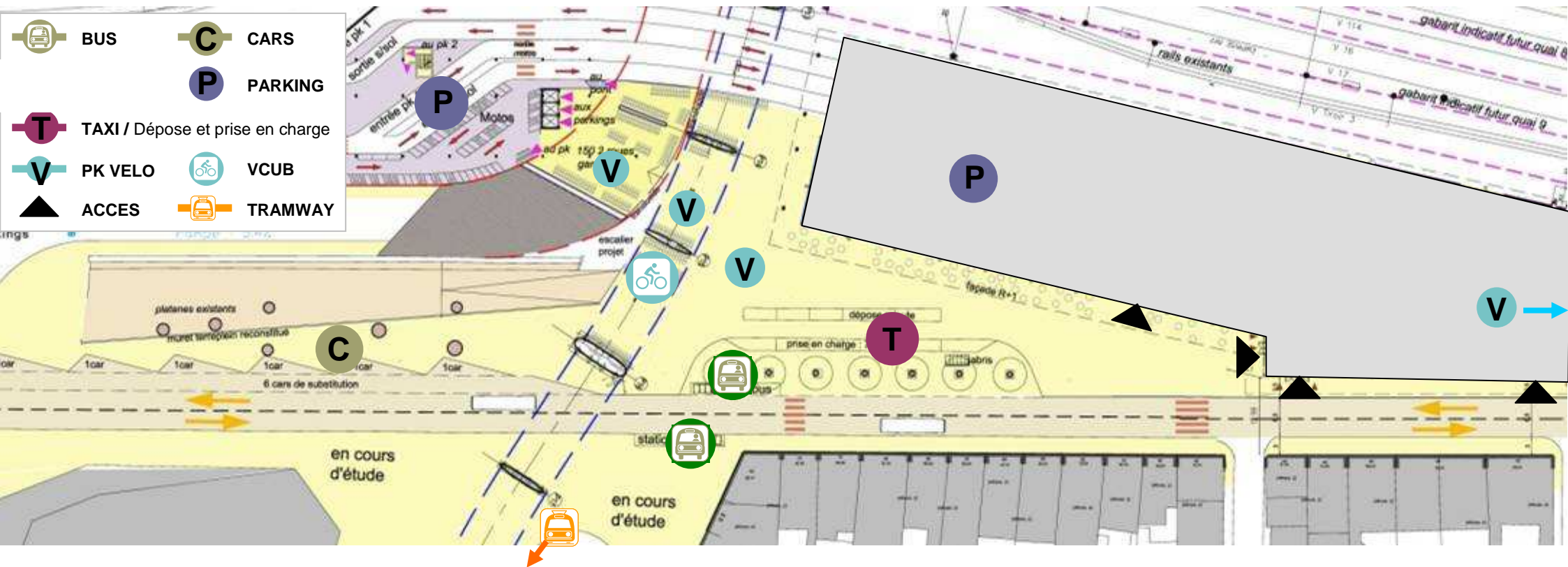
## *Le bâtiment principal vu côté St Jean*



## *Vue de l'intérieur du BV depuis l'accès principal*



# Réflexions sur l'aménagement du parvis

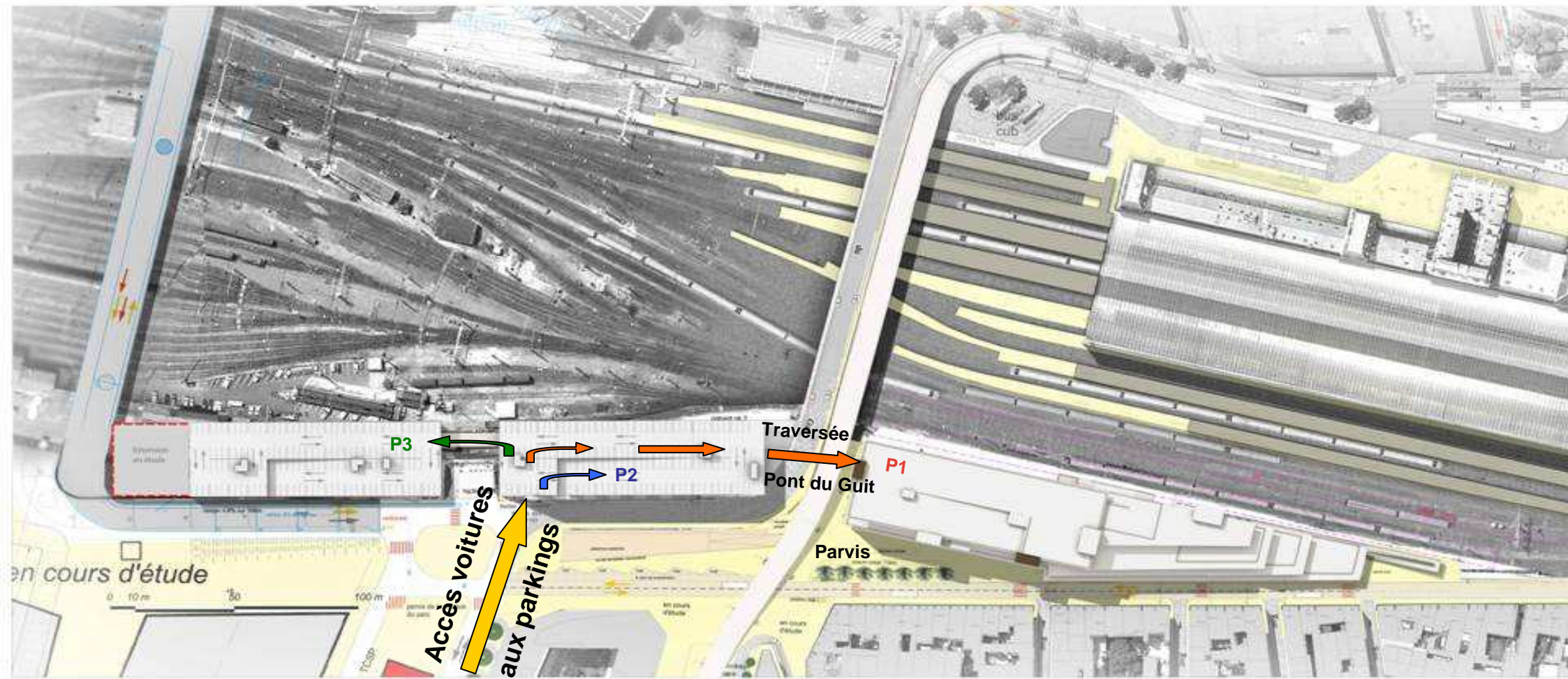


Stationnement vélos : 600 places supplémentaires sont prévus (réparties entre St Jean et Belcier)

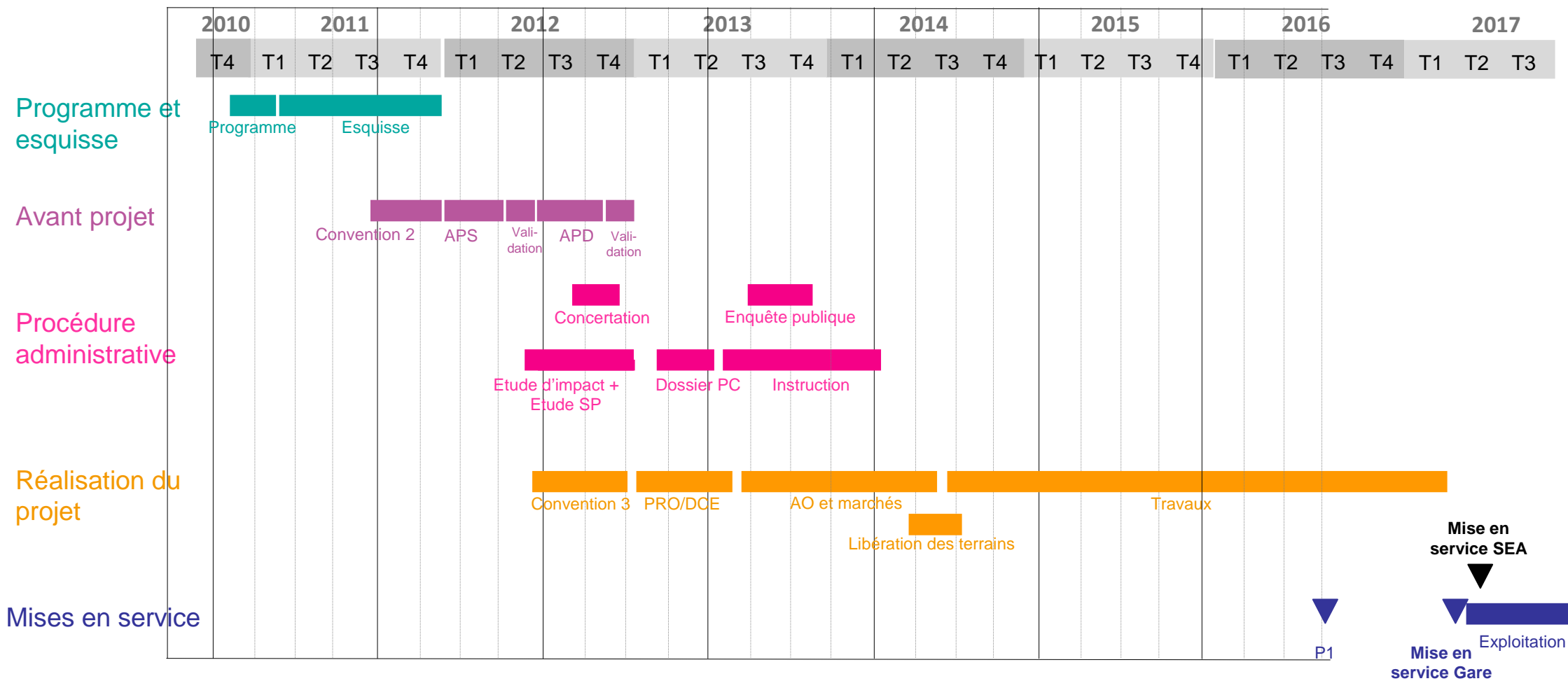
## *Vue du parvis et de la gare depuis la rue des terres de borde*



# Accès des voitures



# Planning de l'opération



# La concertation préalable

La concertation préalable aura lieu du Mardi 25 septembre au Vendredi 2 novembre 2012 suivant les modalités suivantes (extrait) :

- *Un encart dans la presse locale sur les objectifs et les modalités de la concertation*
- *Un courrier d'information sur les modalités de la concertation distribué aux riverains*
- *Un dossier de présentation et des panneaux d'exposition du projet mis à disposition à la gare de Bordeaux Saint-Jean et à la Mairie de quartier Bordeaux sud.*
- *Trois réunions publiques.*
- *Un espace dédié au projet sur le site Internet [www.gares-connexions.com](http://www.gares-connexions.com)*
- *Un registre mis à la disposition du public à la gare de Bordeaux Saint-Jean et à la Mairie de quartier Bordeaux sud.*
- *Une adresse postale et mail pour le recueil des contributions et avis du public.*
- *Une information dans le magazine municipal et sur le site Internet de la Ville de Bordeaux.*



**D-2012/402**

**PAE des Bassins à flot - Convention de co-maitrise  
d'ouvrage concernant la réalisation des espaces publics -  
Approbation - Autorisation**

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

Mesdames, Messieurs,

La délibération n°2010/0136 du 26 mars 2010 instituant le programme d'aménagement d'ensemble (PAE) des Bassins à flot a prévu un programme d'équipements publics important, comprenant notamment des ouvrages d'infrastructures (voiries et accessoires de voirie, venelles, places...).

Il paraît souhaitable que ces espaces publics soient réalisés par le biais d'une opération commune et que la maîtrise d'ouvrage unique en soit confiée à la Communauté Urbaine.

En effet, cette proposition s'inscrit dans une démarche de cohérence globale où les partis-pris d'aménagement font suite à une réflexion d'ensemble reprise dans le cahier des charges des espaces publics proposé par l'architecte-urbaniste du PAE, mandaté par la Communauté Urbaine, d'où découle une unicité du projet.

Le recours à la maîtrise d'ouvrage unique permettrait de réaliser dans le même temps et en commun des ouvrages à caractère complémentaire, et qui plus est imbriqués : ouvrages de compétence « Ville », à savoir les espaces verts, le mobilier urbain et l'éclairage public ; et ouvrages de compétence communautaire que sont voirie et réseaux divers (tranchées communes, structures, maçonneries, assiettes foncières etc.).

Les réflexions sur la réalisation des venelles, voies, places, squares et de la plaque portuaire mettent d'ailleurs en évidence la nécessité de compétences multiples qui concourent à la réalisation d'une opération d'ensemble, confortant la mise en place d'un tel dispositif.

Le fait que la Communauté urbaine assure l'unique maîtrise d'ouvrage répond également à un souci de coordination des travaux qui permet d'optimiser les investissements publics et limiter la gêne des riverains et usagers.

Conformément à la délibération communautaire n° 2010/0136 du 26 mars 2010, le coût global des équipements publics concernés par le présent rapport est estimé à 50 275 928 € HT.

La Ville et la Communauté Urbaine s'engagent à assurer la prise en charge financière des éléments qui correspondent à leurs champs de compétence, soit environ, en l'état des estimations, 41 152 706 € HT à la charge de la Communauté Urbaine et 9 123 222 € HT à la charge de la Ville.

Hormis la requalification de la plaque portuaire pour laquelle les participations couvriront 30% des investissements, les sommes préfinancées par les collectivités seront à 100 % couvertes par les participations perçues au titre du PAE, selon les modalités de perception et de reversement prévues par ladite délibération.

Ces éléments de l'opération ainsi que les missions confiées à la Communauté urbaine de Bordeaux, les conditions de réalisation des travaux, le régime budgétaire et comptable, les modalités de paiement et de remise à la Ville des ouvrages qui relèvent de sa compétence, font l'objet d'un projet de convention joint en annexe, à conclure entre la Communauté Urbaine de Bordeaux et la Ville.

Il est précisé que la Communauté, qui ne sera pas rémunérée pour cette mission de maître d'ouvrage unique, procédera aux opérations relatives à la conclusion des marchés de maîtrise d'œuvre et de travaux et au suivi du chantier. Elle assurera l'avance des dépenses pour la globalité de l'opération et percevra annuellement en recettes, le montant des dépenses correspondant aux compétences Ville.

Aussi, simultanément à la Communauté, la Ville est appelée à se prononcer également sur l'approbation du projet de convention.

Les dépenses seront inscrites au budget municipal sur le compte 2318 et les recettes sur le compte 1343.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames et Messieurs, si tel est votre avis, de bien vouloir approuver les termes de la délibération suivante :

Le Conseil municipal,

Vu les dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu l'article 2 II de la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée,

Vu le Code de l'urbanisme, notamment ses articles L332-9 et suivants toujours applicables aux programmes d'aménagement d'ensemble institués avant le 1<sup>er</sup> mars 2012 (article 28 I.B.4 de la loi n°2010-1658 du 29 décembre 2010),

Vu la délibération n°2010/0136 du Conseil de Communauté instaurant le PAE des Bassins à Flot,

Vu le projet de convention ci-annexé,

Entendu le rapport de présentation,

Considérant la pertinence de la mise en place d'une co-maîtrise d'ouvrage concernant l'aménagement des espaces publics programmés dans le PAE des Bassins à flots, pour répondre à l'objectif d'unicité et d'homogénéité du projet exprimé par la Ville de Bordeaux et Communauté urbaine,

Considérant qu'une maîtrise d'ouvrage unique confiée à la Communauté Urbaine semble être l'option la mieux adaptée à ce type d'aménagement, notamment en terme d'optimisation de la conception et de la coordination des travaux,

Décide :

Article 1 : Approuver le projet de convention relatif à la mise en place d'une co-maîtrise d'ouvrage concernant l'aménagement des espaces publics programmés dans le PAE des bassins à flot, dont le projet est ci-annexé.

Article 2 : Autoriser que soit confiée à la Communauté Urbaine de Bordeaux la maîtrise d'ouvrage unique de l'opération concernant les espaces publics précités, cette mission s'exerçant à titre gratuit.

Article 3 : Autoriser Monsieur le Maire, ou son représentant, à signer la présente convention.

Article 4 : Prévoir les inscriptions nécessaires au budget des exercices concernés

**ADOpte A L'UNANIMITE**

**MME TOUTON.** -

Cette délibération concerne le programme d'aménagement des Bassins à Flot. Celui-ci prévoit la réalisation d'équipements publics qui sont à la fois de compétences communautaires et de compétences ville : compétences communautaires pour les voiries et les réseaux, compétences villes pour les espaces verts, le mobilier urbain ou encore l'éclairage public.

Il nous paraît souhaitable que ces espaces publics soient réalisés par le biais d'une opération commune et que la maîtrise d'ouvrage soit confiée à la Communauté Urbaine. Cela permettra de tout réaliser simultanément et de mieux coordonner les travaux en optimisant les investissements et en limitant la gêne pour les riverains et les usagers.

La Ville et la Communauté Urbaine assureront la prise en charge financière des réalisations d'espaces publics qui relèvent de leurs compétences respectives, soit environ 41 millions H.T. pour la CUB et 9 millions H.T. pour la Ville.

Ces sommes sont des préfinancements puisqu'elles seront couvertes par les participations dues par les opérateurs privés et publics.

C'est la Communauté Urbaine qui assurera l'avance des dépenses et qui percevra chaque année en recette le montant des dépenses correspondant aux compétences de la Ville.

La CUB ne sera pas rémunérée pour assurer cette mission de maîtrise d'ouvrage unique.

Il vous est donc demandé d'approuver le projet de convention relative à cette maîtrise d'ouvrage entre la CUB et la Ville.

**M. LE MAIRE.** -

Pas de questions ? Pas d'oppositions ? Pas d'abstentions ?

(Aucune)

## **CONVENTION DE CO-MAITRISE D'OUVRAGE CONCERNANT LA REALISATION DES ESPACES PUBLICS PROGRAMMES DANS LE PAE DES BASSINS A FLOT**

ENTRE

La VILLE DE BORDEAUX, représentée par son Maire, Monsieur Alain JUPPE, autorisé par la délibération n°                    en date du                    reçue en préfecture le

Ci après désignée « la Ville »,

Et

LA COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX, représentée par son Président, Monsieur Vincent FELTESSE, autorisé par délibération du Conseil de la Communauté Urbaine de Bordeaux n°                    en date du                    reçue en Préfecture le

Ci après désignée « la Communauté Urbaine »,

### **PREAMBULE**

Par délibérations respectives n° .....du .....et n° ..... du....., la Ville et la Communauté Urbaine de Bordeaux se sont accordées sur le fait que les espaces publics programmés dans la délibération du Programme d'Aménagement d'Ensemble (PAE) des Bassins à flots (créé par délibération communautaire n° 2010/0136 du 26 mars 2010) soient réalisés par le biais d'une opération commune et que la maîtrise d'ouvrage unique en soit confiée à la Communauté Urbaine.

Ce souhait s'inscrit dans une démarche de cohérence globale, où les partis-pris d'aménagement reflètent une réflexion d'ensemble reprise dans le cahier des charges des espaces publics proposé par l'architecte-urbaniste du PAE mandaté par la Communauté Urbaine, d'où découle une unicité du projet. Les réflexions sur la réalisation des venelles, voies, places, squares et de la plaque portuaire mettent en évidence la nécessité de compétences multiples qui concourent à la réalisation d'une opération d'ensemble confortant la mise en place d'une maîtrise d'ouvrage unique.

Les ouvrages de compétence initiale « Ville », à savoir les espaces verts, le mobilier urbain et l'éclairage public, seront mis en œuvre communément avec les ouvrages de compétences communautaires, voirie et réseaux divers (tranchées communes, structures, maçonneries, etc...), ce qui met en évidence le caractère complémentaire et imbriqué des différents ouvrages. Le programme des espaces publics du PAE implique en effet des interventions dont la concordance dans le lieu et dans le temps plaide pour l'unicité dans la conduite de la conception et de la réalisation.

Ce dispositif, en simplifiant les procédures, permettra d'optimiser la mise en œuvre du programme des espaces publics dans un contexte où les impératifs de délais sont très contraignants et où la coordination représente un enjeu déterminant, entre espaces publics et opérations immobilières d'une part, au sein de la réalisation des espaces publics d'autre part.

Il répond également à une recherche d'efficacité et d'optimisation des investissements publics. Enfin, la meilleure coordination permettra de limiter la gêne des riverains et usagers.

## **ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION**

La Ville et la Communauté Urbaine conviennent de réaliser une opération commune concernant la maîtrise d'ouvrage des espaces publics du PAE, et de confier la maîtrise d'ouvrage unique de cette opération à la Communauté Urbaine.

La présente convention a pour objet d'arrêter les modalités techniques et financières de la maîtrise d'ouvrage, en application la délibération communautaire n° 2010/0136 du 26 mars 2010 et en fonction des compétences respectives de la Ville et de la Communauté Urbaine, qui s'engagent à assurer la prise en charge financière des éléments qui correspondent à leurs champs de compétence.

## **ARTICLE 2 – AMENAGEMENT DES VENELLES**

Il est précisé qu'au jour de l'approbation de la présente convention, la compétence sentes ou venelles relève de la Ville dans la mesure où il ne s'agit pas d'espaces communautaires. Cependant, il est prévu au contrat de co-développement 2012-2014 que la Communauté Urbaine s'engage à réaliser les études et travaux, en conduisant parallèlement une réflexion dans le cadre de l'évolution des espaces publics communautaires qui devrait déboucher, à court terme, sur une prise en charge communautaire de ces espaces.

Dès l'approbation d'une délibération finalisant cette décision, la répartition des contributions sera donc modifiée en fonction des compétences de chacune des parties, sans qu'il soit besoin de conclure un avenant à la présente convention.

Par conséquent, la présente convention comporte deux montants différents concernant la contribution financière de la Communauté Urbaine et de la Ville à l'aménagement des venelles : le premier cas correspond à la situation actuelle où les venelles sont de compétence Ville (l'intégralité du financement lui est donc imputé), le second correspond à la situation où les venelles sont devenues des espaces communautaires et où la répartition des contributions s'effectue conformément à l'annexe de la délibération du 26 mars 2010.

## **ARTICLE 3 – PROGRAMME ET ESTIMATION PREVISIONNELLE**

### **3-1 Programme :**

Conformément à la délibération du PAE n° 2010/0136 du 26 mars 2010, le programme des espaces publics à réaliser dans le périmètre défini est le suivant :

- réfections des voies existantes
- création de voies nouvelles
- création de venelles
- création d'espaces publics paysagers (places plantées, square, quai du vin...)
- requalification de la plaque portuaire.

Dans ces aménagements sont prévus le traitement structurel et de surface des voiries, trottoirs, venelles, places, squares et de la plaque portuaire, les réseaux d'eau potable, d'eaux usées, d'eaux pluviales, de télécommunication et l'enfouissement de réseaux aériens existants à la charge de la Communauté Urbaine, d'une part ; l'éclairage public, les espaces verts et le mobilier urbain, à la charge de la Ville, d'autre part. Le cas particulier des venelles est traité à l'article 2.

Ces aménagements seront réalisés selon un phasage évolutif appuyé sur la sortie des opérations immobilières et réparti sur la durée de vie du PAE.

### **3-2 Estimation prévisionnelle globale du projet (maîtrise d'ouvrage cumulée Ville et CUB), d'après la délibération n° 2010/0136 du 26 mars 2010 ayant instauré le PAE**

L'annexe de la délibération du PAE prévoit les estimations suivantes :

- pour les réfections des voies existantes : 8 257 326 €HT
- pour les créations de voies nouvelles : 7 474 370 €HT
- pour la création de venelles : 2 882 435 €HT
- pour la création d'espaces publics paysagers : 11 720 297 €HT
- pour la requalification de la plaque portuaire : 19 941 500 €HT

Soit un total estimé à 50 275 928 €HT.

### **3-3 Estimation prévisionnelle à la charge de la Ville:**

Conformément à la délibération n°2010/0136 instaurant le PAE, le financement mis à la charge de la Ville, à savoir l'éclairage public, les espaces verts et le mobilier urbain est le suivant:

- pour les réfections des voies existantes : 1 101 119 €HT
- pour les créations de voies nouvelles : 636 794 €HT
- pour la création de venelles : *cas espaces communaux* 2 882 435 €HT  
*cas espaces communautaires* 1 420 129 €HT
- pour la création d'espaces publics paysagers : 4 160 356 €HT
- pour la requalification de la plaque portuaire : 1 804 824 €HT

Soit un total estimé à 10 585 528 €HT dans le cas de venelles communales et 9 123 222 €HT pour des venelles communautaires.

### **3-4 Estimation prévisionnelle à la charge de la Communauté Urbaine:**

Conformément à la délibération n°2010/0136 instaurant le PAE, le financement mis à la charge de la Communauté Urbaine, à savoir le traitement structurel et de surface des voiries, trottoirs, venelles, places, squares et de la plaque portuaire, les réseaux d'eau potable, d'eaux usées, d'eaux pluviales, de télécommunication et l'enfouissement de réseaux aériens existants :

- pour les réfections des voies existantes : 7 156 207 €HT
- pour les créations de voies nouvelles : 6 837 576 €HT
- pour la création de venelles : *cas espaces communautaires* 1 462 306 €HT
- pour la création d'espaces publics paysagers : 7 559 941 €HT
- pour la requalification de la plaque portuaire : 18 136 676 €HT

Soit un total estimé à 41 152 706 €HT en cas de venelles communautaires.

### **3-5 Avertissements relatifs aux montants :**

Les estimations prévues aux articles 3-2, 3-3 et 3-4 s'entendent sous réserve des résultats des appels d'offre des marchés de travaux que la Communauté Urbaine s'engage à lancer et sous réserve d'éventuels modificatifs du PAE.

Le montant pourra varier du fait du coût réel des travaux dont le montant exact sera confirmé lors de l'établissement du décompte général et des autres coûts afférents à l'opération. Ces variations devront être validées conjointement lors du bilan annuel de l'opération et/ou de l'élaboration des prévisions budgétaires.

Conformément à la délibération n° 2010/0136 du 26 mars 2010, les sommes préfinancées par les collectivités seront à 100 % couvertes par les participations perçues au titre du PAE, selon les modalités de perception et de reversement par ladite délibération, hormis la requalification de la plaque portuaire pour laquelle les participations couvriront 30% des investissements.

Pour chaque catégorie d'aménagement, les travaux seront échelonnés sur la durée de vie du PAE, selon un phasage arrêté en concertation avec la Ville.

### **ARTICLE 4 – CONTENU DE LA MISSION DE LA COMMUNAUTE**

La mission de la Communauté Urbaine en tant que maître d'ouvrage unique porte sur les éléments suivants :

1. Définition des conditions administratives et techniques selon lesquelles l'ouvrage sera réalisé ;
2. Attribution, signature et gestion des marchés de maîtrise d'œuvre, versement de la rémunération des maîtres d'œuvre ;
3. Elaboration des études ;
4. Etablissement des avant-projets qui devront être validés par la Ville ;
5. Attribution, signature, et gestion des marchés de travaux et fournitures, versement de la rémunération des entreprises et fournisseurs ;
6. Notification à la Ville du coût prévisionnel des travaux d'éclairage public, mobilier urbain et espaces verts tel qu'il ressort du marché attribué ;
7. Direction, contrôle et réception des travaux ;
8. Gestion financière et comptable de l'opération ;
9. Gestion administrative ;
10. Actions en justice ;
11. Et d'une manière générale, tous actes nécessaires à l'exercice de ces missions.

La Ville sera étroitement associée au suivi et à la validation des études, à l'élaboration des marchés de travaux.

La Ville sera également habilitée à émettre ses réserves au moment du contrôle et de la réception des travaux concernant ses domaines de compétence.

La Ville ne pourra faire ses observations qu'à la Communauté Urbaine et en aucun cas aux titulaires de contrats passés par celle-ci.



## **ARTICLE 5 – REMISE DES OUVRAGES**

Après réception des travaux notifiée aux entreprises et à condition que la Communauté Urbaine ait assuré toutes les obligations qui lui incombent pour permettre une mise en service immédiate des ouvrages (remise des plans après exécution), ces derniers sont :

- soit remis en pleine propriété à la Ville
- soit mis à sa disposition. La mise à disposition transfère la garde et l'entretien des ouvrages à la Ville qui assure seule la responsabilité attachée à tout ouvrage public à l'égard des tiers et des usagers.

Dans les deux cas, il sera établi un procès verbal contradictoire de remise en gestion de ces ouvrages.

La remise des ouvrages ne devient effective qu'après la levée des réserves émises par la Ville.

Quitus est alors donné à la Communauté Urbaine de sa mission.

Le suivi des actions en garantie (de parfait achèvement et décennale notamment) doit être assuré par le gestionnaire de l'ouvrage. De ce fait, après réception des ouvrages, ce suivi doit être assuré par la Ville.

Les éventuelles actions contentieuses engagées par la CUB et en cours au moment de la remise des ouvrages sont également transmises à la Ville.

## **ARTICLE 6 – REMUNERATION**

La Communauté Urbaine ne percevra pas de rémunération pour ses missions qui s'effectueront donc à titre gratuit.

## **ARTICLE 7 – REGIME BUDGETAIRE ET COMPTABLE**

La maîtrise d'ouvrage unique étant confiée à la Communauté urbaine, cette dernière devra avancer les coûts liés à la maîtrise d'ouvrage de compétences communales.

En conséquence, conformément aux dispositions prévues au tome II, titre 3, chapitres 3 et 4 de l'instruction M14, la Communauté Urbaine retracera dans ses comptes cette opération pour le compte de tiers au compte 458 qui fera l'objet d'une subdivision appropriée tant en dépenses qu'en recettes.

Au fur et à mesure de la réalisation des espaces publics, ce compte sera alimenté en dépenses et en recettes. La Communauté Urbaine est autorisée à inscrire globalement au compte 458 :

- en dépenses estimées:

un crédit correspondant aux travaux prévu à l'art. 2.3, soit 9 123 222 €HT.

- en recettes estimées :

le montant de la contribution de la Commune prévue à l'art. 2.3, soit 9 123 222 €HT.

Ces estimations s'entendent sous réserve des résultats des appels d'offre des marchés de travaux que la Communauté Urbaine s'engage à lancer et sous réserve d'éventuels modificatifs du PAE.

## **ARTICLE 8 – F.C.T.V.A.**

En application des règles relatives au FCTVA, la Commune, sous réserve des conditions habituelles d'éligibilité, peut bénéficier d'une attribution du fonds de compensation concernant les ouvrages relevant de sa compétence, puisque les dépenses réalisées par la Communauté ne constituent pas pour elle une dépense réelle d'investissement.

En conséquence, la Commune fera son affaire de la récupération du FCTVA pour les travaux réalisés pour son compte.

La Communauté Urbaine lui fournira un état des dépenses acquittées pour réaliser l'opération avant la fin de l'année où sera intervenue la remise des biens prévue à l'article 4 de la présente convention.

## **ARTICLE 9 – PAIEMENTS**

### ***9-1 modalités de paiement des travaux réalisés***

Le mandatement des travaux sera assuré par la Communauté Urbaine dans les délais réglementaires.

Tout intérêt moratoire, qui serait dû par la Communauté Urbaine pour défaut de mandatement dans les délais en vigueur, sera à sa charge.

### ***9-2 modalités de paiement de la part communale***

La Commune sera redevable envers la Communauté Urbaine conformément aux dispositions de l'article 2 « programme et estimations prévisionnelles » d'une somme dont le montant sera celui des sommes réellement acquittées par la Communauté Urbaine pour les travaux d'éclairage public, espaces verts et mobilier urbain, en fonction du phasage mentionné aux articles 2 et 6.

Le versement correspondant sera effectué au nom de la Communauté Urbaine de Bordeaux au compte n° \_\_\_\_\_ ouvert au nom de Monsieur le Trésorier Principal de Bordeaux Municipale, Receveur de la Communauté Urbaine de Bordeaux de la façon suivante :

- Annuellement, la Ville et la Communauté Urbaine élaborent conjointement les prévisions budgétaires en fonction du phasage de réalisation des espaces publics,
- La Ville inscrit annuellement à son budget les crédits correspondants à la part du programme prévu,
- La Communauté Urbaine émet en octobre un titre de recette correspondant à l'état des dépenses réalisées et engagées sur l'année.

Les règlements par la Ville devront intervenir dans un délai maximum de 30 jours à compter de la réception de l'avis de mise en recouvrement.

## **ARTICLE 10 – DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION**

La présente convention prendra effet à compter du jour de sa signature.

Le terme de la convention intervient au moment de la levée des dernières réserves correspondant aux espaces publics inscrits dans la délibération d'instauration du PAE décrits à l'article 2.1 de la présente convention.

#### **ARTICLE 11 – MODIFICATION DES CONDITIONS D'EXECUTION DE LA CONVENTION ET REGLEMENT DES LITIGES**

Toute modification du PAE s'applique de fait à la présente convention, sans entraîner la conclusion d'un avenant.

La modification attendue de la compétence sentes ou venelles mentionnée à l'article 2 n'entraîne pas la conclusion d'un avenant.

La modification de la convention devra s'effectuer par avenant pour tout autre cas que celui précisé dans la convention.

Les litiges susceptibles de naître à l'occasion de la présente convention seront portés devant le Tribunal Administratif du lieu d'exécution de l'opération.

#### **ARTICLE 12 – ANNEXES**

- Délibération n° 2010/0136 du 26 mars 2010 instaurant le PAE et ses annexes.

Fait en 2 exemplaires

A Bordeaux, le

**Pour la Ville de Bordeaux,**

**Pour la Communauté Urbaine de Bordeaux,**

**D-2012/403**

**Dispositif d'aide à l'accession à la propriété Passeport 1er Logement. Aide de la Ville aux acquéreurs. Autorisation. Décision.**

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

Mesdames, Messieurs,

Par délibération du 31 janvier 2011, vous avez décidé de la mise en œuvre d'un dispositif destiné à faciliter l'accession sociale à la propriété pour les ménages primo accédants à Bordeaux.

Compte tenu de l'évolution du PTZ+, ce dispositif a été modifié par délibération du 5 mars 2012 en harmonisant les plafonds de ressources avec ceux du PTZ+ et en étendant l'aide de la Ville aux personnes seules et aux couples sans enfant.

A cette occasion de nouveaux financeurs ont rejoint la Ville dans son action et le partenariat du passeport 1<sup>er</sup> Logement se compose dorénavant comme suit : Crédit Foncier de France, Caisse Régionale du Crédit Agricole Mutuel d'Aquitaine, Crédit Immobilier de France, Procivis Gironde, Cilso, Astria, GIC, Vilogia, UESL Action Logement, Alliance 1% Logement, Cilgère, Logeo.

Les aides de la Ville répondent aux conditions générales suivantes :

- o les bénéficiaires sont des ménages primo-accédants de leur résidence principale sur Bordeaux, sans condition de composition familiale
- o leurs revenus ne doivent pas dépasser les plafonds de ressources PTZ+
- o le montant de l'aide de la Ville varie de 3 000 € à 6 000 € selon la composition de la famille

Il peut s'agir :

- ø d'un logement neuf inclus dans une opération labellisée «Passeport 1<sup>er</sup> Logement » financé à l'aide d'un PTZ +
- ø d'un logement ancien sur le territoire du PNRQAD Bordeaux Re[Centres] si l'acquéreur réalise des travaux de mise aux normes d'habitabilité selon les caractéristiques du logement décent dans le délai d'un an après son acquisition
- ø d'un logement issu d'un changement d'usage au sens du code de la construction et l'habitation
- ø d'un logement mis en vente par un bailleur social sur le territoire de la commune de Bordeaux selon les termes de la loi Molle

Ces logements devront être conservés pendant une durée minimale de cinq ans à compter de la signature de l'acte d'acquisition sans pouvoir être cédés et quelle que soit la forme de la cession, sauf transmission par décès.

Ils devront également être occupés à titre de résidence principale par leur acquéreur pendant cinq ans à compter de la signature de l'acte d'acquisition, sauf cas de force majeure dûment établi.

En cas de non respect de ces clauses, l'acquéreur devra rembourser à la Ville la totalité de l'aide qui lui aura été accordée par celle-ci, dans les trois mois de la survenance de l'évènement.

**Au titre de ce dispositif, il est proposé d'accorder une aide de la Ville pour les 12 projets listés dans le tableau en annexe et qui représentent une aide totale de la Ville de 42 000 euros.**

L'aide de la Ville sera versée sur le compte du notaire chargé de la régularisation de l'acte de vente.

Pour les logements neufs dans les opérations labellisées, le versement de la subvention interviendra sur présentation d'un certificat de paiement établi par la Ville et de l'attestation notariée de signature de l'acte d'acquisition faisant apparaître le financement au moyen d'un PTZ + .

Pour les logements mis en vente par un bailleur social, le versement de la subvention interviendra sur présentation d'un certificat de paiement établi par la Ville et de l'attestation notariée de signature de l'acte d'acquisition.

Pour les logements anciens et les logements issus d'un changement d'usage, l'acquéreur remettra à la Ville en complément de l'attestation notariée d'acquisition un engagement formel de réaliser les travaux d'habitabilité ou les travaux correspondant au changement d'usage au plus tard dans le délai d'un an après la signature de son acte d'acquisition et justifiera ces travaux au moyen des factures. Dans le cas contraire il sera tenu de rembourser à la Ville la subvention perçue dans les trois mois qui suivent.

La dépense ci-dessus énumérée sera imputée sur la sous fonction 72, nature 20422 du budget de l'exercice en cours.

**ADOpte A L'UNANIMITE**

**MME TOUTON.** -

Il vous est proposé d'accorder une aide à 12 futurs propriétaires primo-accédants dans le cadre de notre dispositif Passeport 1<sup>er</sup> Logement.

Le montant global de ces aides s'élève à 42.000 euros.

Grâce à ce dispositif nous aidons de plus en plus de propriétaires primo-accédants à devenir propriétaires de leur logement. Vous verrez que les prix des acquisitions se situent dans des plafonds extrêmement raisonnables, tous inférieurs évidemment à 3.000 euros le mètre carré.

**M. LE MAIRE.** -

Merci.

Pas de problèmes ?

(Aucun)