

DELEGATION DE Madame Elizabeth TOUTON

D-2013/30
Projet d'aménagement et d'extension de la gare Saint-Jean. Application de l'article L300-2 du code de l'urbanisme. Présentation du bilan de la concertation. Approbation.

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

Mesdames, Messieurs,

Le projet d'aménagement et d'extension de la gare Saint-Jean en vue de la réalisation de la ligne LGV Tours-Bordeaux nous a présenté lors du conseil municipal du 16 juillet 2012.

Le projet d'extension de la gare Saint-Jean est centré sur la conception d'une plateforme qui proposera l'ensemble des modes de transports (bus, tramway, vélos, piétons, taxis et stationnement voitures) et d'un nouveau hall voyageur qui dotera la gare de Bordeaux Saint Jean d'une véritable porte d'accès côté Belcier. L'extension de la gare s'articulera autour :

- du nouveau Hall Belcier avec services, commerces, parking (P1) et parcs à vélos ;
- de deux autres parkings (P2 et P3) entre le parvis et le futur pont Amédée-St Germain ;
- d'un parvis multimodal offrant un accès ouverts aux cyclistes et transports en communs.

Le projet est porté par Gares&Connexions, 5^{ème} branche SNCF en charge de la gestion et du développement des 3 000 gares françaises, en partenariat avec la Ville de Bordeaux, l'Etat, le Conseil Régional Aquitaine, la Communauté Urbaine de Bordeaux, RFF et l'EPA Euratlantique qui ont cofinancé les études avant projet de l'opération.

Lors du conseil municipal du 16 juillet 2012, les représentants de Gares et Connexions, qui pilote la réalisation des travaux d'extension de la Gare Saint-Jean coté Belcier dans le cadre de la mise en service de la LGV Tours – Bordeaux, ont présenté les modalités de la concertation auprès des habitants qui a permis de présenter le projet envisagé et de recueillir les remarques et les commentaires des riverains et des futurs utilisateurs.

Pour rappel les modalités de la concertation prévues à la délibération du conseil municipal du 16 juillet 2012 et conformément aux dispositions de l'article L 300-2 du code de l'urbanisme étaient :

- 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 à 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 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 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 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 information auprès des médias locaux sous la forme d'un communiqué de presse

Conformément aux dispositions de l'article L300-2 du code de l'urbanisme, la présente délibération a pour but de tirer le bilan de la concertation.

Pour ce faire, le bilan de la concertation réalisée par Gares et Connexions est joint à la présente délibération.

La concertation réglementaire (article L 300-2 du code de l'urbanisme) a été organisée du 25 septembre au 2 novembre.

Au total près de 1 000 personnes ont participé à la concertation : 800 personnes environ ont visité le hall exposition en gare et 180 personnes ont participé aux réunions publiques.

Le projet présenté a globalement convaincu les habitants, les remarques formulées se concentrant principalement sur des enjeux annexes : nuisances sonores, saturation du souterrain, organisation de la circulation, insertion de main d'œuvre locale sur le chantier etc.

Pour répondre à la demande et aux interrogations des habitants du quartier, un « conseil de gare » sera prochainement créé. Cette instance de dialogue, sous l'égide de la Ville, permettra d'assurer l'interface entre la SNCF et les habitants. Le dossier a été transmis à la direction de la démocratie locale et de la participation citoyenne qui devrait organiser une première réunion début 2013, probablement en lien avec la future commission permanente de quartier.

A l'issue de cette première phase de concertation, un projet plus détaillé sera présenté à la population lors de l'enquête publique, les collectivités locales, notamment la Ville de Bordeaux seront également appelées à s'exprimer par vote de leurs assemblées délibérantes. Ce second temps de dialogue permettra de prendre connaissance des effets éventuels du projet sur l'environnement et des mesures prises par Gares&Connexions pour les réduire, tant en phase travaux que pendant la vie et l'exploitation des nouveaux services. Concernant la mise en œuvre opérationnelle du projet, les études avant projet ont été remises en décembre 2012, janvier 2013.

Le calendrier prévisionnel du projet est le suivant :

- **3^{ème} et 4^{ème} trimestre 2012** : concertation et étude d'impact
- **2013** : procédures administratives
- **2014** : libération des terrains et début de travaux
- **2015-2016** : travaux
- **2017** : mise en service de l'extension de la gare côté Belcier (hall, parking P1 et commerces)
- **2018** : ouverture du parking P2
- **Après 2018** : ouverture du parking P3

Il nous appartient selon l'article précité d'arrêter le bilan de la concertation tel que présenté par Gare et Connexion et d'en approuver les termes.

ADOpte A L'UNANIMITE

AMENDEMENT PROPOSE PAR LE MAIRE

La Ville :

- prend acte du bilan de la concertation menée par Gare et Connexions
- attire l'attention de Gare et Connexions :

1/ sur les modalités de fonctionnement du souterrain reliant la nouvelle gare aux différentes voies et à la gare actuelle, et sur les risques d'engorgement résultant de la croissance du trafic TGV et du nombre de voyageurs prévus,

2/ sur la nécessité de réaliser les parkings P2 et P3 simultanément au parking P1 au regard du nombre important de véhicules attendus.

MME TOUTON. -

Lors du Conseil Municipal de juillet les représentants de Gares et Connexions nous ont présenté le projet d'extension de la gare Saint-Jean et les modalités de la concertation qu'ils allaient engager.

Pour mémoire cette extension s'articule autour de trois espaces essentiels :

Le nouveau hall côté Belcier avec commerces, parkings et parc à vélos ;

2 autres parkings entre le parvis et le futur pont Amédée Saint Germain ;

1 parvis multimodal offrant un accès aux cyclistes, transports en commun, tous les modes doux évidemment.

Je présente aujourd'hui le bilan de la concertation réglementaire qui s'est tenue du 25 septembre au 2 novembre. Elle a été organisée de façon très large avec :

Un dossier de présentation mis à disposition à la gare et à la mairie de quartier ;

Une plaquette de synthèse du projet ;

Des panneaux d'exposition ont été disposés à la gare et à la mairie.

Trois réunions publiques ont eu lieu avec les habitants et les usagers, salle Son Tay et à la Rockschool Barbey.

Un site Internet a été mis en place, un registre, un courrier d'informations, une conférence de presse, une adresse postale, etc.

Tous ces moyens ont permis environ à 1000 personnes de participer à cette concertation.

Le projet a globalement convaincu et les remarques formulées portent surtout sur des enjeux annexes : les nuisances sonores, la circulation, la saturation éventuelle du souterrain.

Des réponses ont été faites sur ces sujets. Mais pour les approfondir et y répondre davantage il a été décidé qu'un Conseil de gare sera créé. Il sera sous l'égide de la Ville et permettra d'assurer l'interface entre la SNCF et les habitants. Une première réunion doit se tenir en ce début d'année.

Cette première concertation n'est qu'une étape du processus de consultation de la population. En effet, un avant-projet plus détaillé sera présenté lors de l'enquête publique.

Il y aura aussi une étude d'impact qui mesurera les éventuels effets sur l'environnement et les solutions mises en œuvre pour y remédier.

Le calendrier prévisionnel vous est soumis dans cette délibération :

Une mise en service du hall Belcier, du parvis et du premier parking en 2017 au moment de l'arrivée de la ligne grande vitesse.

Les parkings P2 et P3 devraient être livrés en 2018. La date sera vraiment arrêtée lorsque le tour de table financier sera bouclé ce qui n'est pas aujourd'hui totalement fait.

M. LE MAIRE. -

Merci.

M. RESPAUD

M. RESPAUD. -

Monsieur le Maire, dans cette délibération il y a deux problèmes qui sont imbriqués, d'une part la qualité de la concertation, d'autre par les enseignements de cette concertation.

Sur le premier point, la qualité de la concertation, on donne acte à Gares et Connexions d'un effort conséquent pour animer cette concertation et essayer de trouver des solutions aux problèmes posés.

La constitution d'un lieu de concertation permanent à travers le Conseil de gare est un point positif. Il permettra peut-être enfin de donner la parole aux riverains excédés par les nuisances actuelles, notamment sonores, de la gare et peut-être la résolution des problèmes qui ne vont pas manquer de se poser pendant le chantier et après la mise en service du TGV en 2017.

Donc une concertation plutôt positive avec un prolongement assuré. Voilà pour la forme.

Sur le second point, les enseignements de la concertation, je considère que si Gares et Connexions a bien pris en compte des compléments souhaités par les participants, elle n'a pas répondu à trois questions fondamentales.

La première c'est sur le passage de Belcier vers les TER et les TGV qui seront tous sur les premières voies côté cours de la Marne. Le passage par Belcier qui implique le passage par le souterrain actuel, qui ne serait pas modifié quant à lui, fait de cette gare sud une gare annexe avec l'obligation pour tous de rejoindre les voies situées plutôt côté cours de la Marne.

Contrairement à ce qui est présenté dans le film réalisé par Gares et Connexions pour montrer la facilité d'accès aux quais TGV ou TER il y a un goulet d'étranglement, le passage souterrain que tous les voyageurs arrivant ou sortant par Belcier devront subir.

Gares et Connexions affirme, compte tenu de son expérience, qu'il n'y aura pas de problèmes à ce niveau.

Déjà, entre l'entrée du souterrain telle qu'elle existe, qui restera inchangée, et l'accès aux voitures TGV il faut compter 10 bonnes minutes minimum pour les habitués pour arriver à son amont. Qu'en sera-t-il en 2017 ?

D'ailleurs un autre cheminement a été envisagé en réponse souvent aux intervenants, publiquement, c'était la possibilité d'une passerelle aérienne. Or ici on n'en parle plus. On ne parle plus que de l'amélioration du confort des usagers dans le souterrain.

J'attire votre attention sur ce premier point.

La seconde question est celle de l'insertion de la gare dans le quartier. La révision du PLU permet d'avoir cet aspect monumental dans un secteur où les résidences sont à R + 1. Ici on prévoit 7 niveaux de gare. Gares et Connexions a indiqué que ça enlèvera les nuisances sonores émanant de la gare, mais ça n'apportera rien à la gare elle-même dans les services rendus aux usagers puisque ce ne seront que parkings et surfaces commerciales.

Tous les participants ont salué l'initiative d'avoir une gare moderne et un nouveau look sur le quartier. Je doute que in fine le bâtiment sera apprécié par la population locale. C'est pourquoi j'ai proposé lors de la première réunion de concertation un transfert d'une partie du parking P1 vers les parkings P2 et P3 qui eux pourraient être surélevés et avoir une plus grande contenance.

Mais j'ai senti que je remettais en cause l'équilibre économique et financier du réaménagement de la gare qui repose essentiellement sur le parking à plusieurs niveaux à cet endroit, ce parking aérien.

Je trouve dommageable d'avoir à cet endroit un R + 7 alors qu'on pourrait prendre le parking soit souterrain, soit en partie transféré sur les P2 et P3.

La troisième question porte sur le stationnement des véhicules. Le P1, c'est évident, est super rentable pour celui qui en aura la charge, on le sait bien, mais les autres certainement moins.

Le P2 devait être mis en service en 2018 dans le projet présenté, et aucune date n'a été fixée pour le moment pour le troisième parking le plus éloigné.

Mais lors du dernier comité de pilotage d'Euratlantique, je tiens à vous le dire mais ça a dû vous être rapporté, Monsieur le Maire, on nous a même laissé entendre que le P2 pourrait avoir une plus faible contenance que celle qui était prévue et qu'il serait construit ultérieurement, et que le P3 serait renvoyé à une date encore plus éloignée.

Je crois que c'est grave. Cela veut dire qu'en 2017 et pour une période assez longue on n'aura pas un espace de stationnement plus important que l'actuel, si on ajoute au parking Belcier actuel le parking d'Armagnac. Mieux, on risque de n'avoir aucun opérateur pour les P2 et P3, sauf peut-être et uniquement les collectivités locales.

Ça confirme que la rentabilité des P2 et P3 passe par une réduction du nombre de places dans le P1 et par un opérateur unique qui devra construire dans des délais rapprochés les trois parkings. Sinon on va vers des problèmes accrus du stationnement en 2017.

Gares et Connexions rappelle pour justifier le P1 que les temps de parcours pour la LGV ne devaient pas être pénalisés par le temps d'accès à la gare. C'est vrai. Mais du P3 à la gare ce n'est guère plus loin que pour ceux qui vont à pied de l'arrêt tram Belcier à la gare. C'est à peu près la même distance.

Je pense qu'une politique de tarifs différenciés, comme c'est le cas à l'aéroport, peut permettre un usage optimum des trois parkings prévus et nécessaires dès 2017.

Nous attendons sur ces trois questions des réponses plus volontaristes de la part de Gares et Connexions dans le projet plus détaillé qui sera soumis dans l'enquête d'utilité publique.

Dans l'attente, Monsieur le Maire, nous vous demandons d'être très vigilant sur ce problème du stationnement notamment.

Je crois que le projet actuel répond bien aux intérêts de la SNCF. Je ne suis pas sûr qu'il réponde à l'intérêt général.

Nous nous abstiendrons sur cette délibération.

M. LE MAIRE. -

M. MAURIN

M. MAURIN. -

Deux remarques s'il vous plaît mes chers collègues. La première plus sur la forme. Le bilan de la concertation précise, Mme TOUTON l'a rappelé, je cite :

« Le projet présenté a globalement convaincu les habitants, les remarques formulées se concentrant principalement sur des enjeux annexes, nuisances sonores, saturation du souterrain, organisation de la circulation, insertion de main d'œuvre locale sur le chantier, etc. »

Ma remarque est la suivante. Attention à ce que ces enjeux qualifiés d'annexes ne deviennent pas majeurs notamment pour les riverains, en particulier ceux qui se sont fortement mobilisés en 2012 sur les questions du stationnement en général et du stationnement payant en particulier.

Ma deuxième remarque porte sur le fond. L'extension de la gare et le réaménagement de son hall doivent être l'occasion de renforcer la présence, selon nous, de service public, notamment côté Belcier, et pas seulement une vocation mono-fonctionnelle de hall commercial dont ses fonctions risquent d'être en-deçà des besoins des riverains et de certains des voyageurs.

M. LE MAIRE. -

Merci. Je partage en grande partie les observations de M. RESPAUD. J'ai moi-même assisté à l'une des réunions de concertation salle Son Tay et je n'ai pas entièrement été convaincu par les réponses de Gares et Connexions sur le souterrain. La gestion des parkings sera également assez sensible.

Là on nous demande quoi ? D'approuver, ou de constater la présentation du bilan de concertation ?

Je me demande si on ne devrait pas ajouter une ou deux remarques en faisant part de la préoccupation du Conseil Municipal sur deux ou trois points et en souhaitant qu'avant la nouvelle présentation du projet, puisqu'un projet plus détaillé sera présenté, des réponses complémentaires soient apportées à ces préoccupations.

Mme TOUTON

MME TOUTON. -

Il s'agit juste d'un bilan.

Je crois que si les réponses ne sont pas complètement satisfaisantes il y en a eu quand même un certain nombre, y compris sur le passage souterrain puisque Gares et Connexions nous explique qu'en fait le nombre de trains en simultané dans la gare ne variera pas, ligne à grande vitesse ou pas, et que donc le nombre de passagers en simultané ne bougera pas.

Je tiens à le dire, la passerelle n'est pas dans le projet initial, mais si besoin est, ils s'y sont engagés, la passerelle pourra être construite dans le projet qui nous est présenté.

Je pense qu'effectivement il y a un certain nombre de choses qui doivent être éclaircies. On n'est qu'à l'avant-projet sommaire. On va passer à une phase d'avant-projet détaillé. On peut comme vous le suggérez, Monsieur le Maire, leur demander d'approfondir les points qui ont été évoqués ici en Conseil Municipal de façon à nous donner des éléments plus concrets, ou plus rassurants sur ce souterrain et sur la livraison des parkings.

Je tiens à dire que pour la livraison du P2, on sait qu'il y a des équipements ferroviaires importants sur l'emprise du futur P2. C'est ce qui fait qu'en ce moment les délais ne sont pas encore calés.

M. LE MAIRE. -

Votre deuxième point portait sur quoi, M. RESPAUD ?

M. RESPAUD. -

Le second point fait référence à la hauteur du premier bâtiment.

D'une part j'ai l'impression que pour la SNCF le P1 rend les deux autres inutiles qu'ils délègueront certainement aux collectivités locales, je pense.

Mais le problème du P1 c'est qu'il fait 7 étages aux endroits où c'est du R + 1. Qu'on construise 7 étages ou plus à côté des R + 1 ça ne les gênerait pas. Donc je ne vois pas pourquoi on ne diminuerait pas la contenance du premier par rapport aux deux autres. Mais enfin ça c'est à l'appréciation.

M. LE MAIRE. -

Sur ce deuxième point moi je serais plus prudent. Mais ce qu'on pourrait peut-être faire c'est essayer de rédiger quatre ou cinq lignes en disant : Le Conseil Municipal prend acte mais attire l'attention sur la question du stationnement et le phasage des parkings, et deuxièmement sur le risque d'engorgement du tunnel.

On pourrait rédiger ça et on le repropose au vote tout l'heure.

A ces conditions-là vous voteriez ?

M. RESPAUD. -

A ces conditions-là, oui.

M. LE MAIRE. -

Très bien. On va essayer de voir si on peut faire ça.

On poursuit.

GARE DE BORDEAUX SAINT-JEAN



EXTENSION DE LA GARE SAINT-JEAN, CÔTÉ BELCIER



Bilan de la concertation

VOTRE GARE DEMAIN





SOMMAIRE

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET	PAGES 5 ET 6
L'HISTORIQUE DU PROJET	
LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL DU PROJET	
LES OBJECTIFS ET LE CONTENU DU PROJET	
LES PARTENAIRES DU PROJET	
LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION	PAGE 7
LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE	
LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION	
LA PHASE DE PRÉPARATION ET DE DÉFINITION DES MODALITÉS DE LA CONCERTATION	
LE DISPOSITIF DE CONCERTATION	
LES OUTILS D'INFORMATION DU PUBLIC	PAGES 8 ET 9
LE PÉRIMÈTRE DE LA CONCERTATION : AMÉNAGEMENTS ET SERVICES PRÉSENTÉS À LA CONCERTATION	PAGES 10 À 12
LE BÂTIMENT PRINCIPAL	
LE PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL	
LES PARKINGS	
LE BILAN DE LA CONCERTATION	PAGES 13 ET 14
LE BILAN QUANTITATIF	PAGES 15 À 21
LES OBSERVATIONS RECUEILLIES	PAGE 22
LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET LES PERSPECTIVES	
ANNEXES	PAGE 23

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

L'HISTORIQUE DU PROJET

La mise en service de la LGV Tours-Bordeaux, la croissance des services régionaux et le développement urbain autour de la gare de Bordeaux (Opération d'Intérêt National Bordeaux Euratlantique) vont entraîner une augmentation importante du nombre de voyageurs en gare de Bordeaux, qui va passer de 11 millions par an actuellement, à environ 18 millions à partir de 2017, et à plus de 20 millions à terme.

Pour permettre à la 1^{ère} gare d'Aquitaine d'accueillir ces 18 millions de voyageurs et répondre aux nouveaux besoins de mobilité, une adaptation des services et des infrastructures est nécessaire. L'objectif principal est de concevoir un Pôle d'échange multimodal de transports dans et autour de la gare de Bordeaux Saint-Jean, de niveau métropolitain, régional et européen.

Une 1^{ère} étape a été franchie avec la rénovation du côté Saint-Jean de la gare en 2011. La prochaine étape concerne l'extension de la gare côté Belcier dont la capacité d'accueil est limitée, les équipements sommaires et l'offre intermodale inappropriée.

C'est dans ce cadre que Gares&Connexions, 5^e branche SNCF en charge de la gestion et du développement des 3 000 gares françaises, et ses partenaires, ont mené des études d'avant-projet pour l'extension de la gare de Bordeaux Saint-Jean côté Belcier. Ce projet d'extension est centré sur la conception d'une plateforme qui propose l'ensemble des modes de transport (bus, tramway, vélos, piétons, taxis, et stationnement voitures), et d'un nouveau hall voyageur qui dotera la gare de Bordeaux Saint-Jean d'une véritable porte d'accès côté Belcier.

LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL DU PROJET

- > **3^e et 4^e trimestre 2012** : concertation (25/09 au 02/11) et étude d'impact
- > **2013** : procédures administratives
- > **2014** : libération des terrains et début des travaux
- > **2015-2016** : travaux
- > **2017** : mise en service de l'extension de la gare côté Belcier (hall, parking P1 et commerces)
- > **2018** : ouverture du parking P2
- > **Après 2018** : ouverture du parking P3

LES OBJECTIFS ET LE CONTENU DU PROJET

Le projet d'extension de la gare répond aux objectifs suivants :

- > Adapter le dimensionnement de la gare aux flux attendus
- > Renforcer l'intermodalité de la gare et son accessibilité extérieure
- > Rendre accessible toute la gare aux personnes en situation de handicap
- > Répondre aux attentes nouvelles des utilisateurs de la gare
- > Répondre aux besoins de stationnement à moyen et long terme
- > Veiller à l'intégration de la gare dans le quartier dans le cadre du projet de Bordeaux Euratlantique

Le projet d'extension de la gare de Bordeaux côté Belcier se compose de trois bâtiments :

- > **Un bâtiment principal** composé d'un nouveau hall voyageur avec des services et des commerces, un parking (P1) et des parcs à vélos.
- > **Deux autres parkings** (P2 & P3) construits entre le bâtiment principal et le futur pont permettant de franchir les voies ferrées.

L'ensemble s'articulera autour d'un **nouveau parvis** multimodal permettant de relier le côté Belcier de la gare à tous les modes de transport afin de faciliter son accès. Le parvis offrira un accès ouvert et confortable aux voyageurs, aux riverains, aux usagers des transports en commun, aux cyclistes...

Ce programme permet de répondre à la problématique capacitaire de la gare de Bordeaux Saint-Jean et au futur développement du secteur. L'ensemble des éléments du projet participera ainsi à la définition d'un nouveau pôle de services sur le secteur Belcier, véritable « lieu de vie » à destination des voyageurs et des riverains.



LES PARTENAIRES DU PROJET

SNCF/Gares&Connexions, branche de SNCF dédiée à la gestion des 3 000 gares françaises, a conçu le projet d'extension de la gare de Bordeaux côté Belcier en partenariat avec l'Etat, le Conseil Régional d'Aquitaine, la Communauté Urbaine de Bordeaux, la Ville de Bordeaux, Réseau Ferré de France et l'Etablissement Public d'Aménagement de Bordeaux Euratlantique.

Les relations entre les différents partenaires s'articulent de la manière suivante :

- > les sept partenaires participent au financement des études.
- > A ce jour, trois d'entre eux se partagent la maîtrise d'ouvrage du projet :
 - SNCF/Gares&Connexions pour le bâtiment principal et la faisabilité des parkings P2 et P3 ;
 - RFF pour les études relatives aux quais, au souterrain et à la libération des terrains pour les parkings P2 et P3 ;
 - L'Etablissement Public d'Aménagement Bordeaux-Euratlantique pour les aménagements du parvis.

SNCF/Gares&Connexions est chargé de la coordination de l'ensemble des études. Il associe les partenaires au fur et à mesure de l'avancement des études par le biais d'un Comité Technique Partenarial, les grandes orientations étant validées par un Comité de Pilotage.

LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

Le projet d'extension de la gare de Bordeaux Saint-Jean côté Belcier a fait l'objet d'une concertation prévue par le Code de l'Urbanisme (article L300-2) notamment en raison du montant de l'investissement financier supérieur à 1,9 millions d'euros. Cette concertation s'est tenue du 25 septembre au 2 novembre 2012.

LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

- > **Inform**er sur les enjeux du projet et les aménagements proposés.
- > **Recueillir les avis** sur les principes d'aménagement envisagés et les services proposés dans le cadre du pôle d'échanges multimodal, et plus particulièrement sur les sujets suivants :
 - L'accès à la gare par les différents modes de transport
 - L'insertion du projet dans le milieu urbain environnant
 - L'accès au souterrain traversant

LA PHASE DE PRÉPARATION ET DE DÉFINITION DES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

C'est SNCF/Gares&Connexions qui a défini les modalités de la concertation préalable. Il les a ensuite présentées pour avis à ses partenaires, puis au conseil municipal de la Ville de Bordeaux, commune sur laquelle est implantée la gare.

Le 22 juin 2012, SNCF/Gares&Connexions a adressé un courrier de présentation des modalités de la concertation à la Ville de Bordeaux. Les modalités de la concertation ont fait l'objet d'un avis du conseil municipal (délibération) qui les a acceptées telles que proposées par SNCF/Gares&Connexions.

LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

Afin de toucher le plus grand nombre d'habitants, un important dispositif a été mis en œuvre par SNCF/Gares&Connexions. De nombreux outils et actions ont été réalisés comme des plaquettes, des expositions et l'organisation de réunions publiques.

> Les outils d'information du public

- Un **dossier de présentation** détaillé du projet ;
- Des **panneaux** d'exposition ;
- Un **film d'animation 3D** mettant en scène le parcours d'un voyageur dans le futur hall Belcier ;
- Un **dépliant de présentation** du projet distribué dans les boîtes aux lettres des habitants du quartier de la gare. Pour les riverains, ce document était accompagné d'un courrier d'information sur les modalités de la concertation ;
- Un **espace dédié** au projet sur le site Internet www.gares-connexions.com ;
- Une **conférence de presse** le 26 septembre 2012 ;
- Des **affiches** en gare de Bordeaux.

La concertation a été annoncée dans la presse (encart Sud ouest du 20 septembre 2012), dans le magazine du mois de septembre 2012 et sur le site Internet de la Ville de Bordeaux, sur les réseaux sociaux Twitter et Facebook de SNCF/Gares&Connexions et de la Ville de Bordeaux.

> Les lieux de la concertation

- Un **espace dédié** au projet et à la concertation a été spécialement installé en gare de Bordeaux. Tous les outils d'information et de participation étaient mis à la disposition du public ;
- Un **point information** à la mairie annexe du quartier, avec les panneaux d'exposition, les dépliants et un registre d'observations.

LES OUTILS D'INFORMATION DU PUBLIC

PANNEAUX D'EXPOSITION

VOTRE AVIS NOUS INTERESSE

EXTENSION DE LA GARE SAINT-JEAN, CÔTE BELCIER

Concertation préalable du 25 septembre au 02 novembre 2012

Bordeaux est une ville exceptionnelle en progression de son statut de métropole de qualité. La gare de Bordeaux Saint-Jean est le cœur de son développement urbain et économique. Elle est le point de convergence de toutes les lignes de transport ferroviaire de la région bordelaise et de la métropole bordelaise. Elle est le point de convergence de toutes les lignes de transport ferroviaire de la région bordelaise et de la métropole bordelaise.

Participez aux réunions publiques

à la Salle Saint-Jean, les 02 et 23 octobre 2012 à 19h30
à la Halle Sully-Berley, le 16 octobre 2012 à 19h30

Consultez le site www.gares-connexions.com

AFFICHES EN GARE DE BORDEAUX SAINT-JEAN

LE DOSSIER DE PRÉSENTATION DU PROJET

VOTRE GARE DEMAIN

LE BÂTIMENT PRINCIPAL

Le bâtiment principal est composé de deux volumes principaux : un volume principal et un volume d'extension. Le volume principal est un bâtiment à usage de gare, et le volume d'extension est un bâtiment à usage de bureaux et de commerces.

EXTENSION DE LA GARE DE BORDEAUX SAINT-JEAN

Projet de gare de Bordeaux Saint-Jean

GARE DE BORDEAUX SAINT-JEAN

VOTRE GARE DEMAIN

UNE RESTRUCTURATION NÉCESSAIRE POUR PRÉPARER L'AVENIR

Avec l'arrivée de la ligne à Grande Vitesse Bordeaux en 2017, le trafic ferroviaire de la gare Bordeaux Saint-Jean sera multiplié par deux. Cette augmentation de trafic nécessite une restructuration de la gare pour accueillir les nouveaux trains et offrir un meilleur accueil aux voyageurs.

EXTENSION DE LA GARE SAINT-JEAN, CÔTE BELCIER

Concertation préalable du 25 septembre au 02 novembre 2012

Extension de la gare de Bordeaux Saint-Jean

LE FILM 3D

Gares Connexions

LE COURRIER RIVERAINS

Document de concertation préalable pour l'extension de la gare de Bordeaux Saint-Jean.

LE COURRIER RIVERAINS

EXTENSION DE LA GARE SAINT-JEAN

Concertation préalable

VOTRE AVIS NOUS INTERESSE

Participez aux réunions publiques

à la Salle Saint-Jean, les 02 et 23 octobre 2012 à 19h30
à la Halle Sully-Berley, le 16 octobre 2012 à 19h30

Consultez le site www.gares-connexions.com

GARE DE BORDEAUX SAINT-JEAN

LA GARE DEMAIN

UN LIEU DE VIE DANS LE QUARTIER

Dossier de presse

LE DOSSIER DE PRESSE

GARE DE BORDEAUX SAINT-JEAN

UNE RESTRUCTURATION NÉCESSAIRE POUR PRÉPARER L'AVENIR

Avec l'arrivée de la ligne à Grande Vitesse Bordeaux en 2017, le trafic ferroviaire de la gare Bordeaux Saint-Jean sera multiplié par deux. Cette augmentation de trafic nécessite une restructuration de la gare pour accueillir les nouveaux trains et offrir un meilleur accueil aux voyageurs.

PLAN GÉNÉRAL DU PROJET

LE PROJET D'AMÉNAGEMENT PRÉVOIT :

- Le bâtiment principal sera composé d'un ensemble architectural constitué de deux bâtiments et d'un nouveau parking.
- Le bâtiment principal sera composé d'un ensemble architectural constitué de deux bâtiments et d'un nouveau parking.
- Deux autres parkings (P1 et P2) seront construits entre le bâtiment principal et le futur parking principal.
- L'ensemble architecturé autour d'un nouveau parking multimodal sera composé de deux bâtiments, des quais et des halls pour les personnes à mobilité réduite.

EXTENSION DE LA GARE SAINT-JEAN CÔTE BELCIER

GARE DE BORDEAUX SAINT-JEAN

UN NOUVEL ESPACE DE VIE ET DE VOYAGES

Caractérisé par une architecture ouverte sur son environnement, le projet offre un haut niveau de service aux voyageurs (espaces de détente, espaces multimodaux, commerces, etc.) et une information de tous les modes de transport (train, vélo, transport en commun, voiture, etc.).

UN PROJET DURABLE

Un projet éco-responsable qui utilise les recours aux énergies renouvelables (géothermie, énergie solaire, récupération des eaux de pluie, traitement écotraitement...).

Un projet citoyen qui assure l'accessibilité à l'ensemble du public, des bâtiments, des quais et des halls pour les personnes à mobilité réduite.

EXTENSION DE LA GARE SAINT-JEAN CÔTE BELCIER

GARE DE BORDEAUX SAINT-JEAN

UN PROJET D'ENVERGURE POUR UN QUARTIER ET UNE MÉTROPOLÉ RÉGIONALE

Le projet se présente de façon innovante et ouverte sur son environnement. Il vise à créer un nouveau lieu de vie et de voyage pour le quartier de Bordeaux Saint-Jean et pour la métropole bordelaise.

LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL DES TRAVAUX

- 3^e et 4^e trimestres 2012 : Concertation préalable et étude d'impact
- 2013 : Consultation publique et études préliminaires administratives
- 2014 : Déclaration des travaux
- 2015-2016 : Travaux
- 2017 : Livraison du bâtiment principal
- 2018 : Livraison du parking P1
- Après 2018 : Ouverture du parking P2

Reportez-vous au dossier de concertation préalable pour connaître les caractéristiques et les aspects du projet ainsi que les modalités de concertation publique et les modalités de consultation des citoyens.

EXTENSION DE LA GARE SAINT-JEAN CÔTE BELCIER

LA MAQUETTE DU PROJET



ESPACE DÉDIÉ SUR WWW.GARES-CONNEXIONS.COM

Gares Connexions

Gare de Bordeaux Saint-Jean

Les plans de l'extension de la gare de Bordeaux Saint-Jean

> **Les outils de participation du public**

- Des registres d'observation dans le hall exposition, à la mairie annexe du quartier et lors des réunions publiques ;
- Une adresse postale et mail (extension-garedebordeaux@sncf.fr).

> **Les réunions**

- **Trois réunions publiques** (2, 16 et 23 octobre 2012) ;
- **Huit réunions d'information**
 - ✓ avec les acteurs associatifs du quartier (l'Atelier des Bains Douches, le Collectif du Grand Belcier, l'association des commerçants Paludate/Belcier) ;
 - ✓ avec les acteurs concernés par la problématique d'accessibilité à la gare (MDHP, Vélocité, taxis) ;
 - ✓ avec la FNAUT Aquitaine (Fédération Nationale des Usagers des Transports) ;
 - ✓ avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux.



RÉUNION PUBLIQUE

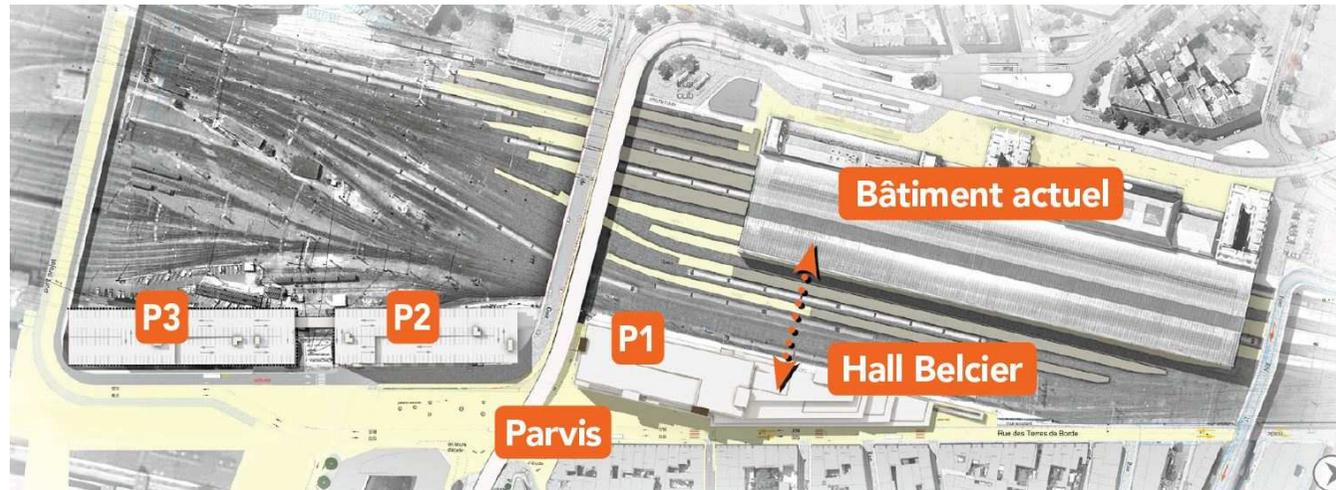
RÉUNION PUBLIQUE DU 23 OCTOBRE 2012



CONFÉRENCE DE PRESSE



LE PÉRIMÈTRE DE LA CONCERTATION : AMÉNAGEMENTS ET SERVICES PRÉSENTÉS À LA CONCERTATION



Le projet d'extension de la gare comprend un bâtiment principal composé d'un hall voyageur et d'un parking (P1), et de deux autres parkings (P2 et P3).

> Le bâtiment principal

Faisant écho aux bâtiments des Terrasses d'Armagnac (ensemble immobilier de 10 étages construit dans l'axe du Pont du Guit), le bâtiment atteindra 7 niveaux en son point le plus haut et descendra progressivement vers le nord pour atteindre 2 niveaux. Cette partie du bâtiment se composera de terrasses orientées vers la Garonne.

Le bâtiment principal s'organisera autour de deux activités principales :

- Le hall voyageur proposant tous les services liés aux voyages : espace d'accueil, espaces d'attente, WIFI, relais toilettes, espaces de ventes de billets de trains, point presse, vente à emporter ... Sa superficie sera d'environ 2 500 m².
- Un espace de services complémentaires composé de commerces et de restaurants. Cette offre sera dédiée aux voyageurs mais aussi aux habitants du quartier puisque les accès d'une partie des commerces pourront se faire depuis la rue des Terres de Borde. Ces activités seront accessibles via le hall, cœur du nouveau bâtiment desservi par un système de circulation d'une grande lisibilité et fluidité qui combinera escaliers, escalators et grandes rampes.

Une attention particulière a été apportée au traitement architectural du bâtiment :

- Façade du hall voyageur entièrement vitrée pour en faire un lieu lumineux et accueillant ;
- Respect d'une hauteur similaire à celle de la Grande Halle Voyageurs permettant de réduire le bruit généré par les activités de la gare ;
- Mise en œuvre d'un gabarit décroissant du bâtiment vers le nord ;
- Retrait progressif du bâtiment en hauteur par rapport à la rue ;
- Références au patrimoine local par la mise en place de menuiseries en bois rappelant des « carrelets », et servant d'issues de secours.

> **Le Pôle d'échange multimodal (situé au niveau du parvis)**

Le futur parvis sera exclusivement réservé aux modes doux (piétons, vélos, transports en commun) afin de constituer un véritable espace public pacifié.

- **Transports en commun** : ligne C du tramway et reconstitution d'une partie du réseau de bus en lien avec l'implantation d'un arrêt sur le parvis côté Belcier.
- **Vélos** : une augmentation significative du nombre de places de stationnement pour les vélos est envisagée (+ 600), dont une majorité côté Belcier. Une station V-CUB complétera l'offre pour les vélos.
- **Taxis** : une station taxis sera implantée côté Belcier
- **Les accès piétons** au bâtiment voyageurs depuis l'extérieur se feront via 2 accès depuis le parvis (accès principaux) et 2 accès depuis la rue des Terres de Borde (accès secondaires). Depuis le bâtiment côté St-Jean, l'accès au nouveau hall voyageur se fera via le souterrain.
- **La dépose minute** : elle est prévue en sous-sol du parking P1, ce qui permettra aux voyageurs d'accéder directement au souterrain sud puis aux quais ou aux autres niveaux du bâtiment principal.



> Les parkings

Les besoins en stationnement dans la gare ont pris en compte une diminution de l'usage de la voiture dans le temps. Ils sont évalués à environ 2 500 places, ce qui se traduit par la création, à terme, de l'ordre de 1800 places de stationnement côté Belcier, tout en maintenant l'offre actuelle côté St-Jean.

Compte tenu de sa proximité directe avec le hall voyageur et les accès aux quais, le **parking P1** proposera environ 850 places de stationnement. Ce parking sera totalement imbriqué au hall voyageur, et comprendra :

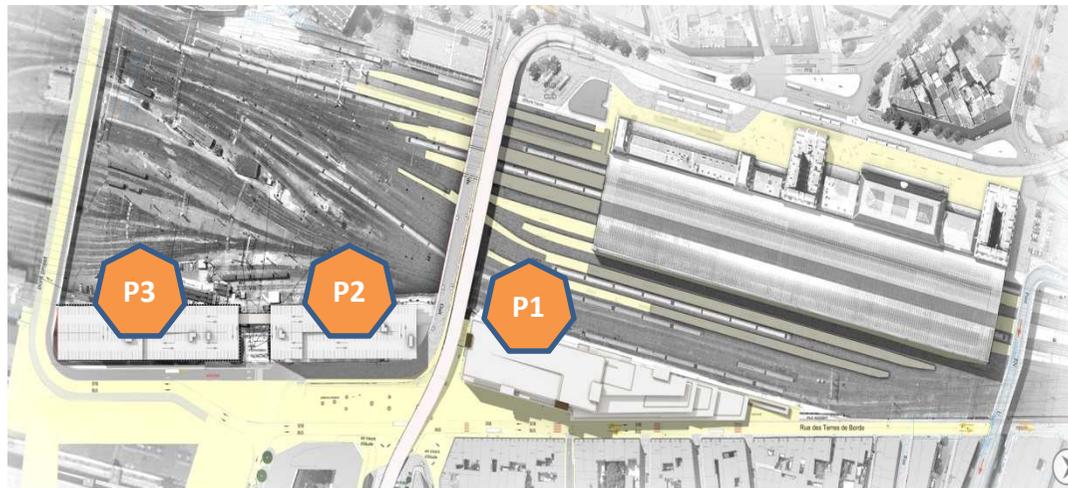
- un niveau sous-sol réservé à la courte durée et isolé des autres niveaux. Connecté directement au souterrain sud, il sera relié aux autres niveaux par des ascenseurs et des escaliers fixes ;
- sept niveaux dédiés aux stationnements de véhicules (avec une hauteur maximum de 23 m) ;
- des niveaux partiellement prolongés au-dessus du hall voyageurs.

Les deux autres parkings seront situés entre le pont du Guit et le nouveau pont de franchissement des voies ferrées prévu dans le cadre la ZAC Bordeaux Saint-Jean Belcier.

Le Parking P2 sera accolé au Pont du Guit et sera constitué de 7 niveaux avec une capacité d'environ 700 places de stationnement. Le rez-de-chaussée sera entièrement dédié à la circulation des voitures vers les trois futurs parkings.

Ce niveau comportera également un parking pour les deux-roues motorisés de 70 places minimum (avec une possibilité de complément sur d'autres niveaux). Les accès piétons se feront sous le pont du Guit et permettront un accès direct au parvis et au hall voyageur.

Le parking P3 sera le plus éloigné du bâtiment principal. Accolé au futur pont de franchissement des voies ferrées, il sera constitué de plusieurs niveaux offrant un minimum d'environ 300 places de stationnement.



LE BILAN DE LA CONCERTATION

LE BILAN QUANTITATIF

Au total, près de **1 000 personnes** ont participé à la concertation selon la répartition suivante :

- > 800 personnes environ ont visité le hall exposition en gare
- > 180 personnes environ ont participé aux réunions publiques

La concertation a donné lieu à une centaine d'avis dont 44 expressions écrites sur les registres et 45 prises de parole lors des réunions publiques.

> Les registres

- 44 observations au total ont été inscrites dans les registres selon la répartition suivante :
- ✓ 41 remarques sur le registre du hall d'exposition
- ✓ 0 remarque sur le registre de la mairie annexe
- ✓ 3 remarques sur le registre mis à la disposition du public lors des réunions publiques

> Les courriels

7 mail ont été adressés à SNCF/Gares&Connexions via l'adresse dédiée au projet extension-garedebordeaux@sncf.fr.

> Les réunions publiques

Au total, les trois réunions publiques ont rassemblé 180 participants et ont donné lieu à 5h30 d'échanges. Chaque réunion a duré en moyenne 1h45.

- 100 personnes ont participé à la réunion du 2 octobre 2012
- 30 personnes ont participé à la réunion du 16 octobre 2012
- 50 personnes étaient présentes à la réunion du 23 octobre 2012

Chaque réunion publique s'est déroulée de la manière suivante : présentation du projet par Gares&Connexions (environ 30 mn), puis échanges avec la salle (réponses aux questions du public et recueil des avis). Un journaliste a assuré l'animation de la 1^{ère} réunion publique.

Intervenants Gares&Connexions pour la réunion du 2 octobre 2012 :

- Frédéric MICHAUD, directeur du Développement
- Nicolas LIGNER, directeur du projet d'extension de la gare
- Jean-Marie DUTHILLEUL, PDG d'AREP, Cabinet d'architecture de SNCF

Intervenants Gares&Connexions pour la réunion du 16 octobre 2012 :

- Nicolas LIGNER
- François BONNEFILLE, Responsable du Pôle Conception

Intervenants Gares&Connexions pour la réunion du 23 octobre 2012 :

- Nicolas LIGNER
- Jean-Marie DUTHILLEUL

Les partenaires de Gares&Connexions étaient présents à chaque réunion. L'EPA Euratlantique est intervenu à plusieurs reprises pour répondre aux questions du public concernant la future ZAC Bordeaux Saint-Jean Blecier.

Alain MOGA, maire-adjoint du quartier Bordeaux Sud a assisté aux 3 réunions, et Alain JUPPE, Maire de Bordeaux, à celle du 23 octobre.

> La fréquentation du site Internet www.gares-connexions.com

L'espace dédié au projet sur le site Internet www.gares-connexions.com, a généré :

- 675 pages vues
- 524 consultations uniques

> Les retombées média

L'information des médias a été réalisée sous forme d'une conférence de presse organisée par SNCF/Gares&Connexions le mercredi 26 septembre 2012 dans le hall exposition dédié au projet dans la gare. Une quinzaine de journalistes étaient présents. Dans les jours qui ont suivi la conférence de presse, les médias locaux se sont fait l'écho du projet et de la concertation.

ET AUSSI : le projet sur les réseaux sociaux

Des photos ainsi que le film 3D ont été mis sur les réseaux sociaux afin de faire connaître le projet au plus grand nombre :

- Facebook (page de la gare de Bordeaux St-Jean, 2 366 fans) :
 - ✓ album photo du projet (32 likes, 6 commentaires) + 29 likes photo de couverture de la page
- Pinterest : album dédié
- YouTube : film 3D du projet, mise en ligne le 4/10/12, 210 vues, un like, un dislike



> **Articles presse**

Plusieurs articles sont parus dans la presse locale suite à la conférence de presse.
La majeure partie présentait le projet et le dispositif de concertation.

- OBJECTIF AQUITAINE - 26/09/12
Bordeaux, le financement de l'extension de la gare en question.
- 20MINUTES.FR (EDITION BORDEAUX) - 27/09/12
Saint-Jean présente son côté pile.
- BORDEAUX 7 - 27/09/12
Saint-Jean présente son côté pile.
- SUD OUEST - 27/09/12
La gare Saint-Jean va s'agrandir.
- SUD OUEST - 27/09/12
Au-delà des voies, une gare en verre.
- SUD OUEST.FR - 27/09/12
Vidéo : découvrez la future extension de la gare Bordeaux Saint-Jean.
- SUD OUEST - 4/10/12
Les riverains craignent les nuisances.

> **Télévision**

- France 3 AQUITAINE, 19h00 19H20 (2'00) - 26/09/12
Interview de Nicolas Ligner, responsable du projet d'extension de la gare pour SNCF/Gares&Connexions
- TV7 Bordeaux, 19h30 (1'45) - 26/09/12
Interview de Nicolas Ligner

> **Radio**

- ARL, 12h00 18H00 (1'40) - 27/09/12
Interview de Nicolas Ligner
- France BLEU GIRONDE 17h00 1'40 - 27/09/12
Interview de Nicolas Ligner

LES OBSERVATIONS RECUEILLIES

De manière globale, la concertation s'est déroulée dans un climat positif et l'écoute a été mutuelle. Les avis exprimés sur le projet ont globalement été favorables. Le public qui s'est exprimé lors des réunions publiques ou sur les registres, était constitué de riverains de la gare, d'habitants du quartier et de voyageurs de tous horizons (avis de personnes résidant à Paris par exemple). Les élus du quartier et les représentants associatifs se sont mobilisés pendant toute la durée de la concertation, et ont participé aux trois réunions publiques.

Six grands thèmes de contributions ont été enregistrés :

- > L'opportunité du projet
- > Les aménagements proposés
 - L'aspect architectural du projet et son insertion urbaine
 - L'accessibilité de la gare par les différents modes
 - Les parkings voitures
 - Le souterrain permettant d'accéder aux quais et au côté St Jean de la gare
- > Les services proposés en gare
 - La politique commerciale
 - La nature des activités
- > Les retombées économiques du projet
- > La poursuite du dialogue entre SNCF/Gares&Connexions et ses partenaires après la phase de concertation réglementaire
- > La circulation dans le quartier

D'autres thèmes, plus éloignés du projet, ont été abordés et ont donné lieu à des réponses de Gares&Connexions, comme par exemple l'impact sonore de l'exploitation de la gare sur les riverains.

> L'opportunité du projet

Le projet est jugé globalement intéressant et de bonne qualité par les participants à la concertation. Attendu avec impatience par certains, il est qualifié d'ambitieux, porteur d'avenir pour l'agglomération bordelaise. Pour de nombreux participants, le projet présente des atouts économiques et touristiques et va contribuer à l'amélioration de la qualité de vie dans le quartier.

La conception de la gare comme un Pôle d'échange multimodal est considérée comme pertinente dans le sens où elle va favoriser l'attractivité du train et une meilleure mobilité.

> Les aménagements proposés

L'aspect architectural du projet et son insertion urbaine

Les avis sur la conception architecturale des bâtiments sont partagés. La majorité juge le projet réussi sur le plan architectural et apprécie sa modernité.

Certaines personnes trouvent le parti-pris architectural incohérent avec le bâtiment côté St-Jean et le quartier, et craignent que son aspect moderne vieillisse mal avec le temps. Une personne regrette que l'architecture du hall voyageur soit le prolongement de celui des parkings ; pour elle, les dalles blanches sur les façades vitrées sont inesthétiques.

L'insertion du projet dans le quartier est globalement jugée de bonne qualité. Une personne a néanmoins proposé une alternative : le rééquilibrage du nombre de places de stationnement entre les 3 parkings afin de réduire la hauteur du Parking P1. Etant le plus proche de la rue des Terres de Borde et des habitations, le P1 serait alors moins haut et donc plus en harmonie avec le quartier.

L'accessibilité de la gare par les différents modes de transport

La plateforme intermodale proposée dans le projet est globalement jugée très positive. Les participants approuvent la mise en œuvre de solutions diversifiées pour accéder à la gare et la place importante accordée aux modes doux.

Les différents avis montrent l'intérêt que les habitants portent à la problématique des déplacements. Ils approuvent la création d'une plateforme intermodale pour améliorer la mobilité et la croissance des déplacements en train. Il est demandé qu'une attention particulière soit portée à la localisation des arrêts de bus et à la création d'une voie dédiée pour les transports en commun.

Des participants trouvent que la station de tram « Belcier » est trop éloignée de la gare et demandent si un arrêt de tram est prévu sur le parvis.

Certains s'interrogent sur la capacité des transports en commun à absorber l'augmentation de trafic, en particulier le tramway déjà souvent saturé.

La question de la rampe d'accès au parking vélos aérien a été évoquée. En effet, cette rampe doit être accessible à tous ; or la pente de 7% envisagée dans le projet semble trop importante pour être accessible à tous les usagers.

Plusieurs préconisations ont émergé au cours des échanges et sur les registres :

- la nécessité de prévoir la couverture du parking vélo « aérien » ;
- la sécurisation optimale des cheminements piétons et vélos (pistes cyclables) ;
- la nécessité de développer davantage l'offre de places vélos, en accès libre et en accès sécurisé, en valorisant notamment des espaces sous-utilisés ;
- la possibilité d'une carte unique d'accès à tous les parkings vélos sécurisés de la gare ;
- l'équipement des espaces vélos sécurisés en bornes de recharge pour VAE (vélos à assistance électrique) ;
- l'étude de l'accès à la gare par voie fluviale ;
- l'indication des emplacements des arrêts de bus et de tram dans la gare.

L'accessibilité de la gare par les personnes à mobilité réduite

Les principales associations ont participé à la concertation, le Groupement pour l'Insertion des Personnes Handicapées Physiques (GIHP Aquitaine) et la Maison Départementale des Personnes Handicapées de la Gironde (MDPH).

Elles ont toutes les deux tenu à rappeler l'importance de la prise en considération des personnes handicapées dans les aménagements et les services proposés. Elles ont fait part des suggestions suivantes :

- la nécessité de prévoir les places de stationnement PMR au plus près du souterrain d'accès aux quais ;
- la prise en compte des malvoyants dans la signalétique ;
- la prise en compte des véhicules d'acheminement des PMR dans la hauteur des parkings ;
- la mise en place d'un guichet dédié pour l'accueil des personnes en situation de handicap.

Les parkings voitures

La place accordée à la voiture a fait l'objet d'avis divergents. Certaines personnes considèrent que la gare de Bordeaux étant de dimension régionale, elle doit être facilement accessible en voitures. Le nombre de places de stationnement prévu pour les voitures est donc jugé satisfaisant et bien dimensionné. L'importance de la mise en service simultanée des trois parkings est soulignée.

En revanche, d'autres personnes estiment qu'une place trop importante est accordée à la voiture et proposent de réfléchir à des solutions pour les faire stationner ailleurs qu'au pied des trains à l'horizon 2017.

Les riverains demandent s'ils bénéficieront de tarifs privilégiés afin de compenser la perte de places de stationnement sur la rue des Terres de Borde.

Des participants évoquent également la nécessité de prolonger la durée du stationnement gratuit dans la dépose-minute. En effet, 10 minutes sont jugées insuffisantes pour les personnes à mobilité réduite en particulier, ou en cas de retard du train.

QUESTIONS LES PLUS FRÉQUEMMENT POSÉES LORS DES RÉUNIONS PUBLIQUES

Pourquoi une telle place accordée à la voiture ?

Pourquoi ne pas inverser les hauteurs du P1 et du P3 plus éloigné des habitations ?

Pourquoi ne pas mettre en service les 3 parkings en 2017 ?

La politique tarifaire appliquée sera-t-elle suffisamment attractive ou les usagers continueront-ils à se garer dans le quartier ?

RÉPONSES APPORTÉES PAR SNCF/GARES&CONNEXIONS

La place accordée à la voiture correspond aux besoins de stationnement à l'horizon du projet. Les 3 parkings offriront une capacité totale de 1 850 places, ce qui correspond à la reconstitution des 1 000 places de stationnement disponibles actuellement côté Belcier et à la création de 800 places supplémentaires. Il est indispensable de permettre aux usagers d'accéder à la gare par tous les modes, y compris la voiture. A terme, 24% des usagers se rendront à la gare en voiture.

Concernant l'inversion des capacités du P1 et du P3, SNCF/Gares&Connexions a rappelé que les gains de temps de parcours grâce notamment à la LGV ne devaient pas être pénalisés par le temps d'accès à la gare. Le P1 étant le plus proche du hall voyageur et des quais, sa capacité de stationnement doit être la plus importante. Cette approche est valable pour tous les modes de transport, vélos, piétons ...

Le P1 sera mis en service en 2017, le P2 en 2018 et le P3 à plus long terme. En effet, il constitue une réserve de capacité pour le stationnement à long terme. C'est pourquoi sa mise en service n'est envisagée qu'après 2018.

Concernant la politique tarifaire des parkings, SNCF/Gares&Connexions a précisé qu'elle sera fixée par l'opérateur retenu pour l'exploitation des parkings. Les conditions de stationnement aux abords de la gare seront quant à elles définies par les collectivités (stationnement payant par exemple).



Le souterrain permettant d'accéder aux quais et au côté St Jean

La question du souterrain, et plus particulièrement sa capacité à absorber l'augmentation du nombre de voyageurs, a suscité de nombreuses interrogations et observations du public. Plusieurs participants doutent de la capacité du souterrain dans sa configuration actuelle à absorber les flux de voyageurs attendus à partir de 2017.

L'argument récurrent est le suivant : le souterrain est déjà confronté à l'heure actuelle à des problèmes de saturation, en particulier aux heures de pointe (deux trains simultanément en gare) avec des voyageurs munis de valises, poussettes et vélos.

Différentes solutions sont proposées, comme l'élargissement du souterrain actuel, la construction de souterrains supplémentaires ou encore d'une passerelle au-dessus des voies reliant les deux côtés de la gare. Une personne suggère de réfléchir à la canalisation des flux dans le souterrain, la contradiction des flux étant pour elle ce qui pose problème.

QUESTIONS LES PLUS FRÉQUEMMENT POSÉES LORS DES RÉUNIONS PUBLIQUES

Véritable hub en 2017, comment fonctionnera le hall voyageur côté Belcier avec un seul souterrain ?
Pourquoi le projet ne prévoit-il pas l'élargissement du souterrain ?
Le souterrain sera-t-il accessible aux vélos ?

RÉPONSES APPORTÉES PAR SNCF/GARES&CONNEXIONS

A l'horizon du projet, les études ont démontré que l'élargissement ou le prolongement du souterrain n'étaient pas nécessaires. En effet, en 2017, le nombre de trains en gare sera le même qu'aujourd'hui, à savoir deux trains à quai simultanément (1 TGV et 1 TER). Les pics de fréquentation du souterrain seront donc en 2017 les mêmes qu'aujourd'hui mais se renouvelleront en revanche plus souvent, puisqu'il y aura davantage de trains.

Certains réaménagements sont néanmoins prévus afin d'améliorer le confort des usagers : la réalisation de puits-de-jour pour faire rentrer la lumière et la dépose des espaces publicitaires ainsi que des poubelles afin de dégager de la place. Des mesures conservatoires sont également prévues pour la construction éventuelle d'une passerelle au-dessus des voies à plus long terme.

Les aménagements dans la gare

En termes d'aménagements dans la gare, l'importance de certains équipements pour le confort des usagers a été largement évoquée. De nombreuses suggestions ont été faites dans ce sens :

- l'installation d'ascenseurs à l'extrémité des quais ;
- l'installation d'abris sur les quais ou de marquise ;
- l'installation de tapis roulants ;
- la mise en place de goulottes dans les escaliers pour faciliter les déplacements avec des valises ;
- la protection des escaliers extérieurs du parking ;
- la mise en place d'un point-rencontre identifié dans le nouveau hall.

Les services proposés en gare

De manière générale, les participants à la concertation accordent une grande importance à la qualité des services ferroviaires côté Belcier. Elle doit être équivalente à celle proposée côté Saint-Jean : information sur les quais, billetterie, espaces d'attente ...

Concernant les autres services, en particulier les commerces, des personnes ont évoqué la politique commerciale et la nécessaire réflexion à conduire sur les prix des produits afin qu'ils soient accessibles aux habitants du quartier.

Concernant la nature des activités, plusieurs suggestions ont été faites :

- des restaurants à la place du parking à vélos aérien (bar à huîtres par exemple) ;
- des produits régionaux ;
- des informations touristiques (point Office de tourisme de Bordeaux) ;
- un point bibliothèque en lien avec la bibliothèque municipale de la rue d'Armagnac.

Des participants s'interrogent sur l'impact des services proposés en gare pour les commerces installés aux abords de la gare.

SNCF/Gares&Connexions a précisé pendant les réunions publiques que les services de base attendus par les voyageurs seraient proposés côté Belcier :

- ✓ service d'accueil et salle d'attente
- ✓ vente et échanges de billets
- ✓ point Presse et restauration rapide
- ✓ information lisible largement répandue
- ✓ WiFi
- ✓ relais toilettes

La restauration et les boutiques constituent des services complémentaires ; une réflexion est également en cours pour les services liés aux nouvelles mobilités (auto partage par exemple).

Concernant la politique commerciale des boutiques en gare, elle constitue un enjeu fort pour SNCF/Gares&Connexions qui demande dans ce sens une offre de premiers prix aux opérateurs.

18 millions de personnes sont attendus en gare de Bordeaux à l'horizon 2017. Cela constitue un potentiel de clients supplémentaires pour les commerces situés à proximité de la gare.

Les retombées économiques du projet

La question des retombées économiques du projet pour le quartier a émergé lors de la concertation, plus particulièrement en termes de création d'emplois et d'accès aux locaux d'activités dans la gare.

Les associations ont souligné l'importance des retombées économiques du projet pour l'image et le développement du quartier.

QUESTIONS LES PLUS FRÉQUEMMENT POSÉES LORS DES RÉUNIONS PUBLIQUES

La priorité à l'emploi pendant la phase chantier sera-t-elle accordée aux habitants du quartier ?

Y aura-t-il des clauses sociales dans les contrats ?

L'accès aux locaux d'activités sera-t-il accordé en priorité aux entrepreneurs du quartier ?

Quelles sont les modalités d'implantation d'un commerce dans le nouveau hall ?

RÉPONSES APPORTÉES PAR SNCF/GARES&CONNEXIONS

Les clauses sociales dans les contrats ont été créées pour favoriser l'insertion des publics en difficulté, sans distinction géographique. La faisabilité d'accorder la priorité à l'emploi aux habitants du quartier pendant la phase chantier sera donc à étudier, en lien avec l'expérience des partenaires du projet.

Les modalités d'implantation des commerces seront déterminées après consultation d'un opérateur.

La poursuite du dialogue avec le public après la phase de concertation réglementaire

Ce thème a été évoqué à plusieurs reprises lors de la concertation, lors des réunions avec les associations et en réunions publiques. En effet, il est important pour les associations de poursuivre le dialogue avec SNCF/Gares&Connexions au-delà de la période réglementaire de concertation.

Plusieurs suggestions ont été faites dans ce sens :

- la mise en place d'animations avec les riverains pendant la phase chantier ;
- la création d'une instance d'écoute et d'échanges en amont et pendant la phase travaux. Cette instance serait composée de SNCF/Gares&Connexions et ses partenaires, et des associations de quartier. Une mise en relation avec les autres services ferroviaires pourrait être envisagée afin d'élargir les échanges sur le fonctionnement de la gare.

SNCF/Gares&Connexions et ses partenaires partagent avec les associations la nécessité d'instaurer un dialogue régulier avec les riverains. C'est pourquoi ils ont confirmé l'intérêt qu'ils portaient à la création de cette instance et ont formalisé cet engagement par la signature d'un document.

La circulation dans le quartier

De nombreux participants ont évoqué les problèmes de circulation et de stationnement dans le quartier. La gestion des flux de voitures est particulièrement récurrente. Beaucoup pensent que le projet va largement contribuer à résorber les problèmes de circulation, en particulier grâce au nouveau plan de circulation.

En effet, le projet d'extension de la gare Saint-Jean côté Belcier prévoit la mise en place d'un système de circulation à sens unique, pour plus de fluidité et de souplesse. Les accès véhicules aux trois parkings (P1, P2 et P3), s'effectueront par le carrefour Armagnac puis par des voies dédiées au rez-de-chaussée du parking P2 (pour l'entrée) et du P3 (pour les sorties). La circulation des véhicules sera donc entièrement repensée afin de libérer le maximum d'espaces pour les autres modes (piétons, vélos, transports en commun).

La question des loueurs de voitures a également été abordée, en particulier les problèmes de sécurité liés au stockage des voitures dans différents lieux du quartier. SNCF/Gares&Connexions a précisé que des places de stationnement leur seraient réservées dans les nouveaux parkings, ce qui devrait contribuer à résorber les difficultés actuelles.

Certaines personnes craignent toutefois que la présence de 2 ponts routiers (le pont du Guit et le nouveau pont-rail) n'engendre des nuisances, en particulier sur le quartier situé de l'autre côté.



L'impact sonore de l'exploitation de la gare

Lors de la concertation, les nuisances sonores liées à l'exploitation de la gare ont été évoquées. Des suggestions ont été faites pour les atténuer à l'horizon du projet, comme l'installation de murs antibruit ou la couverture des voies.

Des participants ont fait des remarques liées au fonctionnement actuel de la gare. Ils font part d'une recrudescence des nuisances liées à la mise en route des TER diesels ou encore aux annonces sonores.

Ces remarques ne concernent pas l'objet de la concertation. SNCF/Gares&Connexions en a bien pris note et indiqué qu'elles seraient transmises au service concerné. Le résultat de la campagne de mesures de bruit réalisée au mois de juin 2012 va également être transmis aux riverains.

LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET LES PERSPECTIVES

LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Les objectifs de la concertation ont été atteints puisque qu'environ 1 000 personnes ont participé, dont près de 200 aux 3 réunions publiques et 800 dans le hall exposition. La concertation a permis à SNCF/Gares&Connexions d'informer le public et de recueillir son avis sur les principes d'aménagement envisagés et les services proposés dans le cadre du projet.

De nombreux échanges entre SNCF/Gares&Connexions, ses partenaires, les associations, les habitants du quartier et les usagers de la gare ont eu lieu, dans un climat serein et constructif. L'intérêt pour le projet s'est traduit par une grande qualité des échanges lors des réunions publiques et des avis sur les registres.

La majorité des participants à cette concertation préalable a jugé le projet globalement intéressant et de bonne qualité. Il répond bien à des enjeux de mobilité et d'accessibilité de la gare.

Les suggestions et avis exprimés par les habitants lors de la concertation ont été analysés, et vont permettre d'enrichir la réflexion et les études.

Pour la suite du projet, SNCF/Gares&Connexions portera une attention particulière aux éléments suivants :

- > Pour le Pôle d'échange multimodal : la sécurisation optimale des cheminements piétons et vélos (pistes cyclables), l'indication des emplacements des arrêts de bus et de tram dans la gare et son accessibilité par les personnes à mobilité réduite et en situation de handicap ;
- > L'amélioration du confort des usagers dans le souterrain permettant d'accéder aux quais et de rejoindre le côté St-Jean (puits de jour et libération d'espace) ;
- > Pour les aménagements dans la gare, l'ensemble des suggestions va être étudié (abris sur les quais, goulottes dans les escaliers ...) ;
- > Concernant les services proposés en gare, SNCF/Gares&Connexions va étudier l'ensemble des suggestions faites par le public (produits régionaux, point Info Tourisme, point bibliothèque ...) ;
- > Concernant les clauses d'insertion, SNCF/Gares&Connexions va étudier, avec les partenaires du projet, la faisabilité d'accorder la priorité à l'emploi aux habitants du quartier, pendant la phase chantier.

Conformément à leurs engagements lors de la concertation, les différents partenaires du projet vont organiser un conseil de gare, instance de dialogue et d'échanges avec les associations du quartier. Ce conseil de gare sera piloté par la Ville de Bordeaux.

Les résultats de la campagne de mesures de bruit réalisée en juillet 2012 (période de pic d'activité ferroviaire) ont été transmis aux associations.

LES PERSPECTIVES

Ce bilan a été adressé aux partenaires de SNCF/Gares&Connexions et à la Ville de Bordeaux pour présentation lors du Conseil municipal de janvier 2013 ; il est à la disposition des habitants à la Ville de Bordeaux et sur le site Internet de Gares&Connexions.

La prochaine instance de dialogue avec le public sera le Conseil de gare organisé avec les partenaires du projet et les associations du quartier.



ANNEXES

- > Décision de SNCF/Gares&Connexions d'engager la concertation préalable et son annexe présentant les modalités de cette concertation
- > Courrier sollicitant l'avis du conseil municipal de la Ville de Bordeaux sur les modalités de la concertation
- > Délibération de la Ville de Bordeaux
- > Dépliant de présentation du projet et son courrier
- > Panneaux d'exposition
- > Affiches gare
- > Encart presse
- > Copies des observations inscrites sur les registres de la concertation publique, et de celles envoyées par mail et courrier postal.



www.gares-connexions.com

Gares &
Connexions



COMMUNAUTÉ
URBAINE DE BORDEAUX
LA CUB
www.lacub.fr

 **RÉGION
AQUITAINE**



bordeaux euratlantique


RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

SNCF



D-2013/31
Instauration d'une Participation pour Voirie et Réseaux -
Projet d'aménagement d'une voie nouvelle reliant les rues
Surson et Chantecrit dans l'îlot Dupaty

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

Mesdames, Messieurs,

Dans le cadre du contrat de co-développement 2012-2014, la Communauté Urbaine doit procéder à l'aménagement d'une voie nouvelle reliant les rues Surson et Chantecrit. Cette voie désenclavera le cœur de l'îlot Dupaty et permettra de développer de nouvelles constructibilités.

La voie nouvelle, d'une longueur de 250 mètres, viendra se raccorder au réseau viaire existant : rue Surson et rue Chantecrit, d'emprise variant entre 5 et 12 mètres. Le statut de cette voie pourra être « zone 30 », les cheminements doux étant bien intégrés dans le fonctionnement de la rue (larges trottoirs et double sens cyclable).

La création de la voie est envisagée en deux phases dans l'attente de la réalisation de toutes les acquisitions foncières nécessaires. La première phase comprendra l'aménagement de deux voies en impasse et de deux aires de retournement provisoires. La deuxième phase permettra la réalisation de la voie d'un seul tenant et la suppression des aires de retournement.

Cette opération sera cofinancée par le Fonds d'Intérêt Communal et la Participation pour Voirie et Réseaux (PVR). Ainsi, le financement Hors Taxe sera assuré par la PVR, et la TVA couverte par le FIC. Par ailleurs, la CUB assurera sur le FIC le préfinancement de l'opération. Le coût prévisionnel pour la réalisation des travaux et de la voie est estimé à environ 2 300 000€ HT (valeur août 2012), selon la répartition suivante :

Travaux de construction ou d'aménagement de voie	Coût des travaux HT
- Acquisitions foncières / démolitions / rescindement / clôtures - Travaux de voirie / plantations	1 266 723 € 547 000 €
Travaux d'établissement des réseaux	
- Eclairage public - Assainissement - Autres	55 000 € 315 000 € 30 936 €
Dépenses d'études	77 775 €
Coût total	2 292 434 €

Il est proposé que la totalité du montant total hors taxe des travaux soit répartie sur les 13 400 m² de terrain définis par le périmètre d'application de la PVR. Sur cette base, le montant de participation est estimé à 172 € par m² de terrain. Chaque participation sera prescrite par la Ville à l'occasion de la délivrance d'une autorisation d'urbanisme.

Une convention établie entre la Communauté Urbaine de Bordeaux et la Ville de Bordeaux, qui percevra la PVR acquittée par les pétitionnaires suite à l'ouverture de leur chantier, précisera les modalités de reversement par la Ville à la CUB du montant de la PVR. Cette convention sera signée avant la réalisation des travaux.

Vu le code de l'urbanisme et notamment ses articles L. 332-6-1-2° d), L. 332-11-1 et L. 332-11-2,

Vu les délibérations communautaires n°2007/0111 du 23 février 2007 posant les principes et les règles d'instauration de la PVR, et n° 2012/19448 du 23 novembre 2012 instaurant une Participation pour Voirie et Réseaux en vue de l'aménagement d'une voie nouvelle reliant les rues Surson et Chantecrit dans l'îlot Dupaty,

Vu la délibération 2012/211 du 30 avril 2012 instaurant la participation pour voirie et réseaux sur le territoire communal,

CONSIDERANT que le projet de création de la voie reliant les rues Surson et Chantecrit permet de développer de nouvelles constructibilités, une accessibilité au cœur de l'îlot, et qu'elle répond à des exigences en matière de sécurité des personnes et des biens, tout en améliorant le fonctionnement du « Jardin de Ta Soeur »,

CONSIDERANT que la mise en place de la PVR permet de percevoir des propriétaires de terrains nouvellement desservis par un aménagement, une contribution correspondant à tout ou partie du financement des travaux nécessaires,

Le conseil décide,

- d'instaurer une Participation pour Voirie et Réseaux concernant le projet d'aménagement d'une voie nouvelle reliant les rues Surson et Chantecrit, selon le périmètre défini en annexe,
- de déterminer le montant de cette participation à la totalité du montant total hors taxe des travaux, soit environ 2 300 000€ HT (valeur août 2012), et que ce montant soit réparti sur les 13 400 m² de terrain définis par le périmètre d'application de la PVR,
- de fixer sur cette base le montant de participation à 172 € par m² de terrain,
- d'autoriser M. le Maire ou son représentant à signer toutes les pièces nécessaires à l'exécution de la présente délibération, notamment la convention à intervenir entre la Communauté urbaine de Bordeaux et la ville de Bordeaux pour fixer les modalités de reversement de la Participation pour Voirie et Réseaux.

ADOpte A L'UNANIMITE DES VOTANTS

ABSTENTION DU GROUPE SOCIALISTE

MME TOUTON. -

Nous avons déjà validé la création d'une voie nouvelle entre la rue Surson et la rue Chantecrit qui permettra de désenclaver l'îlot Dupaty et de développer de nouvelles constructibilités.

La construction de cette voie se fera en deux phases. Dans un premier temps deux impasses avec deux aires de retournement, puis lorsque les acquisitions foncières le permettront, la réalisation d'une voie d'un bout à l'autre.

Cette opération sera cofinancée par le Fonds d'Intérêt Communal et par la Participation pour Voirie et Réseaux.

Le coût prévisionnel des travaux s'élève à 2.300.000 euros HT selon une répartition par poste qui vous est jointe dans la délibération.

Il est proposé que ce montant de travaux soit réparti sur les 13.400 m² de terrain définis par le périmètre de la Participation pour Voirie et Réseaux, ce qui amène chaque propriétaire de terrain nouvellement desservi à s'acquitter d'une participation estimée à 172 euros le mètre carré de terrain lorsqu'il projettera de construire.

Il vous est donc proposé de créer cette Participation de Voirie et de valider le périmètre d'application et le montant.

M. LE MAIRE. -

Merci.

Mme DIEZ

MME DIEZ. -

Monsieur le Maire, mes chers collègues, la création d'une nouvelle voie dans ce secteur ne porte pas à critique. Cependant vu le coût des travaux on est en lieu de s'inquiéter de la réalisation des travaux en deux phases pas tout à fait complémentaires.

En effet, il est prévu dans un premier temps de réaliser deux impasses avec des zones de retournement, puis dans un deuxième temps de les relier en une seule et même rue.

Il est évident qu'une partie des travaux réalisés en première phase sera démolie. Les différents réseaux éclairage et assainissement seront à modifier, tout ceci en raison de la non finalisation des acquisitions foncières nécessaires.

Permettez-moi de vous dire que cela ressemble à un gaspillage d'argent public pour satisfaire l'appétit des promoteurs immobiliers pressés de mettre leurs appartements sur le marché.

Il me semble raisonnable de prendre des dispositions pour effectuer l'intégralité de ces travaux et ce en une seule fois.

M. LE MAIRE. -

Pas d'autres observations ?

Mme TOUTON

MME TOUTON. -

Juste une réponse. Le problème que nous avons actuellement c'est qu'il faut absolument qu'on désenclave assez rapidement, en particulier l'impasse qui part de la rue Chantecrit qui dessert les logements sociaux et le jardin Dupaty, pour des questions de sécurité incendie.

Et rue Surson il y a une partie qui appartient à la CUB et il y a une autre partie de terrains à acquérir qui sont des terrains privés. Tant qu'on n'aura pas fait les acquisitions foncières on ne pourra pas lancer ces travaux.

Il est important de désenclaver tout de suite des parties de cet îlot, rue Chantecrit pour des questions de sécurité, rue Surson pour permettre à l'opération H Nord de démarrer. Peu à peu les acquisitions foncières vont se faire et nous pourrons lier les deux impasses.

M. LE MAIRE. -

Mais si je me souviens bien, H Nord ce ne sont pas d'affreux promoteurs assoiffés d'argent ?

MME TOUTON. -

Non.

M. LE MAIRE. -

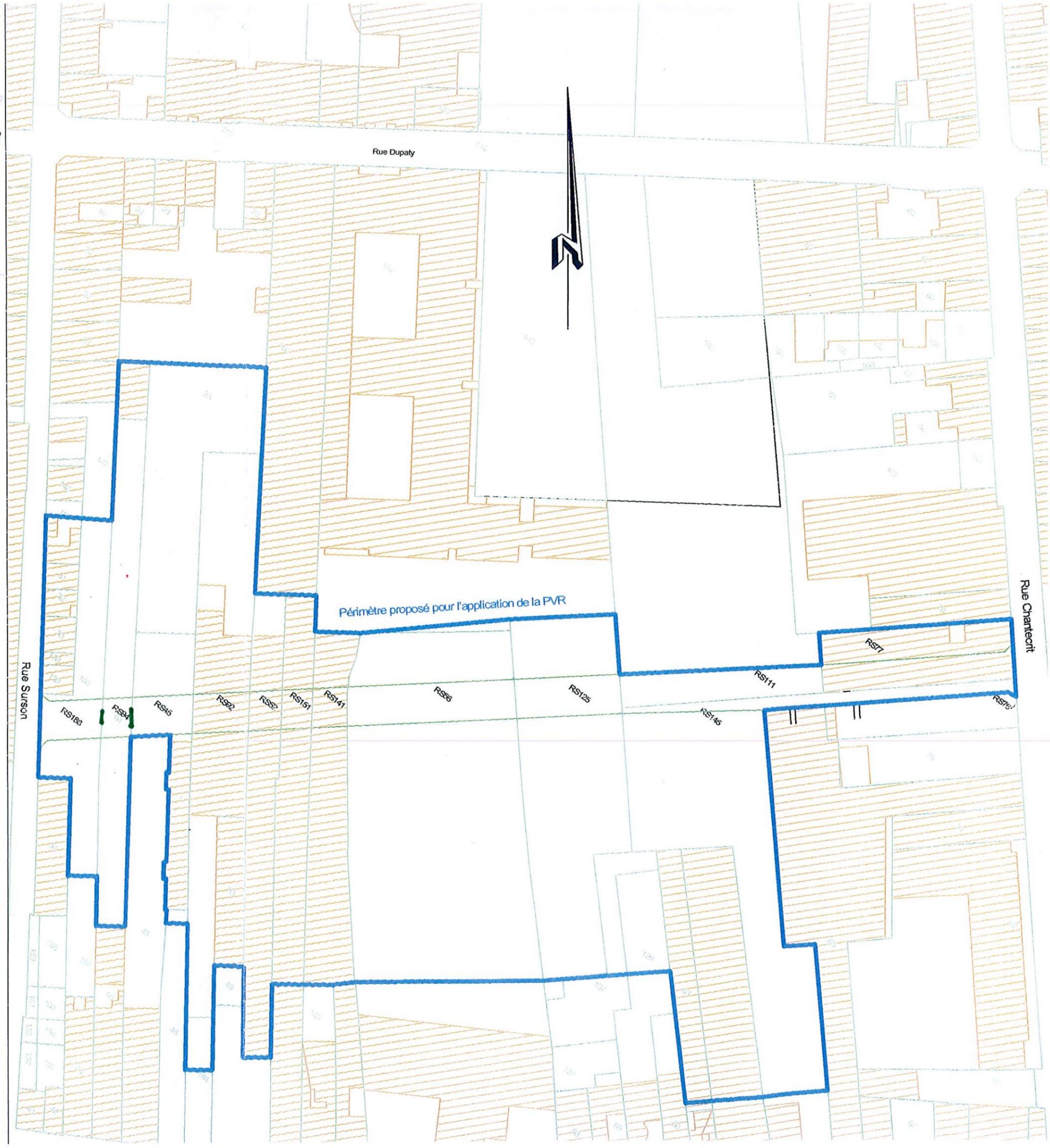
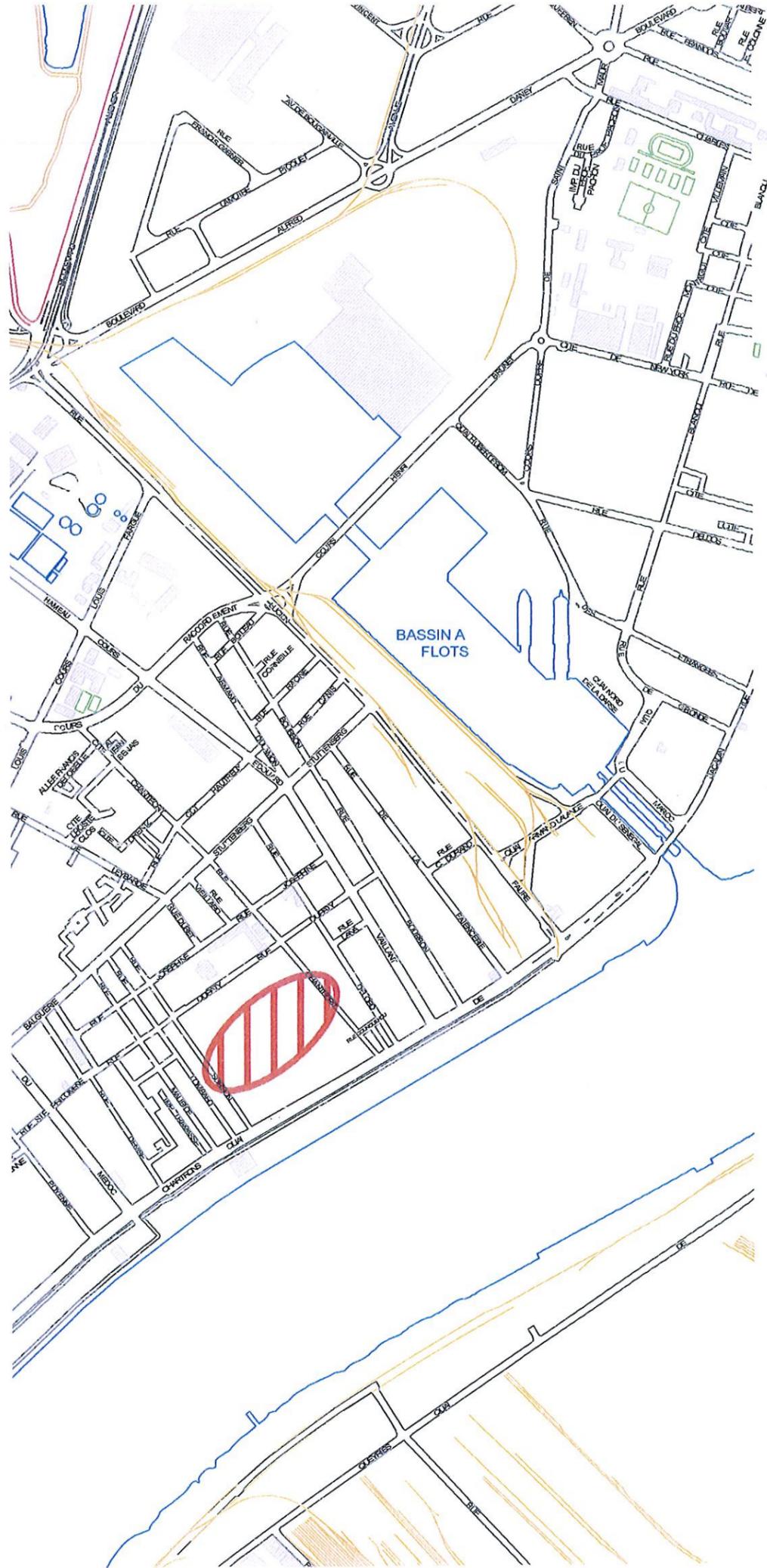
Donc c'est un projet coopératif. Ce n'est pas pour satisfaire les promoteurs qu'on fait ça. C'est pour des raisons de sécurité et pour faire du logement coopératif.

Je mets aux voix la délibération.

Qui est contre ?

Qui s'abstient ?

Merci.



D-2013/32
Cofinancement de l'étude urbaine Claveau. Autorisation.
Décision.

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

Mesdames, Messieurs,

La Cité Claveau, datant du début des années 50, comprend plus de 520 logements dont 90 % de maisons individuelles.

Une centaine de ces maisons appartient à des particuliers regroupés dans une dizaine d'Associations Syndicales Libres (ASL) pour la gestion des espaces communs.

Aquitanis est propriétaire de 428 logements à loyer modéré, soit 82 % du total.

Compte-tenu de l'état de dégradation des espaces extérieurs, de certains logements et du morcellement des propriétés foncières qui explique la complexité de la gestion urbaine, Aquitanis, en accord avec la Ville et la CUB, a décidé de lancer une étude globale pour définir un véritable projet urbain.

Cette étude, confiée à un groupement de cabinets spécialisés en diagnostic urbain, sociologie, urbanisme, paysage et programmation architecturale, devra rendre ses conclusions courant 2013. Elle devra définir plusieurs scénarii de développement durable de ce quartier et un plan d'actions détaillé et phasé pour la réhabilitation de l'existant.

La Ville de Bordeaux est sollicitée pour cofinancer cette étude à hauteur de 50 000 €, soit 20% du coût total.

Vu les dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales,

Entendu le rapport de présentation,

Considérant l'intérêt pour la Ville de Bordeaux de participer à l'étude préalable à la requalification de la Cité Claveau

Il vous est proposé d'autoriser Monsieur le Maire à octroyer une subvention de 50 000 euros à Aquitanis et de procéder au versement de la subvention sur la ligne P0290001 (études d'urbanisme et opérations d'aménagement).

ADOpte A L'UNANIMITE

MME TOUTON. -

La Cité Claveau comprend 520 logements dont 90% de maisons individuelles. Une centaine appartiennent à des propriétaires privés, les autres sont la propriété d'Aquitanis.

Compte tenu de l'état de dégradation des espaces publics et de certains logements, mais aussi de la complexité des propriétés foncières - il y a une dizaine d'associations syndicales libres, des terrains d'Aquitanis, des terrains ville - il a été décidé par Aquitanis en accord avec la Ville et la Communauté Urbaine de lancer une étude globale pour définir un véritable projet urbain à partir de plusieurs scénarii qui seront proposés courant 2013.

A la demande du maire, les habitants seront bien sûr associés lors des concertations qui vont être lancées prochainement.

Par cette délibération il vous est proposé de cofinancer l'étude lancée par Aquitanis en octroyant une subvention de 50.000 euros.

M. LE MAIRE. -

M. MAURIN

M. MAURIN. -

Lorsque notre Conseil avait décidé la vente d'une partie de la Cité Claveau aux locataires j'avais alerté sur les conséquences d'un mitage né de la juxtaposition de patrimoines privés et de patrimoines locatifs gérés par Aquitanis, notamment la problématique de la gestion et de l'entretien des espaces communs.

Evidemment, je souscris à cette étude à deux conditions : dès lors que le cahier des charges préserve le parc social et son bas niveau de loyers quasi unique à Bordeaux.

Deuxième condition, vous venez d'y répondre, Mme TOUTON, dès lors que l'ensemble des habitants et pas simplement des habitants propriétaires, les locataires, soient associés à l'ensemble de cette étude. Merci.

M. LE MAIRE. -

Mme DIEZ

MME DIEZ. -

Monsieur le Maire, mes chers collègues, objet de toutes les convoitises depuis 2004 cette Cité Claveau aura vécu bien des vicissitudes.

Je suis fière aujourd'hui d'avoir contribué à ce qu'une centaine de ces maisonnettes aient pu être rachetées par leurs occupants, locataires pour certains depuis plus de 50 ans.

C'est peut-être là mon petit côté marxiste : la terre à celui qui la travaille et la maison à celui qui l'habite.

(Brouhaha)

MME DIEZ. -

La délibération d'aujourd'hui montre le désarroi des collectivités devant la conception d'une cité sociale conjuguant espaces privés, réseaux collectifs et privés et où les habitants se sont peu à peu approprié le bâti et le foncier.

Qui pourrait reprocher à ces résidents d'avoir cherché à améliorer leur cadre de vie ?

J'espère que dans les différents scénarii envisagés pour le développement durable il sera tenu compte de la particularité de cette cité et que les intérêts de tous, y compris des petits propriétaires, seront préservés.

M. LE MAIRE. -

Merci. Mes chers collègues je voudrais attirer votre attention sur l'importance de la déclaration de Mme DIEZ puisque nous avons une relecture de Karl Marx. Désormais le marxisme c'est la diffusion de la propriété du logement individuel. C'est important...

MME DIEZ. -

Tout à fait... (Hors micro)

M. LE MAIRE. -

Mme VICTOR-RETALI n'est pas d'accord. Donc il y a un débat.

Je mets cette délibération aux voix.

Qui est contre ?

Qui s'abstient ?

Merci.

PLAN DE FINANCEMENT DE L'ETUDE

Volets d'étude	Montant global	Participation Aquitanis	Participation Cub	Participation Ville
Etude urbaine et sociale (lot 1 et 4)	145 000 €	45 000 €	50 000 €	50 000 €
Etude préalable à la réhabilitation (lot 2)	40 000 €	40 000 €	0	0
AMO vulnérabilité du site aux inondations	15 000 €	15 000 €	0	0
AMO VRD (lot 3)	30 000 €	10 000 €	20 000 €	0
TOTAL	230 000 €	110 000 € (50 %)	70 000 € (30 %)	50 000 € (20 %)

D-2013/33

Aliénation par la SA d'HLM DOMOFRANCE de places de stationnement situées 9-13, rue Darbon à Bordeaux. Accord de la commune. 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 de 19 places de stationnement situées dans un parking silo 9-13, rue Darbon cadastré RH n° 59-61-174-177-178-179-181.

La décision de la SA D'HLM DOMOFRANCE est motivée par le fait que depuis sa livraison en 2007, ce parking de 132 places comporte toujours 70 emplacements non loués dont 19 surnuméraires au regard des obligations réglementaires liées au permis de construire délivré pour les logements.

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.

ADOpte A L'UNANIMITE

D-2013/34

Logement locatif aidé. Opération en acquisition amélioration hors PNRQAD réalisée par l'OPH AQUITANIS 86, rue du Petit Cardinal à Bordeaux. Demande de subvention. Autorisation. Décision.

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

Mesdames, Messieurs,

Le logement est placé au cœur des trois piliers de la politique municipale, Projet urbain, Projet social et Agenda 21, en vue de produire une offre diversifiée répondant aux besoins de chacun.

Au titre du Programme Local de l'Habitat, la Ville de Bordeaux s'est engagée à développer son offre de logements locatifs conventionnés familiaux et particulièrement celle des PLUS et des PLAI. Il peut s'agir de programmes en collectif mais également de logements PLAI individuels permettant de répondre à des situations spécifiques.

Le financement des opérations de logements sociaux étant assuré par des aides conjointes de l'Etat et des collectivités selon des règles propres à chacun, l'OPH AQUITANIS a sollicité une subvention pour la réhabilitation d'une maison située 86, rue du Petit Cardinal à Bordeaux, financée en PLAI, destinée au relogement d'une famille en grande difficulté.

Pour sa part, la Ville de Bordeaux participe à l'équilibre financier de ces projets selon les modalités approuvées par délibération du conseil municipal en date du 25 octobre 2010.

S'agissant d'une opération d'acquisition amélioration hors PNRQAD en PLAI, le montant de subvention par logement est de 7 500 €.

L'ANRU a autorisé le financement de cette opération par décision du 23 juillet 2012 pour 1 logement individuel en PLAI.

Montant de la subvention de la Ville
1 logement x 7 500 € = 7 500 €

Le versement des subventions interviendra sur présentation de :

- l'acte notarié d'acquisition du foncier,
- l'état récapitulatif des soumissions des entreprises pour les différents lots,
- le certificat d'achèvement conforme des travaux.
- les DPE avant et après travaux

Dans ces conditions, nous vous demandons, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir :

- décider de la participation de la Ville à l'équilibre du financement de cette opération à hauteur de 7 500 Euros maximum,
- créditer l'OPH AQUITANIS sur présentation des justificatifs ci-dessus énumérés,
- imputer cette dépense sur la sous-fonction 72 – nature 20422 du budget de l'exercice en cours.

ADOpte A L'UNANIMITE

MME TOUTON. -

Il s'agit d'accorder une subvention à Aquitanis pour la réalisation d'un PLAI qui est destiné à une famille en grande difficulté, qui est situé rue du Petit Cardinal.

Conformément à notre politique d'aide à la création de logements sociaux nous accordons une subvention de 7.500 euros.

M. LE MAIRE. -

Qui a demandé le dégroupement de ce dossier ? Personne.

Pas d'oppositions ?

Pas d'abstentions ?

(Aucune)