

n° 005728-01

septembre 2008

# Mission d'expertise sur le projet urbain et l'aménagement du secteur de la gare de Saint-Jean à Bordeaux

Ressources, territoires et habitats  
Énergie et climat  
Prévention des risques  
Développement durable  
Infrastructures, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**





**CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ENVIRONNEMENT  
ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE**

**Rapport n° 005728-01**

**Mission d'expertise sur le projet urbain  
et l'aménagement du secteur  
de la gare de Saint-Jean à Bordeaux**

établi par

**Francis ROL-TANGUY**

Ingénieur général des ponts et chaussées

**Septembre 2008**





Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Conseil général de l'environnement  
et du développement durable

Le Vice-Président

Paris, le 12 septembre 2008

**NOTE**

à

**Monsieur le Ministre d'Etat,  
Ministre de l'écologie, de l'énergie,  
du développement durable et de  
l'aménagement du territoire**

à l'attention de Monsieur le Directeur du Cabinet

**Rapport n° 005728-01 : mission d'expertise sur le projet urbain et l'aménagement du  
secteur de la gare Saint-Jean à Bordeaux**

Par lettre en date du 3 mars 2008, vous avez confié au Conseil général des ponts et chaussées, suite à la saisine du maire de Bordeaux et du président de la communauté urbaine, une mission d'expertise sur le projet urbain et l'aménagement du secteur de la gare Saint-Jean à Bordeaux.

Je vous prie de bien vouloir trouver, ci-joint, le rapport établi par M. Francis ROL-TANGUY, ingénieur général des ponts et chaussées.

La mission, qui s'est déroulée du début avril à la mi-juillet, devait éclairer les responsables tant de l'État que des collectivités locales au sujet des effets de l'ouverture de la ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique entre Tours et Bordeaux, puis entre Bordeaux, Toulouse et Bilbao et le pays basque, sur l'aménagement du quartier de la gare de Bordeaux, mais aussi sur les conséquences en termes de déplacements aux différentes échelles locales, comme régionales.

Le rapport préconise un projet ambitieux, à l'image de la région européenne qui va se dessiner entre le tri-pôle Bordeaux-Toulouse-Bilbao.

Bordeaux a de nombreux atouts, à commencer par son histoire et sa notoriété mondiale en matière de vins. Métropole sportive, culturelle, universitaire, économique affirmée, elle peine à



sortir d'un peloton nombreux, pour s'échapper et marquer sa différence. L'opération d'aménagement peut être la vitrine de ce changement de position dans la compétition entre métropoles européennes. Seuls les acteurs de l'agglomération bordelaise peuvent le décider, mais ils sont en droit d'attendre d'être épaulés s'ils prennent un pari ambitieux.

La question se pose de savoir si cette opération relève d'une qualification « d'opération d'intérêt national » (OIN). C'est la préconisation du rapport. En effet, les conditions techniques de base sont réunies (un programme potentiel de plus de 2 millions de m2, des propriétés publiques significatives et stratégiques pour le projet de l'État et de ses établissements publics ferroviaires). En terme d'aménagement du territoire, cela est aussi important pour la façade atlantique.

Il n'en reste pas moins que cela relève in fine d'une décision politique, prenant en compte les conditions d'une bonne gouvernance du projet.

Avec le développement du réseau à grande vitesse, la gare de Bordeaux va jouer demain un rôle nouveau. Le rapport fait des préconisations en matière de déplacements, tant pour recentrer le schéma des transports urbains sur la gare que pour mettre en place un faisceau de gares TER de deuxième niveau afin de repousser au plus loin la saturation de la gare Saint-Jean.

Naturellement, l'occasion doit être saisie de créer autour de la gare le pôle tertiaire, y compris tertiaire supérieur, qui manque à Bordeaux au titre des fonctions métropolitaines. Là aussi l'opération se devra d'être ambitieuse, même si elle se définit des phases et un calendrier réalistes.

En matière d'aménagement, à l'heure de la ville durable ou de « l'écoville », le rapport préconise un aménagement bâti sur un nouveau rapport à la Garonne et au système hydraulique, afin de se doter dans un système urbain dense des aménités nécessaires à la promotion du retour en ville après une longue période en Gironde « d'étalement urbain » en produisant un habitat diversifié.

La publication de ce rapport par voie électronique sur le site internet du ministère interviendra, sauf objection de votre part, dans un délai de deux mois à compter de la présente diffusion.



Claude MARTINAND



Diffusion du rapport n° 005728-01

- le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire	1 ex
- le directeur du Cabinet	1 ex
- le vice-président du CGEDD	1 ex
- la présidente et les présidents de section du CGEDD	7 ex
- la secrétaire de la 3ème section du CGEDD	1 ex
- M. ROL-TANGUY	1 ex
- archives CGEDD	1 ex



# Sommaire

<b>RESUME.....</b>	<b>4</b>
<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>5</b>
<b>1. Cadre institutionnel et opérationnel.....</b>	<b>6</b>
1.1. Comparaison.....	6
1.2. Périmètre (s).....	6
1.3. Préconisations.....	7
<b>2. Stratégie foncière.....</b>	<b>8</b>
2.1. Le champ des possibles.....	8
2.2. Le cas de l'établissement public du Mantois-Seine Aval (EPAMSA).....	9
2.3. Le foncier de l'État.....	9
2.4. Les propriétés ferroviaires.....	10
2.4.1. « Amédée-Saint-Germain » et « Gattebourse ».....	10
2.4.2. Le triangle « Armagnac ».....	10
2.4.3. Rue des Terres de Borde.....	11
2.5. Le marché d'intérêt national (MIN).....	11
2.6. Les procédures.....	11
2.7. Préconisations.....	12
<b>3. Les déplacements .....</b>	<b>13</b>
3.1. Les véhicules particuliers.....	13
3.1.1. La rocade.....	13
3.1.2. Le réseau magistral à l'intérieur de la rocade.....	13
3.1.3. Les accès à la gare.....	14
3.1.4. Le stationnement.....	14
3.2. Les transports urbains.....	14
3.2.1. Diagnostic.....	14
3.2.2. Demain la gare aux 20 millions de passagers.....	15
3.3. Le TER (Transport express régional).....	15
3.3.1. Diagnostic.....	15
3.3.2. Gares secondaires.....	16
3.4. Une autorité organisatrice à l'échelle du département de la Gironde.....	16
3.5. Une mobilité maîtrisée.....	16
3.6. Préconisations.....	17
<b>4. La gare et ses abords.....</b>	<b>19</b>
4.1. Diagnostic.....	19

4.2. Balcon vers le fleuve.....	<a href="#">19</a>
4.3. La gare et la ville de pierre.....	<a href="#">20</a>
4.4. Le skyline bordelais.....	<a href="#">20</a>
4.5. Préconisations.....	<a href="#">21</a>
<b>5. Le rapport au fleuve.....</b>	<b><a href="#">22</a></b>
5.1. Une nouvelle séquence.....	<a href="#">22</a>
5.2. Esteys, marinas et transport fluvial.....	<a href="#">22</a>
5.3. Préconisations .....	<a href="#">23</a>
<b>6. Le projet économique .....</b>	<b><a href="#">24</a></b>
6.1. Doter Bordeaux d'un centre d'affaires.....	<a href="#">24</a>
6.2. Ne pas opposer tertiarisation de l'économie et soutien à l'industrie.....	<a href="#">24</a>
6.3. Attirer les créateurs.....	<a href="#">24</a>
6.4. Université et industrie.....	<a href="#">25</a>
<b>7. Bègles et la Rive droite.....</b>	<b><a href="#">26</a></b>
7.1. Bègles.....	<a href="#">26</a>
7.2. La rive droite.....	<a href="#">26</a>
<b>8. Quel programme ? Quel phasage ?.....</b>	<b><a href="#">28</a></b>
8.1. Un morceau de ville.....	<a href="#">28</a>
8.2. Quels commerces ?.....	<a href="#">28</a>
8.3. Un habitat accessible.....	<a href="#">28</a>
8.4. Calendrier et phasage.....	<a href="#">29</a>
<b>9. De l'ambition.....</b>	<b><a href="#">30</a></b>
9.1. Bordeaux 2013.....	<a href="#">30</a>
9.2. Le sport.....	<a href="#">30</a>
9.3. Bordeaux-Toulouse-Bilbao.....	<a href="#">30</a>
<b>CONCLUSION.....</b>	<b><a href="#">31</a></b>
<b>Annexes.....</b>	<b><a href="#">32</a></b>
<b>Annexe 1. Lettres de mission .....</b>	<b><a href="#">33</a></b>
<b>Annexe 2. Rapport sur les outils de l'aménagement.....</b>	<b><a href="#">40</a></b>
<b>Annexe 3. Hypothèses chiffrées sur l'impact d'une TSE.....</b>	<b><a href="#">41</a></b>
<b>Annexe 4. Dispositif d'intervention foncière et immobilière pour OIN Seine Aval.....</b>	<b><a href="#">42</a></b>





## RESUME

Ce rapport a été élaboré suite à une saisine du ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables par le maire de Bordeaux et le président de la communauté urbaine. La mission s'est déroulée de début avril à mi-juillet 2008.

Elle devait éclairer les responsables tant de l'État que des collectivités locales au sujet des effets de l'ouverture de la LGV Sud-Europe-Atlantique entre Tours et Bordeaux, puis entre Bordeaux, Toulouse et Bilbao et le pays basque sur l'aménagement du quartier de la gare de Bordeaux, mais aussi sur les conséquences en terme de déplacements aux différentes échelles locales, comme régionales.

Le rapport préconise un projet ambitieux, à l'image de la région européenne qui va se dessiner entre le tri-pôle Bordeaux-Toulouse-Bilbao.

Bordeaux a de nombreux atouts, à commencer par son histoire et sa notoriété mondiale en matière de vins. Métropole sportive, culturelle, universitaire, économique affirmée, elle peine à sortir d'un peloton nombreux, pour s'échapper et marquer sa différence. L'opération d'aménagement peut-être la vitrine de ce changement de position dans la compétition entre métropoles européennes. Seuls les acteurs de l'agglomération bordelaise peuvent le décider, mais ils sont en droit d'attendre d'être épaulés s'ils prennent un pari ambitieux.

La question se pose de savoir si cette opération relève d'une qualification « d'opération d'intérêt national » (OIN). C'est la préconisation du rapport. En effet, les conditions techniques de base sont réunies (un programme potentiel de plus de 2 millions de m<sup>2</sup>, des propriétés publiques significatives et stratégiques pour le projet de l'État et de ses établissements publics ferroviaires). En terme d'aménagement de territoire, cela est aussi important pour la façade atlantique.

Il n'en reste pas moins que cela relève *in fine* d'une décision politique, prenant en compte les conditions d'une bonne gouvernance du projet.

Avec le développement du réseau à grande vitesse, la gare de Bordeaux va jouer demain un rôle nouveau. Le rapport fait des préconisations en matière de déplacements, tant pour recentrer le schéma des transports urbains sur la gare que pour mettre en place un faisceau de gares TER de deuxième niveau afin de repousser au plus loin la saturation de la gare Saint-Jean.

Naturellement, l'occasion doit être saisie de créer autour de la gare le pôle tertiaire, y compris tertiaire supérieur, qui manque à Bordeaux au titre des fonctions métropolitaines. Là aussi, l'opération se devra d'être ambitieuse, même si elle se définit des phases et un calendrier réalistes.

En matière d'aménagement, à l'heure de la ville durable ou de « l'écoville », le rapport préconise un aménagement bâti sur un nouveau rapport à la Garonne et au système hydraulique, afin de se doter dans un système urbain dense des aménités nécessaires à la promotion du retour en ville après une longue période en Gironde « d'étalement urbain » en produisant un habitat diversifié.



## INTRODUCTION

Par courrier en date du 3 mars 2008, Jean-Louis Borloo, ministre d'Etat, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, donnait une suite favorable à la demande exprimée par courrier en date du 13 février 2008 de M. Alain Juppé, maire de Bordeaux et M. Vincent Feltesse, président de la Communauté urbaine de Bordeaux, de confier au Conseil général des ponts et chaussées une mission d'expertise sur le projet urbain et l'aménagement du secteur de la gare Saint-Jean à Bordeaux. Par courrier en date du 1er avril, Claude Martinand, vice-président du Conseil général des ponts et chaussées, me confiait cette mission.

En effet, à l'horizon 2015, grâce à la réalisation d'une ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux, Bordeaux sera à 2 heures de Paris (contre 3 heures aujourd'hui). A l'horizon des années 2020, la poursuite de la réalisation de lignes à grande vitesse mettra Toulouse à 1 heure de Bordeaux et Bilbao à 1 h 40.

Cette mission était plus spécialement centrée sur deux préoccupations stratégiques majeures :

- comment concilier dans l'espace très contraint de la gare Saint-Jean un bon fonctionnement de celle-ci et de sa relation autant à ses abords qu'à la métropole bordelaise et à la région Aquitaine. Quelles sont les grandes orientations à mettre en place pour réussir le projet urbain tout d'abord en matière de déplacements comme en terme de programme ?
- un tel projet qui doit s'inscrire dans une durée de 20 ans doit-il être doté d'une structure d'aménagement ad'hoc ? En mesurer les avantages et les inconvénients procède d'une revue préalable nécessaire. De même il faut faire l'inventaire des solutions possibles et de leurs atouts respectifs, afin de faire travailler ensemble tous les partenaires publics concernés (Ville de Bordeaux, Bègles, Communauté urbaine de Bordeaux, Région, Département, SNCF, RFF, Port autonome de Bordeaux,...), ainsi que les acteurs potentiels du secteur privé.

Je tiens à remercier tous ceux qui ont bien voulu me recevoir et ainsi consacrer du temps à cette mission : les élus de l'agglomération bordelaise et du Conseil régional d'Aquitaine, le Préfet de Région et les responsables des services de l'État, les responsables des services de l'agglomération bordelaise et de la ville de Bordeaux, les responsables économiques, culturels. Enfin, je remercie les personnels de l'Agence d'Urbanisme de Bordeaux Aquitaine qui m'ont accueilli et supporté amicalement durant les mois passés.



## **1. Cadre institutionnel et opérationnel**

### **1.1. Comparaison**

Afin de fournir une information complète aux élus quant aux différentes possibilités qui s'offraient vis-à-vis d'une opération comme celle-ci, un rapport de comparaison a été établi qui figure en annexe 2.

Ce rapport établit une comparaison entre deux systèmes essentiels :

- l'opération d'intérêt national (OIN) au sens du code de l'urbanisme et son outil l'établissement public d'aménagement (EPA) ;
- le code de l'urbanisme et la société publique locale d'aménagement (SPLA) qui, à la différence d'une SEM du fait que son capital est entre les mains des collectivités publiques, n'est pas soumise à concurrence.

Le rapport montre la différence entre les deux systèmes :

- en matière de droit des sols ; celui-ci devient co-géré entre l'État et les collectivités locales, dans le cas de l'OIN, alors que sinon il est décentralisé ;
- en matière de gouvernance ; le directeur de l'EPA est nommé par le ministre après consultation, alors que sinon cela relève de président de la SPLA et donc des collectivités locales ;
- en matière financières ; car le risque financier est porté par l'État dans le cas d'un EPA, par les collectivités dans le cas d'une SPLA.

En synthèse, cela montre que par rapport à une opération traditionnelle, appuyée donc sur le code de l'urbanisme, l'opération d'intérêt national fait de l'urbanisme une compétence liée entre l'État et les collectivités locales. Ceci est de nature à modifier le rôle des acteurs locaux et notamment de la communauté urbaine (CUB) normalement responsable de l'urbanisme opérationnel.

Cela a par contre l'intérêt pour les collectivités locales de partager le risque financier des opérations avec l'État, qui est in fine le garant de l'établissement public d'aménagement.

Enfin, il y a un effet marketing incontestable à pouvoir qualifier une opération « d'intérêt national ».

### **1.2. Périmètre (s)**

Le changement de la donne en terme de réseau TGV à l'horizon 2015-2020, permet d'envisager la création d'un quartier d'affaires dans les environs immédiats de la gare Saint-Jean.

Ce premier périmètre ne peut à lui seul légitimer une grande opération pouvant être déclarée d'intérêt national. Par contre, l'impact sur les accès à la gare, dans un périmètre qui va du pont Saint-Jean à la rocade, et sur les deux rives du fleuve constituera à terme la vraie zone

d'impact immédiat de l'effet TGV. Cela reste une échelle de proximité bien que couvrant plusieurs centaines d'hectares.

Faut-il aller au delà ?

La question mérite débat car d'autres secteurs de la métropole bordelaise sont en cours de mutation, que ce soit sur Bordeaux intra-muros (le lac, les bassins à flots, Bastide) ou dans la métropole (GPRU sur la rive droite, le campus universitaire, les abords de l'aéroport, la reconversion de Blanquefort...). Mais il paraît clair que même si ces opérations vont bénéficier de l'effet TGV, elles en sont moins directement contingentes que les secteurs de Bordeaux, Bègles et Floirac évoqués précédemment.

### **1.3. Préconisations**

Ma préconisation est donc de reconnaître la qualité d'intérêt national à une opération d'aménagement dont le périmètre couvrirait l'aire suivante (se rapporter au cahier des illustrations p. 1, 2, 3, 4 et 9) :

- sur la rive gauche : du pont Saint-Jean à la base du triangle ferroviaire (dont le sommet est la gare Saint-Jean) et jusqu'à l'échangeur entre la rocade et la pénétrante autoroutière ;
- sur la rive droite : du pont Saint-Jean (voire du pont de Pierre en incluant ainsi le secteur dit « Deschamps ») au débouché du futur pont Jean-Jacques Bosc ; en profondeur à la hauteur de la « voie Eymet ».

## 2. Stratégie foncière

### 2.1. Le champ des possibles

La maîtrise foncière est cardinale pour permettre la réussite de cette grande opération d'aménagement. Il y a certes, on y reviendra, des espaces importants maîtrisés par le public (espaces ferroviaires, marché d'intérêt national, domaine public fluvial – entre les quais et la Garonne - ...). Mais il y a aussi des espaces stratégiques très morcelés. Il faut donc sans attendre se donner les moyens d'intervenir.

L'action foncière se distingue de l'opération habituelle d'investissement d'une collectivité, puisque si pour celle-ci elle appartient à cette catégorie lors de l'acquisition, elle a l'énorme différence de ne pas être un investissement à fonds perdus. C'est pourquoi il est légitime pour mener une action foncière d'avoir recours à l'emprunt. Et cela, non pour étaler la dépense sur la durée de vie de l'équipement, mais parce qu'un foncier acquis a vocation à être revendu ou à être pris en compte lors d'une autre opération.

Par contre, il faut pouvoir payer par des ressources pérennes le coût du fonctionnement de la structure nécessaire pour cette action et une partie des intérêts de la dette contractée (une partie pourra être récupérée lors de la cession du foncier en fonction du devenir des terrains et de leur appréciation durant le délai de partage, et en fonction de leur destination).

Trois solutions peuvent être envisagées pour conduire l'action foncière nécessaire :

- la Communauté urbaine ;
- un établissement public foncier à créer ;
- le futur établissement public d'aménagement.

La Communauté urbaine ne le souhaite explicitement pas. Elle considère que les valorisations foncières favorisent plutôt en retour les communes par la taxe foncière, voire le département par les droits de mutations. Elle souligne qu'il n'est pas possible d'isoler dans les comptes une action foncière, bien que celle-ci soit appelée à générer des coûts de portage plus que des coûts de capital.

La création d'un établissement public foncier local fait débat entre les collectivités bordelaises. Débat quant au périmètre : l'agglomération ou le département de la Gironde ? Débat quant à la fiscalité supplémentaire que peut représenter une taxe spéciale d'équipement (TSE) affectée à un tel EPF. Et sans TSE, faut-il créer un tel établissement ? Autant de questions qui devront trouver réponse, mais certainement dans un délai qui n'est pas compatible avec les besoins de l'opération dont il est question dans ce rapport. Figurent cependant en annexe quelques éléments sur l'impact fiscal d'un tel outil (annexe 3).

Enfin, l'établissement public d'aménagement créé à l'occasion d'une opération d'intérêt national peut être le cadre d'une telle intervention foncière. C'est le cas pour l'OIN de Seine Aval avec l'établissement public du Mantois-Seine Aval.

## **2.2. Le cas de l'établissement public du Mantois-Seine Aval (EPAMSA)**

Pour ses différentes missions, renouvellement urbain ou développement, l'EPAMSA s'est vu doter :

- du « Dispositif coordonné d'intervention foncière » (DCIF) pour des interventions d'investisseur en compte propre dans le cadre du projet Mantes-en-Yvelines depuis 1996 ;
- du « Dispositif d'intervention foncière et immobilière (DIFI) dans le cadre de l'OIN en 2007.

La convention DCIF prévoit que l'EPAMSA est doté de 40 millions de francs (6 M€) de subventions d'investissement par l'État (30 %), le Conseil général des Yvelines (35 %) et la Communauté d'agglomération de Mantes-en-Yvelines (35 %). Ces subventions assurent, dans la limite de leur enveloppe, le financement à 100 % des dépenses d'acquisitions immobilières (yc prix d'acquisition et frais annexes) et des travaux d'investissement (travaux de restructuration yc dépenses directes rattachées de maîtrise d'oeuvre et contrôles, d'assurance, de participations, de frais divers) réalisés par l'EPAMSA, au cours de cette période.

Les biens acquis et restructurés par l'EPAMSA au titre du DCIF sont destinés à être immédiatement remis sur le marché, par la vente, ou à défaut de solution immédiate de vente, par la location. Le produit de la revente des biens restructurés est obligatoirement réinvesti par l'EPAMSA pour le financement de nouvelles opérations d'investissement du DCIF (« effet revolving »). Le DCIF a pour contrainte théorique 75 % d'effet revolving, mais en pratique l'objectif est de se comporter en véritable investisseur et de faire fructifier un fonds très plastique et utile.

Les décisions d'acquisitions sont soumises à l'accord des partenaires financiers et du TPG.

En 2007, dans le cadre de l'OIN, un dispositif équivalent le « Dispositif d'interventions foncières et immobilières » (DIFI) – annexe 3 – a été créé afin de démultiplier à l'échelle de Seine Aval les opérations réussies à Mantes. Ce fonds est doté de 10 M€ à parts égales État – Conseil général.

Par rapport au DCIF, la convention prévoit explicitement le reversement à parts égales de l'actif à l'État et au CG à la dissolution de l'EPAMSA.

Une participation de l'échelon communal de 10 % à pertes sera demandée pour toute opération.

Dans le Mantois-Seine Aval, ce fonds a plutôt une destination « immobilière », car le foncier est pris en charge par l'établissement public foncier des Yvelines (EPFY). Mais sinon, on peut très facilement imaginer qu'un tel fonds ait une vocation foncière, et qu'ainsi l'EPA « bénéficie » directement de la rente foncière qu'il génère.

## **2.3. Le foncier de l'État**

Le pont Saint-Jean marque la frontière entre le domaine public maritime et le domaine public fluvial. Ainsi en rive gauche, les terrains qui supportent d'une part l'échangeur routier entre la pénétrente et le débouché du pont Saint-Jean, comme d'autre part ceux qui supportent les

installations des abattoirs, sont aujourd'hui classés en domaine public fluvial. Ils ont été rétrocédés à la CUB, moyennant finances pour ceux supportant les abattoirs (redevance sur 20 ans de l'autorisation d'occupation temporaire). La convention signée à cet effet stipule que la CUB exerce tous les droits du propriétaire... sauf en cas de changement d'affectation, car dans ce cas l'État retrouve ses droits. Dans le cas d'une opération déclarée d'intérêt national, l'État pourrait déclasser une bonne partie de ces terrains (tout en gardant une bande d'accès au fleuve) et les mettre en dotation à l'établissement public créé (cahier des illustrations p. 10, 11 et 12).

Un examen détaillé doit être fait des propriétés de l'État dans ce secteur (et notamment rive droite) afin de vérifier ce qui pourrait relever d'un raisonnement similaire. Il est à souligner que de tels apports fonciers en dotation ont déjà existé, notamment dans une période récente pour les établissements publics des opérations d'intérêt national du Mantois-Seine Aval et d'Orly-Rungis-Seine Amont.

## **2.4. Les propriétés ferroviaires**

RFF et SNCF sont des propriétaires fonciers importants dans cette zone. Ils ont établi dans un travail commun une première vision de leurs besoins à terme. Celle-ci doit être précisée à l'automne (cahier des illustrations p. 13,14 et 15).

### **2.4.1. « Amédée-Saint-Germain » et « Gattebourse »**

Ce sont deux secteurs que les opérateurs ferroviaires sont prêts à céder et qui justifient d'une intervention rapide.

Amédée-Saint-Germain est déjà, à l'exception de la pointe qui accueille les locaux de la direction régionale de la SNCF, une quasi-friche. Sa vocation à terme est à dominante logement comme le quartier de Bordeaux qui le jouxte. 1 000 logements environ peuvent y être envisagés, la pointe qui accueille la direction régionale peut être réservée pour mieux l'inscrire dans l'aménagement d'ensemble de la gare.

Gattebourse doit aussi être envisagé rapidement afin d'y réaliser le tronçon de la voie d'accès à la gare depuis les boulevards. Il est essentiel que cette artère (au format « bordelais » (cf. infra) de 2 X 2 voies de 2,80/3 m de large) soit réalisée pour 2015, date présumée du Paris – Bordeaux en 2 heures et de la livraison de la nouvelle gare. Sa destination est essentiellement logement et équipement. La façade de la place peut être différée et accueillir des fonctions tertiaires. Il y a là aussi un potentiel d'environ 1 000 logements.

Il est à souligner que pour le secteur Gattebourse, il pourrait être envisagé de recourir à l'aménageur qu'est la Société nationale des espaces ferroviaires (SNEF) filiale de la SNCF. Cela a pour intérêt de ne pas acquérir le foncier et de pouvoir lotir le terrain (procédure plus rapide que la ZAC). Une telle procédure est mise en oeuvre par la Ville de Paris dans le 18ème arrondissement (secteur Chapelle International).

### **2.4.2. Le triangle « Armagnac »**

Le dessin final des propriétés ferroviaires n'est pas encore arrêté. De toute façon, il n'y a certainement pas lieu de mobiliser ces terrains avant 2020-2025. La SNCF s'interroge encore

sur la localisation de diverses fonctions. Il est question de l'établissement de l'Équipement. Concernant celui-ci, si une base est nécessaire en arrière-gare pour des interventions rapides, la localisation de l'établissement peut être envisagée hors de ce triangle ; on ne peut soutenir qu'il est fonctionnellement indispensable en ce lieu. Il en est de même quant à une installation d'atelier TGV, même de premier niveau. N'oublions pas qu'il reste le cœur du faisceau de l'Y tracé par les lignes Toulouse – Bordeaux d'un côté, Pays Basque – Bordeaux de l'autre. Cependant, rien ne paraît justifier une prise de possession immédiate. Il pourrait donc être envisagé que ces terrains soient l'objet d'un partenariat entre les opérateurs ferroviaires et l'aménageur, comme cela existe sur l'opération Seine Rive Gauche. Les terrains, après délimitation commune préalable seraient pris en charge à une date que l'aménageur fixerait (en fonction de l'avancement de l'opération, donc des marchés) et pas avant 2025 par exemple, et seraient cédés à un prix calculé au vu des charges foncières réalisées par l'aménageur l'année précédente. Cela pourrait aussi justifier la présence de RFF et de la SNCF dans le conseil d'administration afin d'être dans une vraie relation de partenariat.

### **2.4.3. Rue des Terres de Borde**

Le plateau de la gare qui surplombe la rue des Terres de Borde, comporte une dernière voie dans sa partie Est qui forme « tiroir » vers la Garonne et dessert à l'arrière quelques anciennes voies. Ce dispositif est clairement inutilisé depuis de nombreuses années. La profondeur de ce « tiroir » ne semble enfin plus guère adapté au matériel d'aujourd'hui qui a vocation à être réversible pour les matériels voyageurs. Il y a donc là à bien examiner comment pourrait être gagnée, dans le cadre de l'aménagement, une lanterne de 6 à 10 mètres. Cette étude doit être assez rapidement menée car les travaux de réalisation sont prévus en 2009 ! (cahier des illustrations p. 15).

### **2.5. Le marché d'intérêt national (MIN)**

Le MIN occupe une vaste emprise, entre le quai de Paludate et le secteur Gattebourse. Est-il là définitivement ? Quel est son avenir ? Autant de questions qui appellent réponse ; celles-ci n'ont pas été abordées dans ce rapport. Pour le moment, vis-à-vis de l'opération envisagée, les emprises du MIN constituent une réserve foncière significative, qui devra trouver sa vocation à terme.

### **2.6. Les procédures**

Le retournement de la gare, côté Belcier, ne peut être sans conséquence sur ce quartier, et notamment sur la partie en bordure du Quai de Paludate et sur la pointe du triangle Quai de Paludate – rue des Terres de Borde. Le Conseil de la CUB, en accord avec la Ville de Bordeaux, a d'ailleurs adopté à cette fin une procédure de « prise en considération ».

De même, l'exercice de droit de préemption par la CUB est possible et nécessaire, mais se doit d'être argumenté au nom de la réalisation d'équipements ou de logements sociaux.

On voit bien qu'il est nécessaire d'envisager d'utiliser d'autres outils et notamment la « zone d'aménagement différé ». Une telle procédure permet une mise en place rapide d'une « pré ZAD » par le préfet du département. Celle-ci a une validité de 2 ans. Avant son terme,

déclaration du projet et enquête publique ont dû être conduites. La ZAD a ensuite une validité de 2 X 5 ans. La ZAD a le mérite de geler la spéculation foncière et de permettre, pour l'attributaire de la ZAD, d'acquérir tous les terrains en mutation. Un établissement public d'aménagement peut être attributaire de la ZAD.

## 2.7. Préconisations

- Dans le cas d'une opération d'intérêt national, l'établissement public d'aménagement (EPA) peut être, sur ce périmètre, l'outil de maîtrise foncière.
- Cet EPA peut être doté d'un dispositif d'intervention foncière et immobilière doté par l'État et les collectivités (en foncier ou en cash).
- L'EPA peut être doté de terrains que l'État possède dans le périmètre de l'OIN, notamment ceux supports des abattoirs et ceux supports de l'échangeur routier au débouché du pont Saint-Jean, après leur déclassement du domaine public fluvial.
- La négociation pour acquisition directe des secteurs Amédée-Saint-Germain et Gattebourse devrait être lancée dès 2009.
- Le triangle Armagnac a vocation à être entièrement dévolu à l'aménagement. Il pourrait faire l'objet d'un partenariat.
- Le maintien de la dernière voie à l'Est du faisceau de la gare, inutilisée depuis de longues années est à ré-étudier car son abandon permettrait de dégager une bande de 6 à 10 mètres le long de la rue des Terres de Borde.
- Le recours à la procédure ZAD doit être envisagé, sur les abords de la gare, mais peut-être aussi sur d'autres secteurs, en fonction de la définition définitive du périmètre de l'opération.

### 3. Les déplacements

#### 3.1. Les véhicules particuliers

##### 3.1.1. La rocade

Elle est aujourd'hui déséquilibrée dans son trafic comme dans sa géométrie. Les trafics les plus importants se situant sur le quadrant Sud-Est, parce qu'il est à 2 X 3 voies mais aussi parce qu'il constitue le parcours le plus court entre l'autoroute A10 vers Paris, l'autoroute A63 vers Toulouse et la RN 10 vers le pays basque, et enfin parce qu'il est le point de départ de deux pénétrantes autoroutières à Floirac et le long de la Garonne (rive droite).

La mise à 2 X 3 voies du tronçon Nord-Ouest va contribuer à un certain rééquilibrage. De même, peuvent être étudiés des systèmes de régulation avec l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence pour porter le tronçon Sud-Est à 2 X 4 voies, lors des pointes de plus grande saturation et ce aux seules heures où cela est nécessaire.

Enfin, les possibilités de régulation par la vitesse ne doivent pas être sous-estimées.

##### 3.1.2. Le réseau magistral à l'intérieur de la rocade

La requalification des quais, le gabarit moyen des boulevards fixent aujourd'hui le dimensionnement du réseau intérieur à la rocade : 2 X 2 voies (des voies plutôt de 2,80/3 m) avec une limite de vitesse à 50 km/h.

Il est donc évident que jamais le début de réseau autoroutier interne à la rocade ne trouvera de suite.

Ce qui donne la vraie qualité d'un réseau c'est sa cohérence et non le fait de brancher de gros tuyaux sur de petits tuyaux. C'est pourquoi, il faut aujourd'hui déclasser cet embryon de réseau autoroutier pour lui redonner les caractéristiques du réseau magistral interne :

- ainsi la pénétrante peut-elle être fermée entre le rond-point, futur débouché du pont Jean-Jacques Bosc, et le pont Saint-Jean <sup>1</sup> ;
- la pénétrante peut être « assagie » entre ce rond-point et l'échangeur avec la rocade, au gabarit des quais ;
- les 2 échangeurs têtes de pont du pont Saint-Jean peuvent être transformés en rond-point comme au pont de Pierre (peut être avec des passages dénivelés pour les quais) ;
- la voie express (rive droite) peut être transformée en boulevard urbain, accueillant un site propre de transports en commun avec suppression du viaduc de franchissement de l'avenue.

---

<sup>1</sup> En effet, le quai de Paludate est au gabarit des boulevards et des quais à condition d'en reporter le stationnement dans le cadre du projet de requalification des terrains des abattoirs après leur départ.

### **3.1.3. Les accès à la gare**

Une objection forte à ce schéma peut être émise : la pénétrante est une voie d'accès à la gare très facile, surtout si on peut y accéder depuis l'arrière de la gare.

A cette objection, on peut apporter les réponses suivantes :

- avec le nouveau pont J.J. Bosc on pourra accéder à la gare par la rive droite, comme par la rive gauche, depuis la rocade ;
- il est nécessaire de prévoir, outre l'accès à l'arrière de la gare pour les quais (ici le quai de Paludate dit « accès nord »), un accès par le Sud au travers d'une nouvelle voie à percer lors de l'aménagement du secteur Gattebourse, se poursuivant au Sud de l'îlot d'Armagnac en cours d'aménagement. Cette nouvelle voie devra être au gabarit « bordelais » : 2 X 2 voies de 2,80/3 m.

Le système ainsi conçu est donc doublé sur les 2 tronçons :

- entre le pont F. Mitterrand et le pont J.J. Bosc ;
- entre le pont J.J. Bosc et l'arrière de la gare par, d'une part le quai de Paludate et, d'autre part, cette nouvelle voie à percer dans l'aménagement de Gattebourse.

### **3.1.4. Le stationnement**

Enfin, pour l'accessibilité à la gare, ce qui compte c'est de pouvoir s'y garer facilement, même si l'on met 5 mn de plus à l'atteindre.

Le stationnement de courte comme de longue durée est aujourd'hui une difficulté majeure et cela ne pourrait que s'accroître si rien n'est fait. Des études montrent que durablement 40 à 50 % des usagers de la gare y viendront en véhicule particulier (propre ?).

A ce sujet, il serait illusoire de croire qu'une partie essentielle du besoin de parking peut être déportée à une station de tramway par exemple. Un certain foisonnement (10 à 20 %) peut être envisagé mais de façon limitée.

C'est pourquoi les études devront affiner ces chiffres mais c'est certainement entre 2 500 et 3 500 places de parking qu'il faut prévoir à terme pour les seuls besoins de la gare, à comparer aux 800 actuels.

Tout projet d'aménagement de la gare devra prendre en compte la satisfaction de ce besoin.

## **3.2. Les transports urbains**

### **3.2.1. Diagnostic**

Historiquement, les transports routiers de voyageurs étaient centrés sur les Quinconces qui se prêtent bien au stationnement des bus. Avec le tramway et son schéma en radiale, un triangle Quinconces – Peyberlan – Bourgogne est venu se substituer à ce point central.

Le constat que l'on peut faire aujourd'hui, c'est qu'aux heures de pointe, le tramway est victime de son succès. En effet, un tel schéma amène tout le monde à passer par le cœur du

réseau. Du coup, les rames surchargées stationnent plus longtemps que prévu dans les stations de correspondance. Il s'ensuit que cela conduit à diminuer la capacité des lignes et donc augmenter la surcharge etc... le cercle vicieux est enclenché. On voit bien que la poursuite de ce schéma – nouvelles lignes radiales et prolongation des lignes existantes – risque simplement, si l'on ne fait rien d'autre, d'amplifier la thrombose de la partie névralgique centrale du réseau.

Le deuxième constat c'est que, déjà aujourd'hui mais a fortiori demain, le premier générateur du trafic de l'agglomération – à savoir la gare – n'est clairement pas au centre du réseau...

### **3.2.2. Demain la gare aux 20 millions de passagers**

La gare se doit de devenir le deuxième noeud du réseau de transports urbains de l'agglomération. Car au delà de la gare, c'est un quartier d'affaires de 15 à 20 000 emplois que l'on veut créer. Cela modifie donc sûrement les schémas envisagés.

Comme pour le réseau routier, une rocade s'impose aujourd'hui. Elle éviterait que tous les usagers passent par le centre, elle marquerait de façon symbolique claire, que le tram est l'outil des transports urbains à l'intérieur de cette rocade, voire un peu au delà, et qu'à l'extérieur il est plus judicieux de recourir à des TCSP (transports en commun en site propre) ou à des busway.

## **3.3. Le TER (Transport express régional)**

### **3.3.1. Diagnostic**

Organisé à l'échelle de l'Aquitaine, il reste aujourd'hui organisé suivant « l'étoile girondine » pour ce qui concerne directement la sphère d'attractivité de la métropole bordelaise. Ce modèle hérité du XIX<sup>ème</sup> siècle concentre tout suivant le schéma une gare centrale et des radiales (un système de « passe Bordeaux » n'en est d'ailleurs qu'une version moderne). Ce schéma a ses qualités :

- il assure bien l'interface TER/grandes lignes ou TGV, et donc il maximise l'effet réseau ;
- il donne aussi un très bon accès au réseau des transports urbains en général dense à la gare centrale.

Il n'empêche qu'avec la montée en puissance, il a pour difficulté de tendre à saturer la gare centrale du système et ses voies d'accès.

Dans le cas bordelais, il faut en permanence avoir en tête que la gare Saint-Jean a une capacité donnée (450 trains/jour selon la SNCF) et que, donc, il faut veiller en permanence à gérer au mieux cette capacité « rare », pour en repousser la date de saturation. Car, seul à terme, un grand contournement permettra d'éviter le passage en gare de TGV ou de trains de fret n'ayant pas Bordeaux pour origine, destination ou escale. Et ce sujet-là n'est pas pour tout de suite...

De même, par le passage à 4 voies au nord de la gare (du pont au point d'arrivée de la LGV), la capacité a été doublée. Mais c'est maintenant au sud de la gare qu'il faut vite réfléchir : au

passage à 4 voies jusqu'à Bègles, voire au delà. Il faut aussi peut-être réfléchir à un passage à 3 voies (seul physiquement possible) jusqu'à Pessac. Ce sont en effet ces 2 branches de l'Y du sud de la gare qui vont être dorénavant dimensionnantes.

### **3.3.2. Gares secondaires**

Comment gérer au mieux la saturation prévisible à terme de la gare Saint-Jean ? Un premier élément de réponse a été fourni par l'interconnexion transports urbains/TER mis en place à Cenon. Son succès a dépassé toutes les prévisions, à tel point que la taille des accès physiques de la rupture de charge tram/TER est aujourd'hui sous-dimensionnée.

De même les perspectives envisagées de faire partir ou arriver de Ravezies une partie des TER du Médoc montrent bien que des gares secondaires commencent à apparaître.

Pessac peut aussi être demain un point d'articulation entre la gare et le campus.

Enfin, Bègles peut voir sa gare renaître dans cette même logique avec le tram qui doit bientôt y arriver.

### **3.4. Une autorité organisatrice à l'échelle du département de la Gironde**

Aujourd'hui les rapports sont bons entre les maîtres d'ouvrage du TER (le Conseil régional) et des transports urbains (la CUB). L'interface avec les transports routiers interurbains semble bien gérée. Mais il n'empêche que l'on sent bien que, si les projets ne sont pas concurrents, ils sont souvent différents.

De plus, le versement-transport n'est prélevé à bon niveau que sur la CUB, alors que le système métropolitain irrigue une aire géographique qui correspond assez bien au département de la Gironde.

### **3.5. Une mobilité maîtrisée**

La mobilité physique et « virtuelle » sera demain au coeur des problématiques urbaines. C'est du bon traitement de cette dimension et des réseaux qui lui sont nécessaires que dépendra une bonne part de la compétitivité des métropoles.

Mais mobilité ne sera plus demain simplement synonyme de vitesse et de taille de l'univers de choix ; la mobilité devra être maîtrisée, à savoir dotée de services permettant à chacun d'exercer en temps réel les bons choix de mobilité.

En effet, le transport collectif n'est pas qu'affaire d'infrastructures et de moyens de transport. C'est aussi de l'information, de la tarification, de la facilité de paiement, en un mot « du service ».

Cela demande réflexion sur la production et la mise à disposition en temps réel d'une information fiable sur les temps de parcours (véhicules particuliers, transports collectifs), sur les horaires, sur les combinaisons de modes ou de trajets. Cela demande aussi mise en place de moyens de paiement « universel » (tram, TER, parkings, péages, locations de vélos, de voitures de courte durée, ...). Un tel service complet n'existe pas, à ma connaissance, dans une

métropole mondiale à l'heure actuelle. Mais dans dix ans... et cet avenir se prépare maintenant !

### 3.6. Préconisations

- Réfléchir à l'avenir du dimensionnement de la rocade, suite à son passage à 2 X 3 voies sur tout son parcours, à de la gestion de capacité d'une voie supplémentaire en période de pointe.
- Décider que le gabarit du réseau magistral interne à la rocade sera dorénavant celui des quais (2 X 2 voies de 2,8/3 mètres).
- Utiliser les espaces dégagés sur l'embryon de réseau autoroutier aux transports collectifs ou à retisser du tissu urbain.
- Fermer au trafic automobile la pénétrante entre le pont Saint-Jean et le futur pont J.J. Bosc ; la mettre au gabarit des quais entre la rocade et le pont J.J. Bosc.
- Enlever le stationnement sur le quai de Paludate, en travaillant sur le site des Abattoirs et sur Belcier (parkings souterrains) ; créer un accès à la gare par Gattebourse et Armagnac au dimensionnement du réseau magistral.
- Dessiner deux demi-rocales de transports urbains centrées sur la gare Saint-Jean : l'une utilisant la ceinture ferroviaire de Saint-Jean à Ravezies ; l'autre par une ligne – a priori de tram – à créer entre Saint-Jean et Ravezies par la rive droite.
- Ces deux demi-rocales ont vocation à joindre des « gares secondaires » du réseau TER de l'agglomération, notamment Cenon.
- La nouvelle demi-rocade à créer par la rive droite doit aussi être conçue pour desservir l'opération d'aménagement envisagée le long des quais, aux têtes de pont du futur pont J.J. Bosc, et devra utiliser les espaces récupérés sur le réseau routier ou la voie Aymé sur la rive droite.
- L'accroissement de l'offre TER (+ 30 % de trains-km d'ici 2015) devra réfléchir à ce que tous les trains n'aient pas forcément la gare Saint-Jean pour terminus, mais un réseau de gares secondaires bien reliées aux transports urbains (Cenon, Ravezies, Pessac, Bègles).
- Cette rocade peut être aussi le moyen de délimiter une sphère d'usage d'un moyen comme le tram et une sphère d'usage de bus en site propre ou de busway.
- Avoir pour objectif de faire de Bordeaux en 2015 à l'arrivée du TGV, une métropole dotée d'un schéma de transports collectifs qui ait mis la gare Saint-Jean, au centre du dispositif, qui soit appuyé sur une rocade et pas seulement sur des radiales (TU ou TER).
- Conseil régional, Conseil général et Communauté urbaine de Bordeaux doivent réfléchir à une autorité organisatrice unique en matière de déplacements et de transports publics, permettant l'extension du versement-transport à tout le département

de la Gironde, tout en laissant à chacun délégation dans la gestion de sa sphère de compétence.

- Faire de Bordeaux en 2015 une des premières métropoles dotées d'un système cohérent et universel d'information, de comparaison en temps réel, de paiement (transports urbains, TER, parkings, péages, location de vélos ou de voitures propres).

## **4. La gare et ses abords**

### **4.1. Diagnostic**

Le chapitre sur les déplacements montre bien que la gare Saint-Jean doit être replacée au centre du dispositif des transports collectifs de l'agglomération, du département et de la région.

Cela ne fait que renforcer le diagnostic d'une gare pas trop contrainte dans son environnement urbain direct.

Déjà à l'intérieur, l'exiguïté des passages souterrains et de leurs débouchés gâchent la majesté de la halle du XIX<sup>ème</sup> siècle. Quand à la belle façade de la gare – côté ville de pierre – elle est écrasée par l'absence d'un parvis digne de ce nom. De plus on ne peut se situer : la perspective vers la Victoire et donc le centre ville est invisible, les quais sont de la même manière masqués. Ne parlons pas de la sortie par Belcier aujourd'hui...

Finalement la gare de Bordeaux semble un compromis quant au débat du XIX<sup>ème</sup> siècle sur la présence des gares dans les villes. Comme d'autres, Bordeaux a dû hésiter sur le choix du site de la gare. Finalement elle a été placée en limite de la ville de Bordeaux et on en a profité pour déplacer la limite communale avec Bègles en annexant les terrains entre la gare et les boulevards. Mais si le bon choix a été fait de ne pas envoyer la gare trop loin, on a fait en sorte qu'elle ne se voie pas ! (il faut reconnaître qu'il y avait celle côté rive droite de la Bastide pour aller à Paris...).

### **4.2. Balcon vers le fleuve**

Bordeaux c'est d'abord la Garonne. Alors il faut viser à ce que ceux qui arriveront à la gare puissent voir la Garonne de la gare (et pas seulement en franchissant avant l'entrée en gare). Le pré-projet de « nouvelle gare » de la SNCF ouvre cette possibilité. Elle me semble essentielle. Si la gare est dotée de capacités de circulation au-dessus des quais (et pas seulement en dessous !) alors il faut faire du pont en U un balcon sur la Garonne. Pour cela il faut dégager la pointe du triangle bâti du quartier Belcier qui vient tangenter l'ancien franchissement.

Naturellement, cela pose aussi la question du devenir de la passerelle Eiffel. Les arguments sont en effet nombreux pour aller dans le sens de sa préservation. Au titre de l'histoire, du patrimoine, mais aussi de sa fonctionnalité car il n'y a pour le moins pas trop de franchissements à Bordeaux.

Dans le même temps, il faut aussi prendre en considération que les voyageurs qui arrivent en TGV ont dorénavant une vision de la ville de pierre depuis le nouveau pont ferroviaire qui n'existait pas auparavant. De même la vision de la halle majestueuse de la gare est dégagée pour eux. Cela sera encore plus sensible demain avec une halle « dédoublée ». Alors pourquoi ne pas réfléchir à une double vision : celle de la ville de pierre d'une part, et celle d'un nouveau quartier, symbole de la modernité bordelaise de l'autre ?

### **4.3. La gare et la ville de pierre**

Les réflexions en cours sur la future gare Saint-Jean montrent bien que celle-ci peut trouver un vrai effet de balcon sur le fleuve et une vraie façade côté Belcier. L'accessibilité véhicules particuliers sera « retournée ». On pourra peut être aussi tracer une nouvelle ligne de tramway.

Tout cela risque d'entraîner des comparaisons qui ne seront pas à l'avantage du côté historique de la gare tournée vers le centre ville. Il faut donc aussi étudier ce côté-là et réfléchir aux gares du tramway et du TER pour faciliter les ruptures de charges des usagers.

Ne faut-il faire en sorte que, de ce côté-là, le piéton puisse découvrir les quais et la Garonne, la direction du centre-ville et la Place de la Victoire ?

### **4.4. Le skyline bordelais**

Pour des raisons historiques, géographiques et géologiques, Bordeaux est une ville basse. A l'heure où tout le monde ne parle plus que de tours, symbole de modernité, réfléchir au skyline bordelais est chose délicate.

Eliminons tout de suite un usage intensif des immeubles de grande hauteur. Ils défigureraient cette ville classée au patrimoine de l'UNESCO.

Par contre ne faut-il pas offrir un ou deux évènements s'inscrivant comme symbole d'un nouveau quartier d'affaires, avec d'ailleurs des fonctions mixtes (bureaux, mais aussi hôtels, voire logements et commerces). Deux lieux peuvent se prêter à de tels évènements à mon sens.

La place gagnée au sol par les réaménagements de voirie entre le pont Saint Jean routier et le pont ferroviaire marque l'entrée du site et offre une vision sur la ville de pierre. Le second point est à la sortie du pont du tramway et du pont du Guit vers Bègles.

De tels évènements peuvent servir à densifier le quartier dans des points très bien desservis. En effet, il faut prendre en considération que la réalisation d'une seule tour est forcément vécue a posteriori comme un signal agressif et laid (cf. Tour Montparnasse à Paris). Il y a souvent intérêt à jouer d'un épannelage donnant un skyline travaillé par rapport au quartier environnant.

#### 4.5. Préconisations

- ➔ Dégager la pointe du quartier Belcier pour donner à la sortie de la gare vers le Nord un effet de balcon sur le fleuve.
- ➔ Dégager au moins un des îlots les plus proches de la gare pour ouvrir la perspective sur le centre-ville et élargir la rue Sagzet futur accès au rond-point, nouveau débouché du pont Saint-Jean.
- ➔ Créer un ou deux évènements de grande hauteur :
  - sur le foncier récupéré entre le pont Saint-Jean ferroviaire et routier
  - au droit du pont du Guit (franchissement tramway et route), côté Belcier, au sud de la gare
- ➔ Veiller à éviter de réaliser une tour seule, mais à créer un épannelage et mixer les fonctions (tertiaire, hôtels, voire logements et commerces).

## 5. Le rapport au fleuve

### 5.1. Une nouvelle séquence

Face à la « ville de pierre », depuis le pont Saint-Jean, les quais sont devenus la scène paysagère sur laquelle se déploient les façades des bâtiments historiques. Le retrait par rapport au fleuve est le produit des anciennes activités portuaires qui se déroulaient là entre le fleuve et la ville. Avec le choix du tramway, des dizaines d'hectares d'espaces publics ont été retravaillés, « paysagés ». Ainsi en est-il du « miroir d'eau » dans lequel se reflète la Place de la Bourse.

Rive droite, sur « Bastide », le parti pris d'un grand parc en bordure de fleuve, et donc en retrait de la ville qui se reconstruit, fait pendant à la ville de pierre.

Si ces choix sont dictés par l'histoire, comme sur la rive gauche, ou s'expliquent par le souci de conserver des zones humides, faut-il pour autant considérer que Bordeaux se doit de garder ce rapport distant à son fleuve ?

Ne faut-il pas aussi mesurer que cette production de dizaines d'hectares d'espaces publics est certes louable, mais très coûteuse pour les collectivités, surtout si on la poursuivait à l'occasion de l'aménagement de nouvelles séquences ?

Et puis ce rapport distant au fleuve ne fait-il pas perdre les aménités de l'eau dans son rapport à l'urbain ? D'un rapport en majesté ne faut-il pas revenir à un rapport plus quotidien ?

### 5.2. Esteys, marinas et transport fluvial

Bordeaux est construite sur une vaste zone marécageuse. Elle était traversée par de nombreux esteys en communication avec le fleuve qui, avec les effets de marées, a un marnage très fort. Les effets du courant y sont importants et ce n'est pas pour rien si le fleuve a souvent cette couleur marron, témoin de ce qu'il « brasse » beaucoup.

Au fil du temps, les esteys ont été souvent canalisés, enfouis. Ils font partie d'une ville oubliée, qui se réveille lors de certaines orages très violents.

Tout cela fait qu'à juste titre on reste à un rapport distant du fleuve ; on ne tente pas de le faire pénétrer ici ou là en découvrant des esteys, craignant le retour de bâton lors d'épisodes orageux ou de grandes marées, voire la combinaison des deux.

Ne faudrait-il pas revisiter tout cela ?

Ne sommes-nous pas en mesure de regarder différemment ces leçons évidentes de l'histoire ? Déjà dans le projet dit « TGT » <sup>(2)</sup> proposition était faite de recréer la noue permettant le retour à l'air libre de cet estey au moins dans une partie de son parcours (au sein du parc urbain envisagé).

De même, à l'heure où nombre de villes créent ou aménagent des marinas, où l'on veut redonner sa chance au transport public fluvial de personnes, Bordeaux ne s'y résigne pas, là aussi avec des arguments bien compréhensibles.

---

<sup>2</sup> De l'agence TGT et associés

### **5.3. Préconisations**

- Engager depuis le pont Saint-Jean vers Bègles et Floirac une nouvelle séquence où la ville viendra s'exposer sur le fleuve, dans un rapport direct.
- Engager de nouvelles études d'hydrologie pour réinterroger les rapports du fleuve, des marées, des estuaires, et de la ville pour trouver peut-être des compromis nouveaux permettant d'amener la ville au fleuve et de faire pénétrer l'eau dans la ville.
- Se dire qu'un transport public fluvial de personnes, c'est d'abord une très bonne connexion aux autres modes de transport de l'agglomération, le tramway notamment.

## **6. Le projet économique**

### **6.1. Doter Bordeaux d'un centre d'affaires**

Comme Lyon avec Part-Dieu, comme Lille avec Euralille, comme Marseille avec Euroméditerranée, Bordeaux se doit de saisir l'occasion du passage à 2 h en TGV du Paris-Bordeaux (contre 3 h aujourd'hui) pour doter l'agglomération d'un véritable centre d'affaires. En effet, cette fonction n'existe pas aujourd'hui dans le coeur de l'agglomération car Meriadeck a une vocation essentiellement administrative et publique.

A comparer à d'autres métropoles similaires, la tertiarisation de l'économie peut permettre de postuler sur une augmentation de volume tant du neuf réalisé que des transactions (moyennes ces dernières années : commencé sur la CUB = 80 000 m<sup>2</sup> SHON/an, sur Bordeaux = 23 000 m<sup>2</sup> SHON /an ; transactions sur la CUB = 100 000 m<sup>2</sup>/ an, transactions sur Bordeaux = 40 000 m<sup>2</sup>/ an).

De plus, il est à noter que les variations de prix au m<sup>2</sup> sont faibles quelle que soit la localisation, et à des niveaux bas (110/140 euros le m<sup>2</sup> en neuf).

Mais un véritable centre d'affaires doit atteindre à terme une certaine dimension pour être crédible aux yeux des investisseurs. Autant il faut savoir être réaliste pour lancer la première tranche, autant il faut pouvoir montrer des capacités à terme conséquentes.

C'est pourquoi des études devront approfondir ce projet, mais on peut penser que l'on ne peut guère sortir pour l'arrivée du nouveau TGV que 50 à 80 000 m<sup>2</sup>/ SHON. A l'inverse, il faut situer à proximité de la gare une capacité d'environ 300 000 m<sup>2</sup>/ SHON, et donc 400 à 450 000 m<sup>2</sup>/ SHON à l'échelle du périmètre de l'opération d'intérêt national. C'est le marché, la réussite du quartier qui feront le calendrier et les délais des réalisations.

### **6.2. Ne pas opposer tertiarisation de l'économie et soutien à l'industrie**

Bordeaux a encore aujourd'hui une composante d'emplois industriels forte (aéronautique, automobile notamment). Certes, ce n'est sûrement pas là que sont les gisements d'emplois pour l'avenir, mais garder une base industrielle, notamment en lien avec les pôles de compétitivité qui concernent la métropole bordelaise, est un des atouts pour demain.

Cela veut dire aussi savoir conduire une réflexion sur les produits. En effet, à l'échelle de l'agglomération bordelaise, il y a peu de signataires pour des surfaces de plus de 5 000 m<sup>2</sup>. Par contre, il existe un tissu dense des petites et surtout moyennes entreprises.

Celles-ci voudront obtenir de la lisibilité pour venir dans le quartier de la gare. Cet aspect du marché conduit aussi à privilégier des immeubles de 2 à 5 000 m<sup>2</sup> et seulement un ou deux élèvements de grande hauteur, développant des surfaces de plus de 15 000 m<sup>2</sup>.

### **6.3. Attirer les créateurs**

L'époque n'est plus celle des grandes décentralisations de la région parisienne vers la province. Ce n'est certainement plus celle non plus des grandes implantations à vocation

européenne ou internationale. Les métropoles qui tireront demain leur épingle du jeu seront celles qui sauront attirer les créateurs de toute nature, créateur d'activité économique au premier chef.

Pour attirer ceux-ci, Bordeaux a des atouts importants en terme de cadre de vie, avec la proximité de la mer, mais aussi de la montagne. Bordeaux a aussi une image de marque, un nom mondialement connu. Il faut donc réfléchir à comment proposer un accueil, des produits à ces créateurs.

#### **6.4. Université et industrie**

Bordeaux est une ville universitaire ancienne. Aujourd'hui encore son projet PRES figure parmi les 10 retenus par le gouvernement. Cette université est aussi proche ou à l'origine d'un secteur de recherche important (« Route des lasers » par exemple). C'est une chance pour demain. Un projet, comme celui du centre d'affaires, doit être soucieux de ses liaisons avec les pôles Université-Recherche de l'agglomération, qui sont un des facteurs essentiels des développements de demain.

## **7. Bègles et la Rive droite**

### **7.1. Bègles**

Bègles est, après Bordeaux, la commune la plus concernée par l'impact des projets envisagés avec la nouvelle gare et son centre d'affaires.

En premier lieu, c'est sa façade sur la Garonne qui peut être revue avec la transformation de la rocade autoroutière en une voie routière au gabarit des quais (ceci revient à faire passer les deux sens de circulation sur ce qu'occupe un seul sens de circulation aujourd'hui). Cela permet aussi de ne plus avoir besoin de l'actuelle contre-allée, pour peu que l'on aménage correctement un ou deux carrefours ou rond-points.

Pour cette façade, comme les travaux de l'AURBA ont commencé à l'envisager, le rapport à l'eau est à redéfinir en utilisant estey existant ou noue à créer.

Deux points d'échange peuvent être demain des points forts et permettre une mixité de fonctions :

- le débouché du pont J.J Bosc peut constituer une opportunité d'aménagement importante, les « délaissés » des terrains y apparaissant nombreux ;

- la gare de Bègles : celle-ci peut se trouver gagner un vrai statut avec la proposition de gare secondaire connectée au tramway. Il y a de quoi définir une vraie gare, bien connectée à un tramway (en terminus pour commencer). De même, l'élargissement à 4 voies du faisceau ferroviaire depuis Bordeaux peut-être l'occasion de morceaux de couverture permettant d'atténuer les nuisances et de mieux coudre le tissu urbain.

Les propositions sont cohérentes avec le projet urbain qui se décline le long de la ligne de tramway qui déjà arrive aux Terres Neuves.<sup>3</sup>

C'est dans une deuxième phase que devra être construite une amélioration de la liaison par le sud du triangle ferroviaire de Saint-Jean, pour que Bègles dans son ensemble gagne en accessibilité à la gare.

### **7.2. La rive droite**

Il s'agit là de la rive droite depuis le pont Saint-Jean jusqu'à la rocade. L'évènement majeur en matière d'accès et d'ouverture sur l'agglomération sera naturellement la réalisation d'un nouveau pont. La récente décision d'implantation de l'ARENA rend d'autant plus nécessaire et justifie aussi la réflexion sur une rocade de transports en commun depuis la gare Saint-Jean jusqu'à Cenon passant ce nouveau pont et desservant ce nouvel équipement (en le connectant proprement au réseau TER, car cet équipement a une vocation au moins départementale, voire régionale).

Pour Floirac, cela va construire des opportunités intéressantes le long du tracé choisi pour le transport en commun. Mais cela pose aussi la question d'un travail avec la ville de Bordeaux

---

<sup>3</sup> Elles laissent ouvertes les possibilités d'évolution du stade des Frères Moga, qui devra se faire en jouant l'accessibilité pour l'essentiel en transports en commun.

dont le territoire couvre les quais quasiment jusqu'au nouveau pont. Il y a là un travail de réflexion à engager.

Enfin sur Bordeaux, le secteur compris entre le nouveau pont ferroviaire et le pont de pierre fait d'ores et déjà l'objet d'investigation avancée. Il y a là des opportunités foncières, encore renforcées par la mutation proposée des infrastructures routières. Il est à souligner que cela peut être demain la ligne d'horizon du balcon de la gare sur la Garonne. Cela peut élargir le champ des possibles car les quartiers, comme la Benauge, ont déjà marqué des points hauts.

Certes ce secteur se prête bien à l'habitat et l'agglomération bordelaise a besoin d'augmenter son rythme de production. Mais les capacités de mutation permettent d'offrir des produits de bon marché, divisibles en lots de petite taille, bien que conservant de la visibilité pour des activités à dominante tertiaire. C'est ainsi que peuvent être attirés des « créateurs d'activité » de toute sorte.

## **8. Quel programme ? Quel phasage ?**

### **8.1. Un morceau de ville**

C'est la première évidence : à la dimension du périmètre grossièrement tracé pour l'OIN entre Bordeaux, Bègles et Floirac, c'est un morceau de ville qui va se réaliser là, pas un simple quartier mais plusieurs. C'est pourquoi la mixité s'impose à l'échelle de ce morceau de ville, comme à l'échelle des quartiers. Certes autour de la gare, dans sa proximité immédiate, les fonctions tertiaires seront prédominantes, certes dans d'autres parties, ce sera la fonction résidentielle, mais à chaque fois il faudra veiller à atteindre cette mixité.

Cette mixité devra prévoir les commerces nécessaires, les équipements de proximité. Mais il ne faudra pas oublier les fonctions hôtelières, ou culturelles.

### **8.2. Quels commerces ?**

Bordeaux est déjà très fourni en centres commerciaux, puisque la densité par habitant est une des premières de France. Il n'empêche que deux points s'imposent :

- d'abord la décision prise par la CUB de permettre aux promoteurs d'ARENA à Floirac de réaliser 28 000 m<sup>2</sup> ;
- le deuxième est que la nouvelle gare à 18-20 millions de passagers ne peut s'imaginer sans un centre commercial (et certainement aussi des cinémas) d'une taille significative (environ 20 000 m<sup>2</sup>).

En dehors de ces deux points de concentration, il faudra veiller à essayer de trouver comment des partenaires seraient prêts à s'impliquer dans un processus d'implantation de petites et moyennes surfaces de proximité.

### **8.3. Un habitat accessible**

Dans les métropoles comme Bordeaux, il y a un double déficit de logements : l'offre ne produit pas assez en volume, l'offre produit souvent du logement trop cher. Cela veut donc dire qu'il faut fournir plus de foncier aménagé et encourager encore plus la production de logements sociaux y compris de PLS (prêt locatif social) qui s'apparente plus à de l'intermédiaire. La Foncière Logement est certainement prête à faire plus. Enfin, une production soutenue de logements sociaux est aussi à même de faire revenir dans les délais Bordeaux aux 20 % de logements sociaux. Dans les dix ans qui viennent la demande ne fléchira pas, au contraire l'augmentation des coûts de l'énergie contribuera à rendre plus attractifs les quartiers les mieux desservis en transport collectif, après une phase propice à l'étalement urbain. Rappelons que le PLH de Bordeaux prévoit 1 800 logements/an alors que la moyenne des 5 dernières années n'atteint que les 1 000 logements/an.

#### **8.4. Calendrier et phasage**

On peut partir du point de vue que le TGV à 2 heures entre Paris et Bordeaux sera inauguré en 2015. Il n'y a pas de temps à perdre. En effet, il ne faut pas seulement prévoir ce qui devra être inauguré à peu près en même temps. Il faut démarrer tout de suite.

Ainsi le secteur Amédé-Saint-Germain commence déjà à ressembler à une friche et Gattebourse est protégé uniquement par son statut et son enclavement ferroviaire. C'est dès maintenant que doivent s'engager ces deux opérations de quelques 1 000 logements chacune (150 000 m<sup>2</sup> SHON au total) (cf. point 1.3).

Pour 2015 il faudra livrer le quartier gare et bords de Garonne. Cela signifie avoir construit la 2<sup>ème</sup> partie de la gare sur les voies aujourd'hui non couvertes avec son complément de bureaux, de commerces et surtout de parkings ; il faudra avoir réhabilité la halle classée et veiller à cette occasion à ce que les parties qui à l'origine étaient en verre ne soient pas remplacées par du plastique opaque, comme aujourd'hui.

Il faudra avoir réalisé la couture avec Belcier, avec la perspective vers le centre-ville et les quais (?). Enfin, il faudra pour ce faire lancer avant 2015 50 à 70 000 m<sup>2</sup> de bureaux, un programme hôtelier conséquent et un équipement culturel couplé avec la halle béton des anciens abattoirs, témoin d'une époque et lieu propice à l'organisation d'évènements ou d'installations (cet équipement culturel devrait comprendre dans son programme l'accueil du FRAC, voire d'institutions culturelles régionales).

Enfin, le triangle ferroviaire bordant l'îlot d'Armagnac devra être programmé au delà de 2020 car il faudra au préalable prendre en compte les têtes du pont J.J. BOSCH, que ce soit sur Floirac comme sur Bègles, et permettre un engagement significatif de la récréation de la façade de Bègles sur la Garonne entre la rocade et le nouveau pont.

#### **Préconisations**

- Engager les opérations Amédé-Saint-Germain, Gattebourse sans tarder sur une dominante logements, poursuivre la ZAC de Floirac.
- Lancer des études de produits et de phasage concernant l'immobilier de bureaux sur l'agglomération.

## **9. De l'ambition**

Un tel projet urbain ne peut se déployer que construit sur une ambition forte. Elle doit l'être car le quotidien de l'opérationnel n'aura de cesse de la limiter. Autrement dit, plus il y aura d'ambitions à l'origine, plus il y a des chances qu'il en reste à la fin.

C'est pourquoi ce ne peut être seulement un projet urbain, ce doit être le projet locomotive de l'agglomération, du département et de la région. Sa notoriété sera contingente de celle de l'agglomération en général et donc tout ce qui sera fait pour l'agglomération contribuera en retour à donner de l'ambition à cette opération. Il y a naturellement – est-il besoin de le rappeler – la notoriété et l'image de marque acquise : quand on parle de la France à l'étranger, tout le monde cite deux villes : Paris et .....Bordeaux. Certes c'est à cause du vin, mais il ne faut jamais l'oublier. Bordeaux doit donc être au coeur de l'appellation de cette opération.

### **9.1. Bordeaux 2013**

Il est à l'heure actuelle un projet qui mobilise tous ceux qui « font » Bordeaux, c'est Bordeaux 2013, capitale européenne de la culture. Ce projet majeur prend toute sa place dans le travail sur la notoriété de l'agglomération. On ne peut donc que souhaiter que Bordeaux gagne ce challenge, y compris pour ce projet d'aménagement. Mais, quoi qu'il en soit, Bordeaux 2013 a créé une dynamique sur le champ culturel qui se fera sentir dans les années à venir. Et Bordeaux 2013 a aussi créé une capacité de travail en commun : c'est dans ces traces-là que le projet doit s'inscrire.

### **9.2. Le sport**

Football et rugby sont les deux sports les plus populaires. Les « Girondins de Bordeaux » contribuent à la notoriété de la ville et fédèrent des énergies ; la réussite est aujourd'hui plutôt au rendez-vous. Côté rugby, les résultats sont moins parlants aujourd'hui, mais l'histoire plaide en faveur du club Bordeaux-Bègles. Là aussi il y a de l'énergie à fédérer. Ces réseaux ne peuvent être extérieurs au projet. Il faut le faire partager, il faut dégager une ambition commune. Le projet de l'agglomération doit se nourrir de ces réussites.

### **9.3. Bordeaux-Toulouse-Bilbao**

A terme, ces trois villes seront à 1 h, 1 h 30 l'une de l'autre en TGV. Autant dire qu'à terme de 20 ou 30 ans, elles constitueront une région européenne appuyée sur la conurbation qu'elles formeront. C'est leurs relations qui vont modeler et polariser l'espace. Il faut donc trouver comment incarner ce trio urbain : sur les relations institutionnelles ? culturelles ? économiques et industrielles ? les universités et la recherche ? ou peut être sur toutes celles-ci à la fois ? Mesurons qu'en tous les cas ce triangle formera un bassin d'emploi unique pour les cadres de demain. Souvent quand on compare études préalables et résultats en matière d'effet TGV, ce qui a été sous-estimé c'est cette mise en résonance de métropoles proches (ex. Lyon et Marseille).



## CONCLUSION

La première préconisation de ce rapport est de faire de l'opération d'aménagement liée au réaménagement de l'offre ferroviaire à Bordeaux, une opération d'intérêt national.

Il me semble que l'ensemble du rapport conforte cette préconisation :

- l'État maîtrise des terrains directement (domaine public fluvial) ou via les établissements publics ferroviaires, essentiels à la réalisation de cette opération ;
- sur le périmètre proposé, c'est plus de 2 millions de m<sup>2</sup> de construction qui peuvent être envisagés (4 à 500 000 m<sup>2</sup> de bureaux, plus d'un million de m<sup>2</sup> de logements et d'équipements publics, 4 à 500 000 m<sup>2</sup> de commerces, de locaux d'activités, d'équipements hôteliers...);
- enfin, il est aussi d'intérêt national de donner à cette façade atlantique une capacité à construire en lien avec l'Espagne la région européenne qu'incarneront Bordeaux, Toulouse et Bilbao.

Mais ce qualificatif ne doit pas tromper. Tous ceux qui font Bordeaux et l'agglomération bordelaise ne pourront compter essentiellement que sur leurs propres efforts pour réussir ce challenge. Ce sont les entreprises bordelaises qui engageront la dynamique du centre d'affaires (ou les directions régionales de grands groupes...). C'est eux qui fixeront l'ambition, les moyens qu'ils se donnent, leurs priorités. Le niveau national peut apporter visibilité, soutien, encouragement, mais certainement pas se substituer aux décisions et aux moyens locaux.

Comme pour d'autres grandes opérations d'aménagement de métropoles, ce sont ici tous ceux qui font Bordeaux et l'agglomération bordelaise qui fixeront le niveau d'ambition.



# Annexes



## **Annexe 1. Lettres de mission**





MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

*Conseil général  
des Ponts et Chaussées*

La Défense, le 17 AVRIL 2008

*Le Vice-Président*

Nos réf. : 005728-01

**Note**

à

Monsieur le Ministre d'Etat,  
Ministre de l'écologie, de l'énergie,  
du développement durable  
et de l'aménagement du territoire

Par lettre du 3 mars 2008, vous avez demandé au Conseil général des ponts et chaussées de diligenter une **mission d'expertise sur le projet urbain et l'aménagement du secteur de la gare de Saint-Jean à Bordeaux.**

Je vous confirme que j'ai désigné **M. Francis ROL-TANGUY**, ingénieur général des ponts et chaussées, pour effectuer cette mission.

Claude MARTINAND



0 05 7 2 8 - 0 1



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT  
ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLES

Le Ministre d'Etat

Paris, le - 3 MARS 2008

Monsieur le Vice-Président,

Bordeaux et son agglomération ont connu, dans l'histoire récente, un développement caractéristique des grandes agglomérations françaises avec une expansion de la périphérie et une certaine perte d'attractivité du centre, pour des raisons tenant tant à l'étalement périurbain qu'au déplacement d'activités (université, activités économiques...) à l'extérieur du centre-ville. Avec la création du tramway et la conduite de grands projets d'aménagement, le cœur d'agglomération est redevenu attractif.

La réalisation d'une ligne à grande vitesse placera Bordeaux à deux heures de Paris. Ceci constitue une chance formidable pour l'agglomération, d'autant plus qu'elle dispose, à proximité immédiate du centre-ville, d'un important potentiel de développement dont une partie est, directement ou indirectement, maîtrisée par l'Etat.

Le maire de Bordeaux et le Président de la communauté Urbaine m'ont demandé que soit procédé à une expertise du Conseil Général des Ponts et Chaussées pour répondre principalement aux deux ensembles de questions stratégiques qui se posent pour le secteur de la Gare Saint-Jean :

- Comment concilier, dans l'espace contraint de la gare Saint-Jean, d'une part, le bon fonctionnement de celle-ci, et d'autre part l'établissement d'une synergie satisfaisante avec son environnement immédiat, la métropole bordelaise dans son ensemble, et la région Aquitaine ? Quelles sont les grandes orientations à mettre en place pour réussir le projet urbain, en ce qui concerne les déplacements comme le programme d'aménagement ?
- Le projet à construire autour de la gare Saint-Jean, qui doit s'inscrire sur une durée de 20 ans, doit il être doté d'une structure d'aménagement ad hoc ?

J'ai décidé de répondre favorablement à la demande du maire de Bordeaux et du président de la communauté urbaine. Aussi, conformément leur souhait, je vous demande de confirmer qu'il est possible de désigner M. Francis Rol-Tanguy pour réaliser cette mission d'expertise.

Sa réflexion devra être nourrie d'échanges avec l'ensemble des acteurs locaux concernés, au premier rang desquels la ville de Bordeaux, la communauté urbaine de Bordeaux, le conseil général de la Gironde et le conseil régional d'Aquitaine.

Je souhaite que vous me remettiez ainsi qu'aux élus votre rapport d'ici la fin du mois de mai 2008.

Je vous prie de croire, Monsieur le Vice-Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

  
Jean-Louis BORLOO

Monsieur Claude MARTINAND  
Vice-Président du Conseil général des Ponts-et-Chaussées  
Tour Pascal B  
92055 PARIS LA DEFENSE CEDEX 04

Hôtel de Roquelaure - 246, boulevard Saint-Germain 75007 Paris  
Tél. : 01 40 81 21 22 - [www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)





MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT  
DURABLE ET DES TRANSPORTS

Le Ministre d'Etat

Paris, le 3 MARS 2008

Monsieur le Premier ministre,

Par courrier du 13 février 2008, vous avez bien voulu me faire part des potentialités de la zone urbaine entourant la gare Saint-Jean de Bordeaux, qui méritent un examen approfondi compte tenu du développement attendu des infrastructures ferroviaires au cours de la décennie 2010 - 2020. Vous m'avez sollicité afin de bénéficier d'une expertise du Conseil général des Ponts et Chaussées, ayant pour objectif d'éclairer les enjeux stratégiques afférents à cet espace.

J'ai le plaisir de vous informer que j'ai accédé à votre demande, et que j'ai adressé à M. Claude MARTINAND, Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées, une lettre, dont vous êtes en copie, par laquelle je lui demande de confier à M. Francis ROL-TANGUY une mission sur l'avenir de la gare et de sa périphérie. M. ROL-TANGUY aura en particulier pour objectifs, d'une part, de définir les moyens d'assurer de façon simultanée le fonctionnement de la gare et les interactions de celle-ci avec son environnement proche et, d'autre part, d'identifier la structure d'aménagement la mieux adaptée aux opérations qu'il conviendra de conduire.

J'ai demandé à M. Claude MARTINAND de me faire parvenir un rapport pour la fin du mois de mai 2008.

Je vous prie de croire, Monsieur le Premier ministre, à l'assurance de ma haute considération.

Jean-Louis BORLOO

Monsieur Alain JUPPÉ  
Ancien Premier ministre  
Vice-Président de la Communauté Urbaine  
de Bordeaux  
Esplanade Charles-de-Gaulle  
33076 BORDEAUX CEDEX

Hôtel de Roquelaure – 246, boulevard Saint-Germain 75007 Paris  
Tél. : 01 40 81 21 22 - [www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)





MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT  
ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLES

Le Ministre d'Etat

Paris, le 3 MARS 2008

Monsieur le Président,

Par courrier du 13 février 2008, vous avez bien voulu me faire part des potentialités de la zone urbaine entourant la gare Saint-Jean de Bordeaux, qui méritent un examen approfondi compte tenu du développement attendu des infrastructures ferroviaires au cours de la décennie 2010 - 2020. Vous m'avez sollicité afin de bénéficier d'une expertise du Conseil général des Ponts et Chaussées, ayant pour objectif d'éclairer les enjeux stratégiques afférents à cet espace.

J'ai le plaisir de vous informer que j'ai accédé à votre demande, et que j'ai adressé à M. Claude MARTINAND, Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées, une lettre, dont vous êtes en copie, par laquelle je lui demande de confier à M. Francis ROL-TANGUY une mission sur l'avenir de la gare et de sa périphérie. M. ROL-TANGUY aura en particulier pour objectifs, d'une part, de définir les moyens d'assurer de façon simultanée le fonctionnement de la gare et les interactions de celle-ci avec son environnement proche et, d'autre part, d'identifier la structure d'aménagement la mieux adaptée aux opérations qu'il conviendra de conduire.

J'ai demandé à M. Claude MARTINAND de me faire parvenir un rapport pour la fin du mois de mai 2008.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Jean-Louis BORLOO

Monsieur Vincent FELTESSE  
Président de la Communauté Urbaine  
de Bordeaux  
Esplanade Charles-de-Gaulle  
33076 BORDEAUX CEDEX

Hôtel de Roquelaure - 246, boulevard Saint-Germain 75007 Paris  
Tél. : 01 40 81 21 22 - [www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)





Bordeaux, le 13 février 2008

Monsieur Jean-Louis Borloo  
Ministre d'Etat  
Ministre de l'Ecologie, du Développement  
et de l'Aménagement Durables  
246 Boulevard Saint-Germain  
75007 Paris cedex.

Monsieur le Ministre d'Etat,

La décennie 2010-2020 va voir la gare Saint-Jean de BORDEAUX changer de statut. Le nouveau pont ferroviaire sur la Garonne, le TGV à 2 h de Paris et à 1 h de Toulouse, avec la réalisation progressive de la ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique, la forte croissance du trafic régional comme de celui de la métropole bordelaise sont autant de sujets qui vont conduire à plus que tripler le nombre de voyageurs utilisant cette gare. Un tel pôle devient forcément un enjeu d'intermodalité avec les autres modes de déplacement de la métropole bordelaise (tram, bus, voitures particulières, vélos et 2 roues en général).

Fort de son passé ferroviaire, ce secteur situé sur Bordeaux et Bègles dans sa partie sud est aussi un lieu de propriétés ferroviaires importantes. Leur mutation est engagée, même s'il faut parallèlement réfléchir aux besoins du transport de marchandises dans ce verrou majeur entre l'Europe, la France et la péninsule ibérique.

En terme de déplacements, comme en terme foncier la gare Saint-Jean et ses alentours est donc un lieu de contraintes et d'opportunités fortes, tant pour Bordeaux et Bègles, que pour l'ensemble de l'agglomération bordelaise.

En effet il y a là potentiellement un projet urbain majeur comme ont pu l'être EURALILLE à LILLE, PART-DIEU à LYON, EUROMEDITERRANEE à MARSEILLE ou SEINE-RIVE-GAUCHE à PARIS.

Il y a nécessité d'une bonne synthèse entre les fonctions et les échelles dont dépendra la réussite du futur projet de ce secteur. Il peut être demain une des 10 à 15 opérations exemplaires en matière de ville durable mariant densité, services et aménités urbaines grâce à la présence de la Garonne.

Deux problématiques nécessitent un éclairage stratégique :

- Comment concilier dans l'espace très contraint de la gare Saint-Jean un bon fonctionnement de celle-ci et de sa relation autant à ses abords qu'à la métropole bordelaise et à la région Aquitaine. Quelles sont les grandes orientations à mettre en place pour réussir le projet urbain tout d'abord en matière de déplacements comme en terme de programme ?
- Un tel projet qui doit s'inscrire dans une durée de 20 ans doit-il être doté d'une structure d'aménagement ad'hoc ? En mesurer les avantages et les inconvénients procède d'une revue préalable nécessaire. De même il faut faire l'inventaire des solutions possibles et de leurs atouts respectifs, afin de faire travailler ensemble tous les partenaires publics concernés (Ville de Bordeaux, Bègles, communauté Urbaine de Bordeaux, Région, Département, SNCF, RFF, Port Autonome de Bordeaux,...), ainsi que les acteurs potentiels du secteur privé.

Ce dossier fait l'objet depuis plusieurs années de réflexions et d'études menées, tant par la Communauté Urbaine de Bordeaux, les villes de Bordeaux et Bègles, que par la SNCF et RFF, qui fournissent à ce jour des éléments de programme très intéressants et ont dégrossi la vision que les partenaires peuvent avoir sur ce secteur.

L'année 2008 devrait être l'année des premières décisions et il nous apparaît qu'une expertise extérieure serait très appropriée, afin de nous aider dans cette étape. C'est pourquoi nous vous sollicitons pour pouvoir bénéficier de l'aide du Conseil Général des Ponts et Chaussées, au travers d'une mission qui pourrait être confiée à monsieur Francis Rol Tanguy, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, dont les compétences en ce domaine sont avérées, pour une durée de quelques mois et qui nous a témoigné son intérêt sur ce sujet.

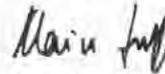
Avec nos remerciements anticipés, nous vous prions de croire, Monsieur le Ministre d'Etat, en l'assurance de nos sentiments respectueux.

Le Président de la Communauté Urbaine



Vincent Feltesse

Le Maire de Bordeaux



Alain Juppé

## **Annexe 2. Rapport sur les outils de l'aménagement**



N°- 005690-01

mai 2008

## **Les outils de l'aménagement et les conditions pratiques de leur utilisation**



**CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES**

**Rapport n° : 005690-01**

**Les outils de l'aménagement  
et les conditions pratiques  
de leur utilisation**

établi par

**Francis ROL-TANGUY,**

Ingénieur général des ponts et chaussées

**Laurence DAUDE,**

Architecte urbaniste de l'État

**mai 2008**



# Sommaire

<b>Introduction.....</b>	<b>2</b>
<b>1. Opération d'intérêt national (OIN) et Etablissement public d'aménagement (EPA).....</b>	<b>3</b>
1.1. OIN.....	3
1.1.1. <i>La création d'une opération d'intérêt national.....</i>	<i>3</i>
1.1.2. <i>Les effets.....</i>	<i>3</i>
1.2. EPA.....	4
<b>2. Droit commun du code l'urbanisme et société publique locale d'aménagement .....</b>	<b>6</b>
2.1. Droit commun.....	6
2.2. SPLA.....	6
2.2.1. <i>Cadre général.....</i>	<i>6</i>
2.2.2. <i>La SPLA Lyon Confluence.....</i>	<i>7</i>
<b>3. Tableau comparatif.....</b>	<b>9</b>
<b>4. SEM, régie personnalisée.....</b>	<b>10</b>
4.1. SEM.....	10
4.2. La régie personnalisée autonome.....	10
4.2.1. <i>Cadre général.....</i>	<i>10</i>
4.2.2. <i>L'établissement public d'aménagement et de développement Ouest Provence (EPAD) .....</i>	<i>10</i>
<b>ANNEXES.....</b>	<b>12</b>
<b>Annexe 1. Liste des personnes rencontrées.....</b>	<b>13</b>
<b>Annexe 2. Liste des OIN .....</b>	<b>14</b>
<b>Annexe 3. Délibération du Grand Lyon relative à la SEM Lyon Confluence ...</b>	<b>15</b>
<b>Annexe 4. Le cadre juridique communautaire.....</b>	<b>20</b>
<b>Annexe 5. Livre III du code de l'urbanisme : articles L300-1 à L 300-7.....</b>	<b>23</b>



## Introduction

Pour comparer les outils de l'aménagement, il faut aussi comparer les cadres juridiques dans lesquels ils agissent : celui du droit commun et celui des opérations d'intérêt national (OIN). On aurait pu comparer l'ensemble des combinaisons possibles entre droit et structure. Certes, il existe des opérations d'intérêt national sans établissement public (les aéroports franciliens), il existe des établissements publics d'aménagement agissant hors opération d'intérêt national (EPA de la Plaine de France), mais il nous a semblé qu'il s'agissait-là d'exceptions.

C'est pourquoi, nous avons décidé de privilégier la comparaison entre deux « couples » : opérations d'intérêt national-établissement public d'aménagement, et droit commun du code de l'urbanisme-société publique locale d'aménagement (SPLA).

Dans une troisième partie, seront abordées les sociétés d'économie mixte (SEM), et les régies personnalisées (cas de l'EPAD Ouest Provence).

En conclusion, seront esquissées quelques pistes de réflexion pour l'avenir.



# **1. Opération d'intérêt national (OIN) et Etablissement public d'aménagement (EPA)**

## **1.1. OIN**

La notion d'opération d'intérêt national est née en 1983, lors de la décentralisation en matière d'urbanisme, de la nécessité de ménager un régime d'exception au transfert de compétence, afin de préserver des champs de prérogatives spécifiques de l'État pour la réalisation d'opérations d'envergure et/ou stratégiques.

Il n'existe pas de définition de l'opération d'intérêt national.

Le législateur en a reconnu le principe, déterminé les effets et a habilité le gouvernement à les désigner (art. L 121-9 du code l'urbanisme)<sup>1</sup>.

### ***1.1.1. La création d'une opération d'intérêt national***

Le décret du 30 décembre 1983 a dressé une liste des opérations d'intérêt national. Toute nouvelle opération est créée par un décret en Conseil d'État qui l'inscrit sur cette liste, figurant à l'article R 490-5 du code de l'urbanisme<sup>2</sup>.

Ce même décret en fixe le périmètre.

Un périmètre d'opération d'intérêt national a logiquement vocation à être délimité sur les secteurs stratégiques d'un territoire et/ou ceux sur lesquels la mutabilité des sols permet d'envisager prioritairement des opérations d'aménagement (en ville nouvelle, les centres existants des communes n'ont pas été inclus dans le périmètre d'opération d'intérêt national).

Les textes ne subordonnent pas la création de l'opération à une consultation préalable particulière.

### ***1.1.2. Les effets***

La qualification d'opération d'intérêt national a pour effet juridique de retirer aux communes ou EPCI compétents et d'attribuer à l'État :

---

<sup>1</sup> Art. L 121-9 « Des décrets en Conseil d'État déterminent, en tant que de besoin, les conditions d'application du présent chapitre. Ces décrets précisent notamment la nature des projets d'intérêt général, qui doivent présenter un caractère d'utilité publique, et arrêtent la liste des opérations d'intérêt national mentionnés à l'article L 121-2 ».

<sup>2</sup> cf. annexe 2

- la compétence en matière d'autorisations d'occuper ou d'utiliser le sol telles que permis de construire, autorisation de lotir (art. L 421-2-1 du code de l'urbanisme)<sup>3</sup> demandé par le maire au nom de l'État
- la compétence relative à la création des ZAC (art. L 311-1 du code de l'urbanisme, 3ème alinéa)<sup>4</sup>
- la compétence pour prendre en considération les opérations d'aménagement à l'intérieur du périmètre de l'opération d'intérêt national, qui permet de surseoir à statuer (art. L 111-10 du code de l'urbanisme).

La création de l'opération d'intérêt national est en revanche sans effet sur la compétence des communes ou EPCI en matière d'élaboration des documents d'urbanisme.

L'État n'est pas maître de la définition du projet d'aménagement et de développement des territoires concernés, mais il peut influencer sur son contenu et veiller à ce que les règles adoptées dans les documents de planification permettent la réalisation des opérations nécessaires à la mise en oeuvre des orientations qu'il a retenues pour le secteur considéré (art. L 121-2 du code de l'urbanisme)<sup>5</sup>.

## 1.2. EPA

Dans le cadre d'une OIN, l'EPA est créé par décret.

Son périmètre d'intervention est au minimum celui de l'opération d'intérêt national (exemple Établissement public d'aménagement de la Défense). Mais, dans la plupart des cas, il est celui de l'intercommunalité ou de l'ensemble des communes sur lesquels son intervention est envisagée. (Exemple des nouveaux EPA d'Orly-Rungis-Seine-Amont, de Saint-Etienne...).

L'EPA peut, de plein droit, prendre l'initiative des opérations d'aménagement (1er alinéa de l'article L 311-1 du code de l'urbanisme) :

- il peut également en être l'aménageur

<sup>3</sup> Art. L 421-2-1 « (...) Sont toutefois délivrés ou établis, au nom de l'État, par le maire ou le représentant de l'État dans le département, après avis du maire ou du président de l'établissement public compétent, les autorisations ou actes relatifs à l'utilisation et à l'occupation des sol concernant : (...) c) les constructions, installations ou travaux réalisés à l'intérieur des périmètres des opérations d'intérêt national dans les conditions définies par décret en Conseil d'État (...) ».

<sup>4</sup> Art. L 311-1 « (...) Sont toutefois créées par le préfet, après avis du conseil municipal de la ou des communes concernées ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, les zones d'aménagement concerté réalisées à l'initiative de l'État, des régions, des départements ou de leurs établissements publics (...) et les zones d'aménagement concerté situées, en tout ou partie, à l'intérieur d'un périmètre d'opération d'intérêt national (...) ».

<sup>5</sup> Art. L 121-2 « Dans les conditions précisées par le présent titre, l'État veille au respect des principes définis à l'article L 121-1 et à la prise en compte des projets d'intérêt général ainsi que des opérations d'intérêt national ».

- il peut, en outre, se voir déléguer l'exercice du droit de préemption urbain ou être directement désigné comme titulaire du droit de préemption d'une zone d'aménagement différé (2ème alinéa de l'article L 212-2 du code de l'urbanisme).

Le directeur général est nommé par arrêté du ministre en charge de l'urbanisme, après avis du président de l'EPA ; le personnel y est de droit privé.

Quand l'EPA prend l'initiative d'une opération d'aménagement, cela veut dire qu'il en assume le risque financier (son statut d'établissement public, sous-entendu de l'État), lui apportant *ipso facto* la garantie de l'État. Un établissement public n'a pas, par définition, de capital, mais c'est pour couvrir ses risques que sont souvent recherchées à l'origine des dotations en foncier (exemple : les nouveaux EPA d'Orly-Rungis-Seine-Amont et du Mantois-Seine-Aval, comme de Nice-Plaine du Var).

L'accord et les engagements de l'État et des collectivités peuvent enfin être matérialisés, sous des formes diverses, par un protocole portant sur la gouvernance du territoire, les périmètres, les éléments d'orientation et de programmation, les opérateurs à créer ou à mobiliser,... (cf. protocoles État – Ville de Nanterre, premier protocole Plaine-de-France,...).

La mise en oeuvre et le financement des opérations peuvent également être encadrés par des protocoles (cf. programmes Mantes-en-Yvelines I et II, protocole financier Plaine de France 2000-2006, conventions triennales en villes nouvelles, ...).

La composition du CA des différents EPA existants ne permet pas d'établir de règles claires de composition, même si pour les plus récents, semble se dégager une volonté de préserver une majorité pour les représentants de l'État (c'est le contraire dans les anciennes villes nouvelles : majorité collectivités locales).

La présidence est par contre, elle, systématiquement confiée à un élu.

Le directeur général représente la personne morale de l'établissement public, à la différence des autres structures où c'est le président (SEM, SPLA).

## **2. Droit commun du code l'urbanisme et société publique locale d'aménagement**

### **2.1. Droit commun**

Il ne s'agit pas là de décrire le code de l'urbanisme. Simplement, il faut noter que l'évolution récente consistant en la mise en concurrence préalable à la passation de convention publique d'aménagement (textes de référence : Directive 92/50/CE abrogée, remplacée par la directive 2004/18/CE du Parlement européen et du conseil du 31 mars 2004, relative à la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services. Arrêt de la CJCE, 11 janvier 2005, Stadt Halle, aff. C-26/03), est pour beaucoup quant aux interrogations actuelles sur les outils de l'aménagement et leur avenir (transposition en droit français cf. annexe 4).

### **2.2. SPLA**

#### ***2.2.1. Cadre général***

Les collectivités peuvent créer, à titre expérimental, des « sociétés publiques locales d'aménagement » (SPLA).

La loi n° 2006-872 du 13 juillet 2006 d'engagement national pour le logement, destinée à stimuler la construction et à faciliter l'accession à la propriété, a créé un nouveau type d'établissement public qui, à titre expérimental, tout en s'apparentant aux sociétés d'économie mixte (SEM) sont différentes, les « sociétés publiques locales d'aménagement » (SPLA).<sup>6</sup>

Les SPLA revêtent la forme de société anonyme (livre II du code de commerce et chapitre IV du titre II du livre V de la première partie du code général des collectivités territoriales).

Les collectivités territoriales et leurs groupements (7 au moins) peuvent ainsi, à titre expérimental, pour une durée de 5 ans, prendre des participations dans des sociétés publiques locales d'aménagement dont ils détiennent la totalité du capital.

---

<sup>6</sup> Art. L 327-1 du code de l'urbanisme : « Les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent, à titre expérimental, pour une durée de cinq ans, prendre des participations dans des sociétés publiques locales d'aménagement dont ils détiennent la totalité du capital. Une des collectivités territoriales ou un des groupements de collectivités territoriales participant à une société publique locale d'aménagement détient au moins la majorité des droits de vote.

Ces sociétés sont compétentes pour réaliser, pour le compte de leurs actionnaires et sur le territoire des collectivités territoriales ou des groupements de collectivités territoriales qui en sont membres, toute opération d'aménagement au sens du présent code.

Une des collectivités territoriales ou un des groupements de collectivités territoriales participant à une société publique locale d'aménagement détient au moins la majorité des droits de vote.

Ces sociétés sont compétentes pour réaliser, pour le compte de leurs actionnaires et sur le territoire des collectivités territoriales ou des groupements de collectivités territoriales qui en sont membres, toute opération d'aménagement au sens du code de l'urbanisme.

Elles agissent alors comme des SEM par le biais de conventions publiques d'aménagement (CPA), garanties par les collectivités locales ou l'EPCI qui a initié lesdites opérations d'aménagement.

Au regard du droit européen, elles sont, à la différence des SEM, considérées comme « in house » et échappent donc à la mise en concurrence (cependant, certains s'interrogent sur le fait de savoir si le nombre d'actionnaires (7 au minimum) n'est pas un obstacle à la constitution des SPLA, car ce nombre élevé de collectivités est, dans la plupart des territoires, difficile à réunir).

### ***2.2.2. La SPLA Lyon Confluence***

L'exemple le plus connu aujourd'hui est celui de la SEM Lyon-Confluence qui s'est transformée en 2008 en SPLA.

#### **Les raisons de l'évolution de la SEM Lyon Confluence <sup>7</sup>**

La SEM Lyon Confluence, société d'économie mixte locale régie par les articles L 1521-1 et suivants du code général des collectivités territoriales (CGCT), a pour objet, aux termes de l'article 2 de ses statuts, la réalisation d'actions et d'opérations d'aménagement en général et de l'opération Lyon Confluence en particulier. La société est constituée d'actionnaires collectivités territoriales (la Communauté urbaine, la ville de Lyon, le département du Rhône) et d'actionnaires qualifiés de partenaires privés (Caisse des dépôts et consignations, Dexia, Lyonnaise de banque, Crédit agricole, BNP Paribas participations, Crédit agricole Centre-est, Caisse d'épargne, Chambre de commerce et d'industrie de Lyon, Voies navigables de France). Dans le cadre de son objet social, cette société peut procéder plus particulièrement à l'étude, à la réalisation et à la gestion d'opérations d'aménagement au sens de l'article L 300-1 du code de l'urbanisme, ainsi que d'opérations de construction, maintenance, rénovation, réhabilitation. S'agissant plus particulièrement de l'opération Lyon Confluence, la société agit dans le cadre, à l'origine, d'une convention publique d'aménagement, devenue depuis la loi du 20 juillet 2005 qui a modifié l'article L 300-4 du code de l'urbanisme, une concession d'aménagement. Aujourd'hui ce type de contrat, antérieurement librement conclu, entre de plein droit dans le champ de la commande publique et se trouve donc soumis, s'agissant du choix du concessionnaire, aux principes de publicité, de transparence et de concurrence issus du traité communautaire et de ses textes dérivés. Ceci sauf à considérer que le contrat liant la

---

<sup>7</sup> Délibération n° 2007-4286 de la Communauté urbaine de Lyon du 9 juillet 2007 (cf. annexe 3) et entretien avec Jean-Pierre Gallet, directeur général de la SEM, puis de la SPLA.

collectivité et sa SEM présente les caractéristiques d'un contrat de prestations intégrées dit encore contrat « in house ».

Or, la jurisprudence communautaire entoure de conditions strictes l'application de cette théorie en jugeant notamment que, pour qu'un contrat soit considéré « in house », il importe que la collectivité exerce sur l'entité considérée, un contrôle équivalent à celui qu'elle exerce sur ses propres services et qu'elle réalise l'essentiel de ses activités avec elle.

## **La transformation**

Cette transformation a nécessité une modification des statuts de la société Lyon Confluence, tenant notamment à la composition du capital social et à la qualité des associés.

En vue de cette transformation de la société d'économie mixte, les modifications apportées ont répondu à la nécessité de mettre en adéquation les statuts avec les dispositions propres aux sociétés publiques locales d'aménagement dans le respect de la jurisprudence européenne.

A ce titre, il convient notamment de modifier l'actionnariat de la société d'économie mixte locale, la société publique d'aménagement ne pouvant être constituée que par des collectivités territoriales et leurs groupements. En conséquence, les autres actionnaires doivent sortir du capital de la société. Il s'agit de la Caisse des dépôts et consignations, Dexia, la Lyonnaise de banque, le Crédit lyonnais, la BNP Parisbas participations, le Crédit agricole Centre-est, la Caisse d'épargne, la Chambre de commerce et d'industrie de Lyon et Voies navigables de France.

La sortie de ces actionnaires privés a été réalisée par le biais d'un rachat par la Communauté urbaine des dites actions à un montant calculé sur la base des fonds propres de la société arrêtés au 31 décembre 2006. A titre d'information, cette valeur s'établit à 1 601,03 € par action.

Parallèlement, les deux actionnaires publics présents (département du Rhône et Ville de Lyon) ont été invités à réduire leur participation au profit de la Communauté urbaine sous réserve de leur accord, afin que l'établissement soit bien identifié au regard de la jurisprudence européenne comme l'actionnaire de référence de la société.

A ce titre, la Communauté urbaine détenait, au terme de l'opération, près de 90 % des actions de la SPLA. Ces mouvements de rachats d'actions représentant pour la Communauté urbaine une charge évaluée à 1,1 M€.

De même, et afin de respecter la réglementation sur les sociétés anonymes qui s'appliquent aux SPLA, outre les dispositions spécifiques du code de l'urbanisme et du code général des collectivités territoriales, de nouveaux actionnaires publics sont entrés au capital de la société publique locale d'aménagement de façon très minoritaire comme le Conseil régional Rhône-Alpes ainsi que des communes intéressées par l'opération d'aménagement de la confluence (exemple : Oullins, La Mulatière, Sainte-Foy-lès-Lyon).

Cette entrée est intervenue par le biais d'une cession des actions que la Communauté urbaine a réunies dans sa main à la suite des rachats auprès des actionnaires actuels.

### 3. Tableau comparatif

	OIN/EPA	Code de l'urbanisme/SPLA
<b><u>Droit des sols</u></b>		
Documents d'urbanisme (PLU, SCOT)	Collectivités locales	Collectivités locales
Autorisation droit des sols (PC, etc...)	État	Collectivités locales
Création de ZAC	État	Collectivités locales
Initiative de création de ZAC	EPA ou collectivités locales	Collectivités locales
<b><u>Gouvernance</u></b>		
Président	Élu des collectivités locales	Élu des collectivités locales
Directeur général	Nommé par le ministre après avis du Président	Nommé par le président
Représentant de la personne morale	DG	Président
Composition du CA	État présent	État absent 7 collectivités locales au moins
Établissements publics ferroviaires	Possible	Exclus
<b><u>Finances</u></b>		
Capital	Non	oui
Garantie du risque financier	État	Collectivités locales
<b><u>Territoire de compétence</u></b>	Au moins le territoire de l'opération d'intérêt national	Territoire des actionnaires

## **4. SEM, régie personnalisée**

### **4.1. SEM**

Aujourd'hui, les SEM ne peuvent plus se voir confier d'opérations d'aménagement sans mise en concurrence préalable, car ne répondant pas aux critères du « in house » européen.

Cela tend à faire diminuer l'intérêt des structures à vocation communale ou pluri-communale. En effet, l'effet de taille joue pour pouvoir répondre à cette mise en concurrence permanente.

### **4.2. La régie personnalisée autonome**

#### ***4.2.1. Cadre général***

Si une collectivité territoriale retient le système de la régie, elle devra avoir l'obligation de mettre en place une régie autonome de l'autorité organisatrice disposant de la personnalité morale et de l'autonomie financière et donc d'un organe d'administration propre (conseil d'administration) et d'un budget et de comptes séparés.

La régie a personnalité morale et autonomie financière, est une structure publique, un EPIC, qui est opérateur; elle jouit d'une autonomie juridique, d'un budget propre, elle a un conseil d'administration, un directeur et un président. Elle peut fonctionner avec ou sans contrat d'objectifs (ou contrat cadre) avec la ville.

La collectivité pourra négocier et conclure de véritables contrats d'objectifs pluriannuels avec la régie autonome, ainsi que le recommande l'avis adopté par le Conseil économique et social en 2001 sur "La maîtrise des services publics urbains organisés en réseaux".

#### ***4.2.2. L'établissement public d'aménagement et de développement Ouest Provence (EPAD)***

Suite à la décision de l'État de mettre fin à l'Opération d'intérêt national (OIN) des Rives de l'étang de Berre et de dissoudre l'Etablissement public d'aménagement (EPAREB) -décrets du 4 janvier 2002-, le Syndicat d'agglomération nouvelle (SAN), composé des villes de : Fos sur mer, Istres et Miramas, a décidé, le 31 janvier 2002 de créer une régie personnalisée pour prendre le relais de l'action initiée depuis 1973 par l'État et son établissement public.

Les trois communes de Port Saint Louis, Grans et Cornillon Confoux, ont rejoint récemment (2004) le SAN actuellement composé de ces 6 communes.

Les critères de complémentarité et de diversité réunissent ces collectivités dotées d'une culture intercommunale forte autour d'un système économique et social très structuré sur la base d'industries dominantes.

La régie personnalisée dénommée Établissement public d'aménagement et de développement -EPAD Ouest Provence- est donc la structure d'aménagement du SAN ouest Provence assurant également les rôles d'opérateur foncier et d'agence d'urbanisme pour ce territoire.

Suite à la fermeture en 2002 de l'EPAREB, plusieurs scénarios s'offraient aux élus disposant désormais de toutes les compétences de droit commun dans les domaines de l'aménagement et urbanisme :

- soit transférer les actifs et activités dans une SEM existante et/ou la redimensionner,
- soit créer une nouvelle SEM, la question de la mise en concurrence des SEM n'étant pas alors à l'ordre du jour.

La solution de la **régie personnalisée** a été retenue, possibilité réglementaire excluant le capital privé, ouverte par décret en 2001 et qui permet en outre la pratique des contrats "in house".

Cette configuration était en 2002 et reste aujourd'hui unique en France.

**Le CA** rassemble 15 membres dont : le SAN (10 voix), la région (1 voix), le département (1 voix), le Port autonome de Marseille (1 voix), la CCIMP (1 voix), le syndicat mixte Euro Alpilles (1 voix).

L'Etablissement public partage les responsabilités entre le directeur qui est le représentant légal et le CA dont le SAN est majoritaire et garantit les engagements financiers, à noter également que le SAN prend l'initiative des ZAC. Un comptable public examine les comptes.

L'EPAD Ouest Provence intervient sur les opérations d'aménagement et d'urbanisme dans le cadre de concessions publiques d'aménagement, sur les opérations de construction et de gestion dans le cadre de mandats, et sur des missions d'assistance technique par des prestations de service.

La dotation initiale du SAN a été de 1,3MF soit env 200 000 €, ce n'est pas un capital.

L'EPAD Ouest Provence a racheté les terrains de l'État, son endettement à long terme est de 13M€ environ, les stocks sont évalués à environ 31 M€.

Le chiffre d'affaires en aménagement est de l'ordre de 15M€, pour les mandats de gestion et de construction, il est de 12M€ et pour les prestations de service d'assistance technique de 1 M€.

L'EPAD Ouest Provence emploie 14 personnes, réalise d'importants projets (habitat, activité, infrastructures, etc.), son activité se répartit entre acquisitions foncières et aménagement, 12 ZAC en cours, 4 en gestation, construction d'équipements publics, études d'urbanisme, etc.... mais communique assez peu en particulier sur la forme juridique de sa structure.



## **ANNEXES**



## Annexe 1. Liste des personnes rencontrées

BARBE	Catherine	Directrice de l'urbanisme Ville de Paris
CREPEY	Georges	CGPC – 5ème section
de SENNEVILLE	Gérard	CGPC – 5ème section
DRESCH	Michel	Directeur général de la SEMAPA
GALLET	Jean-Pierre	Directeur général délégué de la SPLA Lyon Confluence
ORSOLINI	Dominique	Directeur général de l'EPAD Ouest Provence
PERNELLE	Jacques	Club Ville-aménagement
WELLHOFF	François	CGPC – 5ème section
YVERT	Alain	CDC - Politique de la ville



## Annexe 2. Liste des OIN

Article R\*121-4-1

Modifié par Décret n°2008-229 du 7 mars 2008 - art. 1

Sont opérations d'intérêt national, au sens de l'article L. 121-9, les travaux relatifs :

- a) Aux agglomérations nouvelles régies par le livre III de la cinquième partie du code général des collectivités territoriales, dans leur périmètre d'urbanisation défini en application des articles L. 5311-1 et L. 5311-2 de ce code ;
- b) A l'aménagement de la Défense, dans un périmètre défini par arrêté du ministre chargé de l'urbanisme à l'intérieur du périmètre de compétence de l'Etablissement public pour l'aménagement de la Défense ;
- c) Aux domaines industrialo-portuaires d'Antifer, du Verdon et de Dunkerque, dans les périmètres respectifs des ports autonomes du Havre, de Bordeaux et de Dunkerque ;
- d) A l'aménagement de la zone de Fos-sur-Mer, dans un périmètre défini par décret en Conseil d'État ;
- e) A l'opération d'aménagement Euroméditerranée dans la commune de Marseille dans le périmètre de compétence de l'Etablissement public d'aménagement Euroméditerranée ;
- f) A l'opération d'aménagement de Nanterre dans le périmètre de compétence de l'Etablissement public d'aménagement de Seine-Arche à Nanterre ;
- g) A l'aménagement et au développement des aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle, de Paris-Orly et de Paris-Le Bourget, à l'intérieur des périmètres délimités, pour l'application de l'article L. 251-3 du code de l'aviation civile, par le cahier des charges d'Aéroports de Paris ;
- h) A l'aménagement de Saint-Etienne, dans le périmètre défini par décret en Conseil d'État ;
- i) A l'aménagement du secteur du Mantois-Seine aval, dans les périmètres définis par décret en Conseil d'État ;
- j) A l'aménagement du secteur d'Orly-Rungis-Seine amont, dans les périmètres définis par décret en Conseil d'État ;
- k) Aux opérations d'aménagement de la Plaine du Var, dans le périmètre défini par décret en Conseil d'État (1).

(1) Le périmètre des opérations mentionnées au k est délimité dans le plan au 1/25 000 qui peut être consulté à la préfecture des Alpes-Maritimes, centre administratif départemental des Alpes-Maritimes, route de Grenoble, BP 3003, 06286 Nice Cedex 3, conformément à l'article 2 du décret n° 2008-229 du 7 mars 2008.



### **Annexe 3. Délibération du Grand Lyon relative à la SEM Lyon Confluence**

Évolution en une société publique locale d'aménagement – Modification des statuts de la SEM - Réunion des actions dans les mains de la Communauté urbaine

**Séance publique du 9 juillet 2007**

*Délibération n° 2007-4286*

commission principale : finances et institutions

objet : **SEM Lyon Confluence - Évolution en une société publique locale d'aménagement – Modification** des statuts de la SEM - Réunion des actions dans les mains de la Communauté urbaine

service : Direction générale - Direction de l'évaluation et de la performance - Contrôle et pilotage des gestions externes

#### **Le Conseil,**

Vu le rapport du 19 juin 2007, par lequel monsieur le président expose ce qui suit :

La SEM Lyon Confluence, société d'économie mixte locale régie par les articles L 1521-1 et suivants du code général des collectivités territoriales (CGCT), a pour objet, aux termes de l'article 2 de ses statuts, la réalisation d'actions et d'opérations d'aménagement en général et de l'opération Lyon Confluence en particulier.

La société est constituée d'actionnaires collectivités territoriales (la Communauté urbaine, la ville de Lyon, le département du Rhône) et d'actionnaires qualifiés de partenaires privés (Caisse des dépôts et consignations, Dexia, Lyonnaise de banque, Crédit Agricole, BNP Paribas participations, Crédit Agricole Centre- Est, Caisse d'épargne, Chambre de commerce et d'industrie de Lyon, Voies navigables de France).

Dans le cadre de son objet social, cette société peut procéder plus particulièrement à l'étude, à la réalisation et à la gestion d'opérations d'aménagement au sens de l'article L 300-1 du code de l'urbanisme ainsi que d'opérations de construction, maintenance, rénovation, réhabilitation.

S'agissant plus particulièrement de l'opération Lyon Confluence, la société agit dans le cadre, à l'origine, d'une convention publique d'aménagement, devenue depuis la loi du 20 juillet 2005 qui a modifié l'article L 300-4 du code de l'urbanisme, une concession d'aménagement.

Aujourd'hui ce type de contrat, antérieurement librement conclu, entre de plein droit dans le champ de la commande publique et se trouve donc soumis, s'agissant du choix du concessionnaire, aux principes de publicité, de transparence et de concurrence issus du traité communautaire et de ses textes dérivés. Ceci sauf à considérer que le contrat liant la collectivité et sa SEM présente les caractéristiques d'un contrat de prestations intégrées dit encore contrat *in house*.

Or la jurisprudence communautaire entoure de conditions strictes l'application de cette théorie en jugeant notamment que, pour qu'un contrat soit considéré *in house*, il importe que la collectivité exerce sur l'entité considérée, un contrôle équivalent à celui qu'elle exerce sur ses propres services et qu'elle réalise l'essentiel de ses activités avec elle.

Appliquant ces principes, la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE) a ainsi jugé, dans son arrêt Stadt Halle du 11 janvier 2005, qu'une participation même minoritaire d'une entreprise privée "*dans le capital d'une société à laquelle participe également le pouvoir adjudicateur en cause exclut en tout état de cause que le pouvoir adjudicateur puisse exercer sur cette société un contrôle analogue à celui qu'il exerce sur ses propres services*".

2 2007-4286

De ce fait, les SEM, comportant obligatoirement une personne privée (cf. article L 1521-1 du code général des collectivités territoriales) sont exclus du *in house*. Par la suite, l'arrêt Carbotermo du 11 mai 2006 de la même juridiction, a précisé que pour être conforme à la définition du *in house* et pour que le contrôle de l'autorité publique soit effectif, il fallait qu'une des collectivités détienne la majorité du capital de la société en question. Cette position vient d'être confirmée dans un arrêt récent de la Cour du 19 avril 2007, Asociacion nacional de empresas forestales qui, pour la première fois, admet l'application de la théorie aux relations entre une société espagnole, entreprise publique composée de plusieurs autorités publiques dont elle constitue un moyen instrumental technique propre.

En conséquence, les contrats conclus par la Communauté urbaine avec la SEM Lyon Confluence, dont le capital comprend des personnes privées, ne peuvent être considérés comme s'inscrivant dans le cadre de prestations intégrées. Ces contrats constituent donc des marchés ou des concessions d'aménagement devant être soumis à une mise en concurrence.

En réponse à cette évolution de la jurisprudence, le législateur a institué, par l'article 20 de la loi n° 2006-872 du 13 juillet 2006 portant engagement national pour le logement, codifié à l'article L 327-1 du code de l'urbanisme, une nouvelle forme d'entreprise publique constituée sous forme de société anonyme et dénommée société publique locale d'aménagement (SPLA).

Dorénavant, aux termes de l'article L 327-1 du code de l'urbanisme :

*"Les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent, à titre expérimental, pour une durée de cinq ans, prendre des participations dans des sociétés publiques locales d'aménagement dont ils détiennent la totalité du capital. Une des collectivités territoriales ou un des groupements de collectivités territoriales participant à une société publique locale d'aménagement détient au moins la majorité des droits de vote.*

*Ces sociétés sont compétentes pour réaliser, pour le compte de leurs actionnaires et sur le territoire des collectivités territoriales ou des groupements de collectivités territoriales qui en sont membres, toute opération d'aménagement au sens du présent code.*

*Les sociétés publiques locales d'aménagement revêtent la forme de société anonyme régie par le livre II du code de commerce et par le chapitre IV du titre II du livre V de la première partie du code général des collectivités territoriales".*

Le caractère expérimental du dispositif ne porte que sur la création de la société. Il n'affecte pas la pérennité de la structure qui peut donc poursuivre son existence au-delà du terme de l'expérimentation.

Ainsi, les contrats conclus entre une société publique locale d'aménagement et son actionnaire majoritaire ou "de référence" répondront aux conditions exigées par le droit communautaire pour que les contrats entrent dans le champ d'application des contrats dits *in house*.

L'importance de certaines opérations pour le développement de l'agglomération lyonnaise implique que la Communauté urbaine conserve notamment la maîtrise de certaines opérations d'aménagement et de construction sur son territoire et particulièrement l'aménagement de la Confluence.

La mise en oeuvre d'une société publique locale d'aménagement permet un tel contrôle. Le présent rapport a donc pour objet d'approuver le principe de la création d'une société publique locale d'aménagement par transformation de la société d'économie mixte locale Confluence existante en une telle forme de société.

Cette transformation nécessitera une modification des statuts de la société Lyon Confluence, tenant notamment à la composition du capital social et à la qualité des associés.

En vue de cette transformation de la société d'économie mixte, les modifications apportées devront répondre à la nécessité de mettre en adéquation les statuts avec les dispositions propres aux sociétés publiques locales d'aménagement dans le respect de la jurisprudence européenne.

3 2007-4286

A ce titre, il conviendra notamment de modifier l'actionnariat de la société d'économie mixte locale, la société publique locale d'aménagement ne pouvant être constituée que par des collectivités territoriales et leurs groupements. En conséquence, les autres actionnaires devront sortir du capital de la société. Il s'agit de la Caisse des dépôts et consignations, Dexia, la Lyonnaise de banque, le Crédit Lyonnais, la BNP Paribas participations, le Crédit Agricole Centre-Est, la Caisse d'épargne, la Chambre de commerce et d'industrie de Lyon et Voies navigables de France.

La sortie de ces actionnaires privés pourra être réalisée par le biais d'un rachat par la Communauté urbaine des dites actions à un montant calculé sur la base des fonds propres de la société arrêtés au 31 décembre 2006. A titre d'information, cette valeur s'établit à 1 601,03 € par action.

Parallèlement les deux actionnaires publics présents (département du Rhône et ville de Lyon) devraient également voir leur participation diminuer au profit de notre établissement sous réserve de leur accord, afin que la Communauté urbaine soit bien identifiée au regard de la jurisprudence européenne comme l'actionnaire de référence de la société.

A ce titre, la Communauté urbaine devrait, au terme de l'opération, détenir près de 99 % des actions de la SPLA. Ces mouvements de rachats d'actions pourraient représenter pour la Communauté urbaine, une charge évaluée à 1,5 M€.

De même, et afin de respecter la réglementation sur les sociétés anonymes qui s'appliquent aux SPLA, outre les dispositions spécifiques du code de l'urbanisme et du code général des collectivités territoriales, de nouveaux actionnaires publics entreront au capital de la société publique locale d'aménagement de façon très minoritaire. Le conseil régional Rhône-Alpes ainsi que des communes intéressées par l'opération d'aménagement de la confluence (exemple : Oullins, La Mulatière, Sainte Foy lès Lyon) ont déjà notamment fait part de leur intérêt à entrer au capital de la société.

Cette entrée pourrait intervenir par le biais d'une cession des actions que la Communauté urbaine aura réuni dans sa main à la suite des rachats auprès des actionnaires actuels. Cette valeur de cession pourra être la valeur nominale, soit 1 524,49 € par action.

Une délibération ultérieure viendra préciser les modalités concrètes nécessaires aux procédures de rachat et cession de ces actions.

Outre ces modifications envisagées sur la répartition du capital de la société, les autres modifications statutaires portent sur la composition du conseil d'administration. Il serait ainsi fixé à onze membres qui se répartiraient en dix membres représentant la Communauté urbaine et un membre désigné par l'assemblée spéciale, composée des autres actionnaires publics.

S'agissant de la transformation d'une société existante, il appartiendra au président de la SEM Lyon Confluence de soumettre au conseil d'administration, puis à l'assemblée générale d'ici à la fin de l'année 2007, le projet de modifications statutaires ci-annexé permettant la transformation de la SEM Confluence en SPLA ;

Vu ledit dossier ;

Ouï l'avis de sa commission finances et institutions ;

### **DELIBERE**

**1° - Prend** l'initiative de la création d'une société publique locale d'aménagement par transformation de la société d'économie mixte Lyon Confluence.

2° - Approuve :

a) - le projet de modification des statuts,

b) - le principe du rachat des actions détenues par les actionnaires privés actuels et d'une partie des actions détenues par la ville de Lyon et par le département du Rhône, au montant calculé sur la valeur des fonds propres de la société au 31 décembre 2006,

4 2007-4286

c) - le principe de la cession des actions auprès de la région Rhône-Alpes et des Communes intéressées par l'opération d'aménagement de la confluence à la valeur nominale des actions.

3° - **Autorise** :

a) - le représentant de la Communauté urbaine à l'assemblée générale de la SEM Lyon Confluence à approuver les modifications statutaires portant sur l'objet social, la composition du capital et la composition du conseil d'administration,

b) - monsieur le président à engager toutes les démarches utiles préalables à la mise en oeuvre de ce projet de création d'une société publique locale d'aménagement (SPLA).

Et ont signé les membres présents,

pour extrait conforme,

le président,

pour le président,



## Annexe 4. Le cadre juridique communautaire

Extrait de la jurisprudence CJCE Arrêt Stadt Halle

Selon l'article 1er, sous a), de la **directive 92/50**, telle que modifiée par la **directive 97/52** (ci-après la «**directive 92/50**»), les «marchés publics de services» sont «des contrats à titre onéreux, conclus par écrit entre un prestataire de services et un pouvoir adjudicateur».

Conformément à l'article 1er, sous b), de la même directive, sont considérés comme «pouvoirs adjudicateurs», «l'État, les collectivités territoriales, les organismes de droit public, les associations formées par une ou plusieurs de ces collectivités ou de ces organismes de droit public».

Enfin, l'article 1er, sous c), de cette directive définit comme «prestataire de services» «toute personne physique ou morale, y inclus un organisme public, qui offre des services».

En vertu de **l'article 8 de la directive 92/50**, «les marchés qui ont pour objet des services figurant à l'annexe I A sont passés conformément aux dispositions des titres III à VI». Ces dispositions comportent en substance des règles en matière de mise en concurrence et de publicité. L'article 11, paragraphe 1, de la même directive dispose que, pour passer leurs marchés publics de services, «les pouvoirs adjudicateurs appliquent les procédures définies à l'article 1er points d), e) et f), adaptées aux fins de la présente directive». Les procédures auxquelles se réfère cette disposition sont, respectivement, les «**procédures ouvertes**», les «**procédures restreintes**» et les «**procédures négociées**».

La catégorie n° 16 de l'annexe I A de ladite directive désigne les «[...]services de voirie et d'enlèvement des ordures : services d'assainissement et services analogues».

**L'article 7, paragraphe 1, sous a), de la directive 92/50** prévoit que la directive s'applique aux marchés publics de services lorsque la valeur estimée hors taxe sur la valeur ajoutée «égale ou dépasse 200 000 écus».

Il ressort des **deuxième et troisième considérants de la directive 89/665** que sa finalité est d'assurer l'application des règles communautaires en matière de marchés publics par des moyens de recours efficaces et rapides, en particulier à un stade où les violations peuvent encore être corrigées, eu égard à la considération que l'ouverture des marchés publics à la concurrence communautaire nécessite un accroissement substantiel des garanties de transparence et de non-discrimination.

À cette fin, **l'article 1er, paragraphes 1 et 3, de la directive 89/665** dispose :

«1. Les États membres prennent, en ce qui concerne les procédures de passation des marchés publics relevant du champ d'application des directives [...], les mesures nécessaires pour assurer que les décisions prises par les pouvoirs adjudicateurs peuvent faire l'objet de recours efficaces et, en particulier, aussi rapides que possible, dans les conditions énoncées aux articles suivants, et notamment à l'article 2 paragraphe 7, au motif que ces décisions ont violé le droit communautaire en matière de marchés publics ou les règles nationales transposant ce droit.

[...]

3. Les États membres assurent que les procédures de recours sont accessibles, selon des modalités que les États membres peuvent déterminer, au moins à toute personne ayant ou ayant eu un intérêt à obtenir un marché public [...] et ayant été ou risquant d'être lésée par une violation alléguée. En particulier, ils peuvent exiger que la personne qui souhaite utiliser une telle procédure ait préalablement informé le pouvoir adjudicateur de la violation alléguée et de son intention d'introduire un recours.»

**9 Aux termes de l'article 2, paragraphe 1, de la directive 89/665:**

«1. Les États membres veillent à ce que les mesures prises aux fins des recours visés à l'article 1er prévoient les pouvoirs permettant:

a) de prendre, dans les délais les plus brefs et par voie de référé, des mesures provisoires ayant pour but de corriger la violation alléguée ou d'empêcher d'autres dommages d'être causés aux intérêts concernés, y compris des mesures destinées à suspendre ou à faire suspendre la procédure de passation de marché public en cause ou de l'exécution de toute décision prise par les pouvoirs adjudicateurs;

b) d'annuler ou de faire annuler les décisions illégales, y compris de supprimer les spécifications techniques, économiques ou financières discriminatoires figurant dans les documents de l'appel à la concurrence, dans les cahiers des charges ou dans tout autre document se rapportant à la procédure de passation du marché en cause;

c) d'accorder des dommages-intérêts aux personnes lésées par une violation.

[...]»

**Selon l'article 1er de la directive 93/38:**

«Aux fins de la présente directive, on entend par:

[...]

2) 'entreprise publique': toute entreprise sur laquelle les pouvoirs publics peuvent exercer directement ou indirectement une influence dominante du fait de la propriété, de la participation financière ou des règles qui la régissent. L'influence dominante est présumée lorsque les pouvoirs publics, directement ou indirectement, à l'égard de l'entreprise:

– détiennent la majorité du capital souscrit de l'entreprise

ou

– disposent de la majorité des voix attachées aux parts émises par l'entreprise

ou

– peuvent désigner plus de la moitié des membres de l'organe d'administration, de direction ou de surveillance de l'entreprise;

3) 'entreprise liée': [...] toute entreprise sur laquelle l'entité adjudicatrice peut exercer, directement ou indirectement, une influence dominante, au sens du point 2 du présent article [...].

[...]»

**L'article 13 de la directive 93/38** prévoit :

«1. La présente directive ne s'applique pas aux marchés de services:

a) qu'une entité adjudicatrice passe auprès d'une entreprise liée;

[...]

pour autant que 80 % au moins du chiffre d'affaires moyen que cette entreprise a réalisé dans la Communauté au cours des trois dernières années en matière de services provienne de la fourniture de ces services aux entreprises auxquelles elle est liée.



## **Annexe 5. Livre III du code de l'urbanisme : articles L300-1 à L300-7**

Article L300-1 En savoir plus sur cet article...

Modifié par Ordonnance n°2005-1527 du 8 décembre 2005 - art. 10 () JORF 9 décembre 2005 en vigueur le 1er octobre 2007

Les actions ou opérations d'aménagement ont pour objets de mettre en oeuvre un projet urbain, une politique locale de l'habitat, d'organiser le maintien, l'extension ou l'accueil des activités économiques, de favoriser le développement des loisirs et du tourisme, de réaliser des équipements collectifs, de lutter contre l'insalubrité, de permettre le renouvellement urbain, de sauvegarder ou de mettre en valeur le patrimoine bâti ou non bâti et les espaces naturels.

L'aménagement, au sens du présent livre, désigne l'ensemble des actes des collectivités locales ou des établissements publics de coopération intercommunale qui visent, dans le cadre de leurs compétences, d'une part, à conduire ou à autoriser des actions ou des opérations définies dans l'alinéa précédent et, d'autre part, à assurer l'harmonisation de ces actions ou de ces opérations.

NOTA : L'article 41 de l'ordonnance n° 2005-1527 énonce : " La présente ordonnance entrera en vigueur à des dates fixées par décret en Conseil d'État et au plus tard le 1er juillet 2007. " Le décret n° 2007-18 du 5 janvier 2007, en son article 26 fixe cette date au 1er juillet 2007, sous les réserves énoncées dans ce même article 26. En dernier lieu, l'article 72 de la loi n° 2007-209 du 19 février 2007 reporte la date limite d'entrée en vigueur de l'ordonnance au 1er octobre 2007.

Article L300-2 En savoir plus sur cet article...

Modifié par Loi n°2003-590 du 2 juillet 2003 - art. 42 () JORF 3 juillet 2003  
Modifié par Loi n°2003-590 du 2 juillet 2003 - art. 43 () JORF 3 juillet 2003

I - Le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale délibère sur les objectifs poursuivis et sur les modalités d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées dont les représentants de la profession agricole, avant :

a) toute élaboration ou révision du schéma de cohérence territoriale ou du plan local d'urbanisme ;

b) toute création, à son initiative, d'une zone d'aménagement concerté ;

c) toute opération d'aménagement réalisée par la commune ou pour son compte lorsque, par son importance ou sa nature, cette opération modifie de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique de la commune et qu'elle n'est pas située dans un secteur qui a déjà fait l'objet de cette délibération au titre du a) ou du b) ci-dessus. Un décret en Conseil d'État détermine les caractéristiques des opérations d'aménagement soumises aux obligations du présent alinéa.

Les documents d'urbanisme et les opérations mentionnées aux a, b et c ne sont pas illégaux du seul fait des vices susceptibles d'entacher la concertation, dès lors que les modalités définies par la délibération prévue au premier alinéa ont été respectées. Les autorisations d'occuper ou d'utiliser le sol ne sont pas illégales du seul fait des vices susceptibles d'entacher cette délibération ou les modalités de son exécution.

A l'issue de cette concertation, le maire en présente le bilan devant le conseil municipal qui en délibère.

Le dossier définitif du projet est alors arrêté par le conseil municipal et tenu à la disposition du public.

Lorsqu'une opération d'aménagement doit faire l'objet d'une concertation en application des b ou c et nécessite une révision du schéma de cohérence territoriale ou du plan local d'urbanisme, la révision du document d'urbanisme et l'opération peuvent, à l'initiative de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, faire l'objet d'une concertation unique. Dans ce cas, la délibération prévue aux premier et sixième alinéas est prise par le conseil municipal ou par l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale.

II - Les autres personnes publiques ayant l'initiative d'opérations d'aménagement sont tenues aux mêmes obligations. Elles organisent la concertation dans des conditions fixées après avis de la commune.

Article L300-4 En savoir plus sur cet article...

Modifié par Loi n°2006-872 du 13 juillet 2006 - art. 7 () JORF 16 juillet 2006

L'État et les collectivités territoriales, ainsi que leurs établissements publics, peuvent concéder la réalisation des opérations d'aménagement prévues par le présent code à toute personne y ayant vocation.

L'attribution des concessions d'aménagement est soumise par le concédant à une procédure de publicité permettant la présentation de plusieurs offres concurrentes, dans des conditions prévues par décret en Conseil d'État.

Le concessionnaire assure la maîtrise d'ouvrage des travaux et équipements concourant à l'opération prévus dans la concession, ainsi que la réalisation des études et de toutes missions nécessaires à leur exécution. Il peut être chargé par le concédant d'acquérir des biens nécessaires à la réalisation de l'opération, y compris, le cas échéant, par la voie d'expropriation ou de préemption. Il procède à la vente, à la location ou à la concession des biens immobiliers situés à l'intérieur du périmètre de la concession.

Article L300-5 En savoir plus sur cet article...

Modifié par Loi n°2005-809 du 20 juillet 2005 - art. 2 () JORF 21 juillet 2005

I. - Le traité de concession d'aménagement précise les obligations de chacune des parties, notamment :

1° L'objet du contrat, sa durée et les conditions dans lesquelles il peut éventuellement être prorogé, ou modifié ;

2° Les conditions de rachat, de résiliation ou de déchéance par le concédant, ainsi que, éventuellement, les conditions et les modalités d'indemnisation du concessionnaire.

II. - Lorsque le concédant décide de participer au coût de l'opération, sous forme d'apport financier ou d'apport en terrains, le traité de concession précise en outre, à peine de nullité :

1° Les modalités de cette participation financière, qui peut prendre la forme d'apports en nature ;

2° Le montant total de cette participation et, s'il y a lieu, sa répartition en tranches annuelles ;

3° Les modalités du contrôle technique, financier et comptable exercé par le concédant ; à cet effet, le concessionnaire doit fournir chaque année un compte rendu financier comportant notamment en annexe :

a) le bilan prévisionnel actualisé des activités, objet de la concession, faisant apparaître, d'une part, l'état des réalisations en recettes et en dépenses et, d'autre part, l'estimation des recettes et dépenses restant à réaliser ;

b) le plan de trésorerie actualisé faisant apparaître l'échéancier des recettes et des dépenses de l'opération ;

c) un tableau des acquisitions et cessions immobilières réalisées pendant la durée de l'exercice.

ci)

L'ensemble de ces documents est soumis à l'examen de l'organe délibérant du concédant ou à l'autorité administrative lorsque le concédant est l'État. Le concédant a le droit de contrôler les renseignements fournis, ses agents accrédités pouvant se faire présenter toutes pièces de comptabilité nécessaires à leur vérification. Si le concédant est une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales, dès la communication de ces documents et, le cas échéant, après les résultats du contrôle diligenté par le concédant, ces documents sont soumis, dans un délai de trois mois, à l'examen de l'organe délibérant, qui se prononce par un vote.

L'apport financier mentionné aux trois premiers alinéas du II du présent article est approuvé par l'organe délibérant du concédant ou par l'autorité administrative lorsque celui-ci est l'État. Toute révision de cet apport doit faire l'objet d'un avenant au traité de concession, approuvé par l'organe délibérant du concédant ou par l'autorité administrative lorsque celui-ci est l'État.

III. - L'opération d'aménagement peut bénéficier, avec l'accord préalable du concédant, de subventions versées par l'État, des collectivités territoriales et leurs groupements ou des établissements publics. Dans ce cas, le traité de concession est soumis aux dispositions du II, même si le concédant ne participe pas au financement de l'opération. Le concessionnaire doit également rendre compte de l'utilisation des subventions reçues aux personnes publiques qui les ont allouées.

Article L300-5-1 En savoir plus sur cet article...

Créé par Loi n°2005-809 du 20 juillet 2005 - art. 3 () JORF 21 juillet 2005

Lorsque le concessionnaire n'est pas soumis au code des marchés publics ou aux dispositions de l'ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005 relative aux marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés publics, les contrats d'études, de maîtrise d'oeuvre et de travaux conclus par lui pour l'exécution de la concession sont soumis à une procédure de publicité et de mise en concurrence définie par décret en Conseil d'État.

Article L300-5-2 En savoir plus sur cet article...

Créé par Loi n°2005-809 du 20 juillet 2005 - art. 3 () JORF 21 juillet 2005

Les dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 300-4 ne sont pas applicables aux concessions d'aménagement conclues entre le concédant et un aménageur sur lequel il exerce un contrôle analogue à celui qu'il exerce sur ses propres services et qui réalise l'essentiel de ses activités avec lui ou, le cas échéant, les autres personnes publiques qui le contrôlent.

Article L300-6 En savoir plus sur cet article...

Modifié par Loi n°2006-872 du 13 juillet 2006 - art. 1 (V) JORF 16 juillet 2006

L'État et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements ainsi que les établissements publics d'aménagement créés en application de l'article L. 321-1 peuvent, après enquête publique effectuée dans les conditions définies aux articles L. 123-1 et suivants du code de l'environnement, se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement au sens du présent livre. Les articles L. 122-15 et L. 123-16 sont applicables sauf si la déclaration de projet adoptée par l'État, un de ses établissements publics, un département, une région ou un établissement public d'aménagement a pour effet de porter atteinte à l'économie générale du projet d'aménagement et de développement durable du schéma de cohérence territoriale et, en l'absence de schéma de cohérence territoriale, du plan local d'urbanisme.

Article L300-7 En savoir plus sur cet article...

Créé par Loi n°2007-297 du 5 mars 2007 - art. 19 () JORF 7 mars 2007

Dans les zones urbaines sensibles, lorsque l'état de dégradation ou l'absence d'entretien par le ou les propriétaires d'un ensemble commercial compromettent la rénovation urbaine d'un quartier, le préfet, le maire après avis du conseil municipal ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent après avis de l'organe délibérant de l'établissement peut mettre en demeure le ou les propriétaires de procéder à la réhabilitation de cet ensemble commercial.

Lorsque le ou les propriétaires n'ont pas manifesté dans un délai de trois mois la volonté de se conformer à la mise en demeure ou lorsque les travaux de réhabilitation n'ont pas débuté dans un délai d'un an, l'expropriation des locaux peut être engagée dans les conditions prévues par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique au profit de l'État, de la commune, de l'établissement public de coopération intercommunale ou d'un établissement public d'aménagement créé en application des articles L. 321-1 ou L. 326-1. L'enquête publique porte alors sur le projet d'expropriation et sur le projet de réhabilitation de l'ensemble commercial.

Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article.

### **Annexe 3. Hypothèses chiffrées sur l'impact d'une TSE**

En 2006, le produit des 4 taxes locales perçues à l'échelle de la CUB (TP pour la CUB, TH et taxe foncière pour les communes) a représenté 712 M€. Considérons donc que la recherche d'un produit de 10 € par habitant représente 1 % du produit des 4 taxes (pour faciliter le calcul).

Le produit recherché (712 M€) serait reporté sur les 4 taxes, soit : 44 % pour la TP, 30 % sur la TH, 26 % sur la taxe foncière.

Sur la commune de Bordeaux, le produit de la TH est de 83 M€ ; 1 % représente donc 830 000 € ; le taux est en 2006 de 22,2 % ; cette augmentation représenterait 0,22 % (1 point d'augmentation rapporte environ 4 M€.)

Sur la commune de Bordeaux, la taxe foncière a un produit de 72 M€ ; 1 % représente 720 000 €, le taux est de 27,14 %, l'augmentation serait donc de 0,27 % (1 point d'augmentation représente environ 3 M€).

Rapporté à un foyer fiscal, pour une taxe d'habitation de 500 €, cela représente 5 € (idem pour une taxe foncière).



## Annexe 4. Dispositif d'intervention foncière et immobilière pour OIN Seine Aval

### Dispositif d'intervention foncière et immobilière

#### Opération d'Intérêt National Seine Aval

\*\*\*\*\*

## CONVENTION CADRE

ENTRE :

~~L'ETAT (Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer),~~

Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables

LE DEPARTEMENT DES YVELINES représenté par Monsieur Pierre BEDIER, Président du Conseil Général des Yvelines, habilité à signer la présente convention par délibération du Conseil Général en date du

\*\*\*\*\*

d'une part,

L'ETABLISSEMENT PUBLIC D'AMENAGEMENT DU MANTOIS SEINE AVAL : (EPAMPSA), Etablissement Public à Caractère industriel et commercial dont le siège social est à Mantes-la-Jolie 1, rue de Champagne (Yvelines) créé par décret ministériel N° 96.325 du 10 Avril 1996 modifié, immatriculé au Registre du Commerce des Sociétés de Versailles et identifié au Répertoire National des Entreprises sous le numéro 410.638.100. (Yvelines), représenté par Monsieur Nicolas SAMSOEN en qualité de directeur du dit Etablissement Public, et nommé à cette fonction par arrêté ministériel en date du 14 octobre 2004, habilité à l'effet des présentes par une délibération n° ..... du conseil d'administration en date du 8 janvier 2007,

d'autre part,

## PREAMBULE

L'Etat et le Conseil général des Yvelines soutiennent l'opération d'intérêt national (OIN) Seine-aval. L'objectif fixé est de permettre un développement d'envergure qui concilie la reconstruction de la ville sur la ville et l'urbanisation d'espaces libres permettant de conforter les pôles urbains existants et ainsi de développer l'attractivité économique et résidentielle du territoire.

Cet objectif requiert la mise en place d'un outil souple d'intervention foncière et immobilière qui permette d'intervenir, d'une part, pour la rénovation des centres-villes, pour des interventions immobilières dans les zones urbaines sensibles (ZUS), et pour des projets de restructuration commerciale et, d'autre part, pour réaliser des investissements permettant d'engager une dynamique économique à travers le financement de constructions en compte propre – ou de partenariats avec le privé (garantie,...) qui ont vocation par la suite à être relayés par l'action privée.

Dans ces conditions, l'Etat et le Conseil général des Yvelines ont décidé de mettre en place à l'échelle de la Seine-Aval, un dispositif d'intervention foncière et immobilière. La présente convention en définit les modalités.

Ceci étant exposé,

### IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

#### Article 1 : Objet

Il est créé un Dispositif d'Intervention Foncière et Immobilière (DIFI) à l'échelle du périmètre de projet de l'OIN Seine-Aval. Il a vocation à permettre à l'EPAMSA de mener à bien :

- des opérations de restructuration nécessitant l'acquisition de biens immobiliers en vue de leur transformation,
- des opérations d'investissement, en compte propre ou en partenariat, pour favoriser le développement économique.

L'intervention du Dispositif s'inscrit nécessairement dans une démarche de projet urbain d'initiative publique donnant lieu à une intervention d'ensemble se traduisant par la mobilisation de différents outils : OPAH, restructuration de l'espace public, périmètre de restauration immobilière, maintien et restructuration du commerce de proximité, création de locaux pour accueillir des activités économiques et des services, ... Le principe général est celui d'une intervention sur quelques leviers permettant ensuite de déclencher une intervention par le privé.

Il peut concerner, pour l'ensemble du périmètre de projet, tout autant des interventions dans des périmètres de rénovation urbaine des quartiers d'habitat que dans des centres-villes.

#### Article 2 : Décisions

L'EPAMSA prend les décisions d'acquisition après consultation du Maire de la Commune et du Président de l'intercommunalité concernées, sur avis favorable conforme d'un Comité consulté par le directeur de l'EPAMSA composé des personnes suivantes :

- le Préfet des Yvelines ou son représentant
- le Président du Conseil Général des Yvelines ou son représentant.

Chacune des personnes consultées reçoit une description de l'opération envisagée, l'estimation des services des domaines et un bilan financier du projet ainsi que l'avis du Maire de la commune et du Président de l'intercommunalité concernées. Cette consultation peut être menée par écrit.

Sauf avis contraire dans un délai de quinze jours, à compter de la réception du courrier, son avis est réputé favorable.

Sauf exception décidée d'un commun accord par les membres du comité, l'intervention dans chaque site fait l'objet d'une convention spécifique avec la commune et l'intercommunalité concernées. Cette convention précise le cadre, les objectifs et les risques de l'intervention.

### Article 3 : Modalités d'acquisition

L'EPAMSA peut acheter des biens immobiliers de toute nature sans exception (immeubles, appartements, terrains, maisons individuelles, commerces, bâtiments industriels, bureaux, parkings, garages, etc...), quelle que soit la forme juridique de la propriété (propriété classique, copropriété, indivisions, parts de SCI).

L'EPAMSA privilégie les modes d'acquisition amiable. Toutefois, les autres modes d'acquisition sont autorisés :

- acquisitions à l'occasion d'une adjudication, avec ou sans l'exercice du droit de préemption
- dons et legs
- acquisitions par exercice du droit de préemption urbain renforcé fondé soit sur un motif de lutte contre l'insalubrité ou de politique locale de l'habitat, soit sur la volonté de constituer une réserve foncière pour permettre la réalisation de l'une ou l'autre de ces actions,
- acquisitions par la voie de l'expropriation le cas échéant.

En cas de nécessité dans le cadre des acquisitions de logements, un accompagnement social approprié aux situations sociales les plus difficiles est mené pour aider l'intervention.

### Article 4 : Modalités de cession

Les biens immobiliers cédés par l'EPAMSA dans le cadre de ce dispositif le sont à une valeur minimale égale au coût d'acquisition y compris les frais annexes, augmenté des travaux réalisés et charges, impôts et taxes payés pendant la durée de leur possession déduction faite de l'ensemble des produits résultant de la mise en valeur des biens. Toutefois, si les valeurs du marché ne le permettent pas, les biens peuvent être cédés à une valeur inférieure après accord des membres du comité.

### Article 5 : Enveloppe de financement

La somme de 5 millions d'euros par partenaire sera versée :

- par l'Etat
- par le Département des Yvelines.

Ces versements peuvent prendre soit la forme de dotations définitives, globales et forfaitaires pour le financement par l'EPAMSA des dépenses d'acquisition, frais annexes et travaux d'investissements immobiliers, soit la forme de subventions sur dépenses d'acquisitions immobilières et frais annexes.

Une participation minimale de 10% du coût de l'acquisition sera demandée à la commune ou l'intercommunalité sauf accord unanime des partenaires.

### Article 6 – Modalités de versement

L'Etat et le Département des Yvelines se libéreront des sommes dues au titre de la présente convention en les faisant porter au crédit du compte ouvert par l'EPAMSA auprès de la Trésorerie Générale des Yvelines sous le numéro 0000 200 4206 96 code banque 10071 code guichet 78 000.

#### Article 7 - Durée

La présente convention est conclue à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2007 jusqu'au 31 décembre 2013.

#### Article 8 : Gestion administrative et comptable

L'EPAMSA procède à la gestion administrative et comptable liée au fonctionnement du Dispositif :

- gestion des moyens humains et matériels;
- gestion des dépenses d'études et de conseils extérieurs (commercialisateurs, avocats, etc);
- règlement de l'ensemble des dépenses liées aux acquisitions, cessions, gestion locative, relogements, évictions etc...

Il est ouvert dans la comptabilité de l'EPAMSA un compte spécial auquel sont imputés :

- en recettes
  - les subventions de dotation de l'Etat et du Département des Yvelines, des Communes et des intercommunalités concernées par l'opération donnant lieu à la mobilisation du dispositif
  - les produits de cession des immeubles
  - les fruits et produits des biens gérés temporairement
  - les subventions autres pouvant résulter des opérations de rénovation
  - les indemnités éventuelles, consécutives à des litiges ou non
- en dépenses
  - les dépenses correspondant aux acquisitions, aux travaux de réhabilitation et d'entretien
  - les frais divers de gestion et notamment les frais exposés pour parvenir aux aliénations
  - les taxes et impôts divers

Ce compte est indépendant du DCIF mis en place dans le cadre du projet Mantes en Yvelines.

#### Article 9 : Rémunération

Pour l'exercice de cette mission, l'EPAMSA perçoit des frais d'intervention à concurrence de 5 % HT du total HT des recettes, hors subventions, et des dépenses de fonctionnement et d'investissement hors amortissements et valeur nette comptable des éléments d'actif cédés. Cette rémunération sera versée annuellement en une seule fois après approbation du compte de résultat de l'exercice.

#### Article 10 : Compte rendu d'exécution budgétaire

Au 31 décembre de chaque année, un rapport d'exécution budgétaire de la mission de l'EPAMSA, auquel sera joint l'état justificatif des paiements effectués et des recettes encaissées, certifiés par l'agent comptable, sera établi par l'EPAMSA. Il sera voté par le Conseil d'Administration de l'EPAMSA simultanément à l'approbation des comptes annuels de l'Etablissement.

Ce rapport d'exécution pourra agglomérer l'ensemble des biens gérés dans le cadre du Dispositif, mais devra comporter un détail par nature de recettes et dépenses et par opération.

#### Article 11 : Modifications ultérieures

Toute modification importante, matérielle ou financière de l'action doit être acceptée par chacune des parties à la convention et faire l'objet d'un avenant à la présente convention.

#### Article 12: Reversement - Résiliation

En cas de non-exécution ou d'exécution partielle de l'action visée à l'article 1, l'Etat, et le Conseil général se réservent le droit, après avoir entendu l'EPAMSA, d'exiger le reversement total ou partiel de la somme reçue au titre de la présente convention.

Au cas où les contrôles prévus à l'article 10 feraient apparaître que tout ou partie de la somme versée n'a pas été utilisée, ou a été utilisée à des fins autres que celles prévues à l'article 1, l'Etat, et le Conseil général peuvent exiger le reversement de la somme indûment perçue par l'EPAMSA.

#### Article 13 : Propriété des actifs et liquidation du DIFI

Les biens acquis au titre du DIFI et les montants correspondants seront propriété de l'EPAMSA. Dans le cas d'une dissolution de l'établissement ou d'une liquidation du DIFI l'actif correspondant au DIFI sera réparti à parts égales entre l'Etat, et le Conseil général des Yvelines.

#### Article 14 : Responsabilité

L'aide financière apportée par l'Etat et le Département des Yvelines à l'action ne peut entraîner leur responsabilité à aucun titre, que ce soit pour un quelconque fait ou risque, préjudiciable à l'EPAMSA ou à un tiers, pouvant survenir en cours d'exécution.

#### Article 15 : Elargissement du partenariat financier

L'Etat et le Conseil Général s'engagent à créer les conditions d'une participation de la Région Ile de France partenaire de l'OIN Seine-Aval au DIFI à égalité de leur contribution financière et de leur rôle au sein du comité de décision concernant la mobilisation du DIFI. Ils s'engagent à modifier la convention par avenant le moment venu en conséquence.

Fait à Mantes la Jolie le

En quatre exemplaires originaux

L'ETAT

Le Directeur,  
Adjoint au Directeur Général de l'Urbanisme,  
de l'Habitat et de la Construction

Etienne GREPON  
Le contrôleur général des finances et financier  
Visa N°423 du 31/10/2007

Serge LADO-BORDOWSKY

Le CONSEIL GENERAL DES YVELINES

Pierre BEDIER

L'EPAMSA

Nicolas SAMSOEN

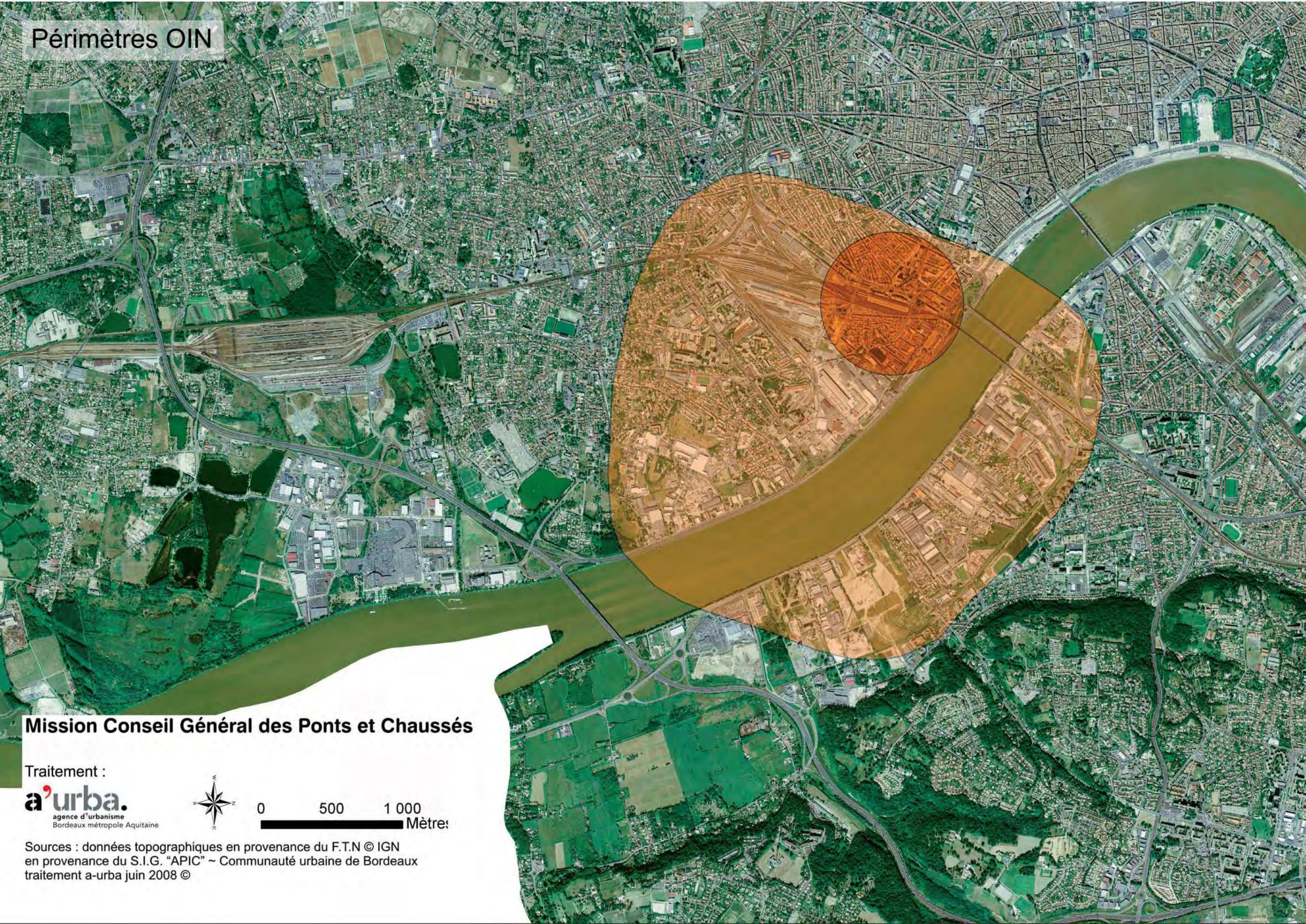


## Annexe 5. Illustrations

Planche 01	périmètre de l'opération d'intérêt national (OIN)
Planches 02 et 02.1	vue aérienne quartier de la gare
Planches 03 et 03.1	vue aérienne quartier de la gare
Planche 04	vue aérienne quartier de la gare
Planche 05	schéma de voirie actuel
Planche 06	schéma de voirie proposé 2020
Planche 07	schéma de transport en commun actuel
Planche 08	schéma de transport en commun proposé 2020
Planche 09	plan-guide AURBA
Planche 10	acte du transfert de gestion de terrains du domaine public fluvial
Planche 11	carte des terrains transférés en gestion, rive gauche au droit de la gare
Planche 12	carte des terrains transférés en gestion, rive droit et rive gauche
Planche 13	schéma directeur du patrimoine ferroviaire de Bordeaux Saint-Jean et Gattebourse (études Systra pour RFF et SNCF)
Planche 14	idem
Planche 15	schéma des voies et des quais de Bordeaux Saint-Jean (source SNCF).



# Périmètres OIN



## Mission Conseil Général des Ponts et Chaussés

Traitement :

**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine



0 500 1 000  
Mètres

Sources : données topographiques en provenance du F.T.N © IGN  
en provenance du S.I.G. "APIC" ~ Communauté urbaine de Bordeaux  
traitement a-urba juin 2008 ©













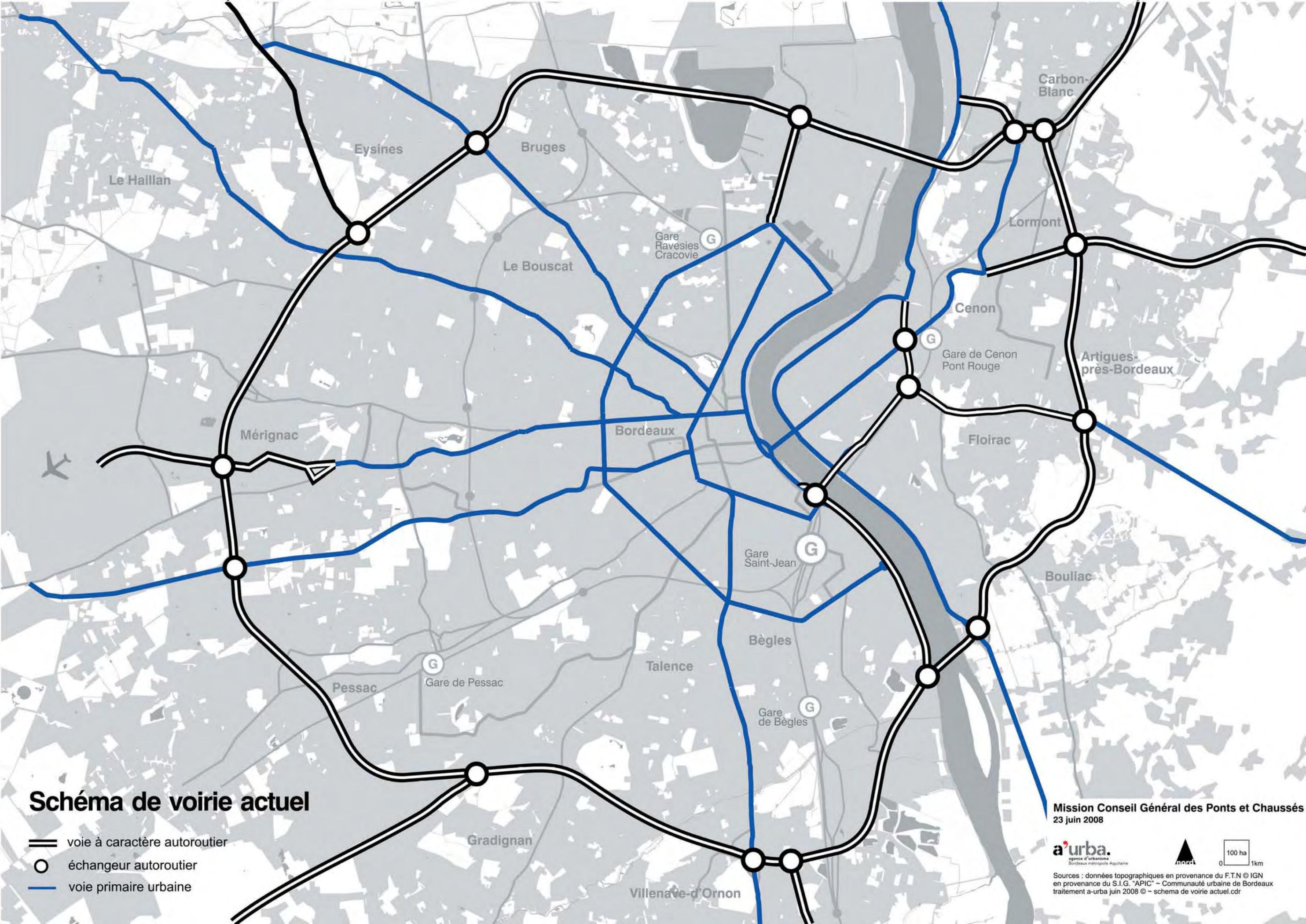










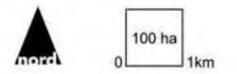


## Schéma de voirie actuel

-  voie à caractère autoroutier
-  échangeur autoroutier
-  voie primaire urbaine

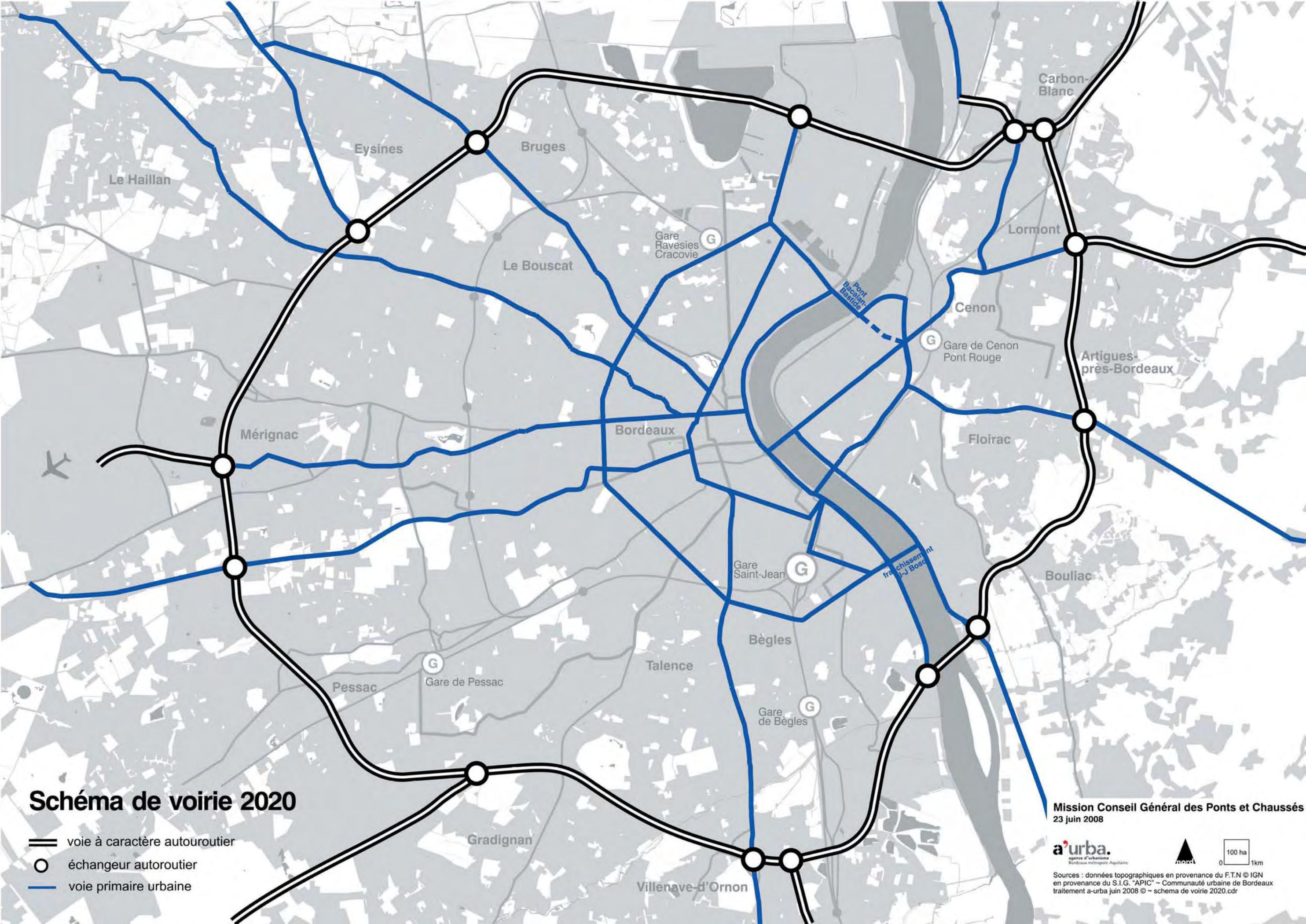
Mission Conseil Général des Ponts et Chaussés  
23 juin 2008

**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine



Sources : données topographiques en provenance du F.T.N © IGN  
en provenance du S.I.G. "APIC" - Communauté urbaine de Bordeaux  
traitement a-urba juin 2008 © - schéma de voirie actuel.cdr





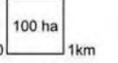
## Schéma de voirie 2020

-  voie à caractère autoroutier
-  échangeur autoroutier
-  voie primaire urbaine

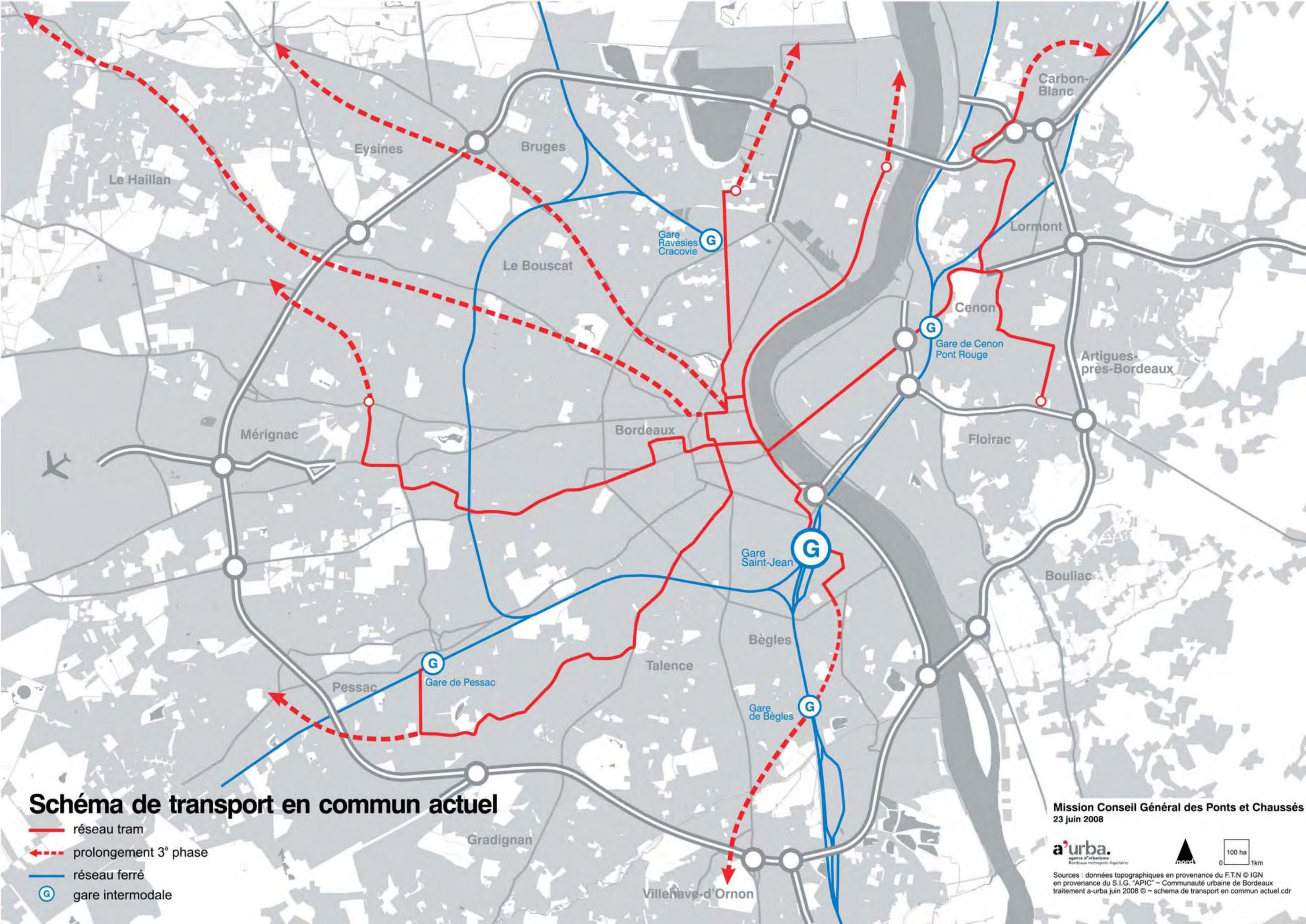
Mission Conseil Général des Ponts et Chaussés  
23 juin 2008

**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine

Sources : données topographiques en provenance du F.T.N © IGN  
en provenance du S.I.G. "APIC" - Communauté urbaine de Bordeaux  
traitement a-urba juin 2008 © - schéma de voirie 2020.cdr







### Schéma de transport en commun actuel

- réseau tram
- - - prolongement 3<sup>e</sup> phase
- réseau ferré
- G gare intermodale

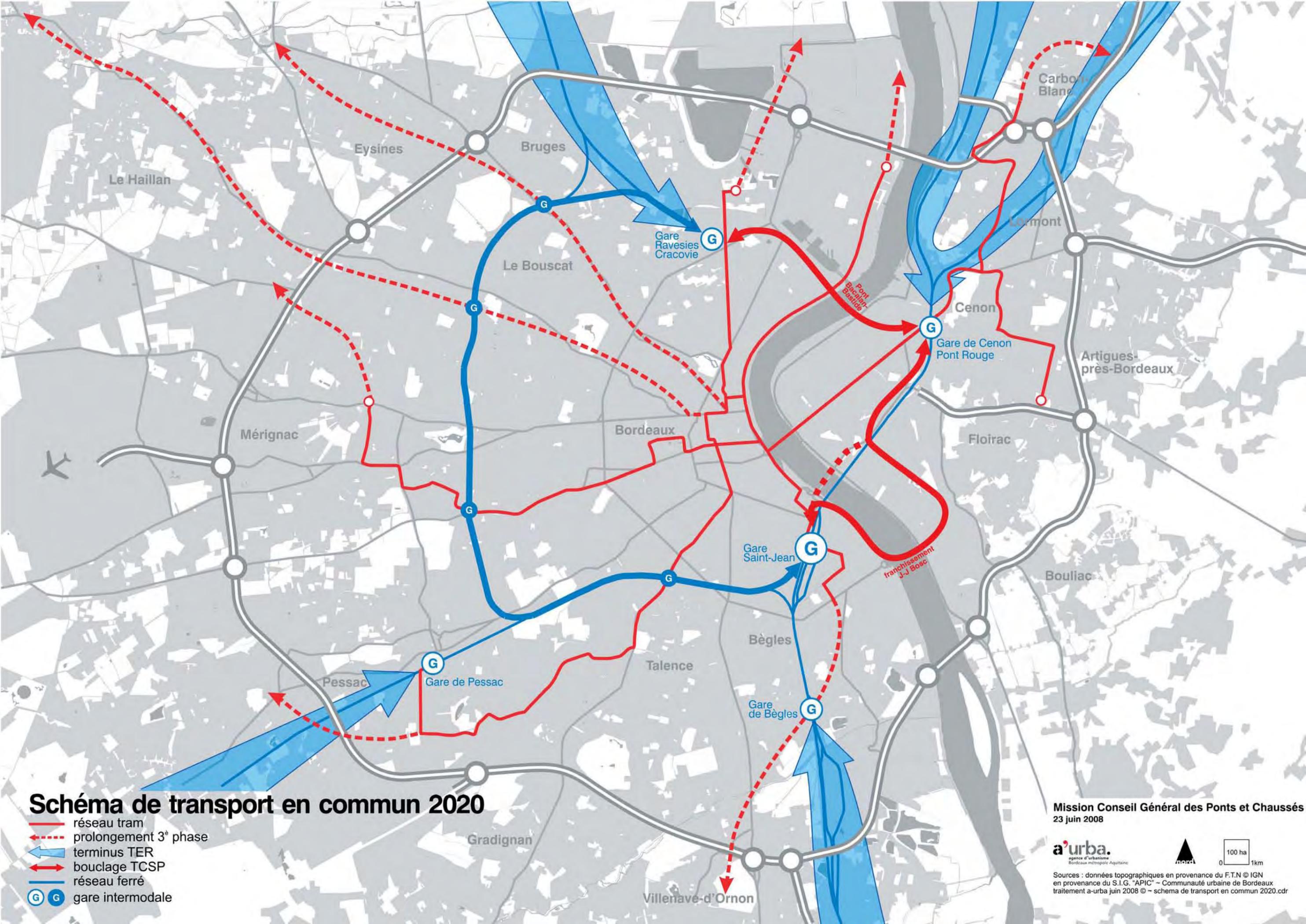
Mission Conseil Général des Ponts et Chaussées  
23 juin 2008

**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine

Sources : données topographiques en provenance du F.T.N © IGN  
en provenance du S.I.G. "APIC" - Communauté urbaine de Bordeaux  
traitement a-urba juin 2008 © - schéma de transport en commun actuel.cdr

0 100 ha 1km



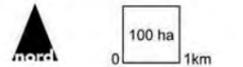


# Schéma de transport en commun 2020

- réseau tram
- - - prolongement 3<sup>e</sup> phase
- ← terminus TER
- ↻ bouclage TCSP
- réseau ferré
- G gare intermodale

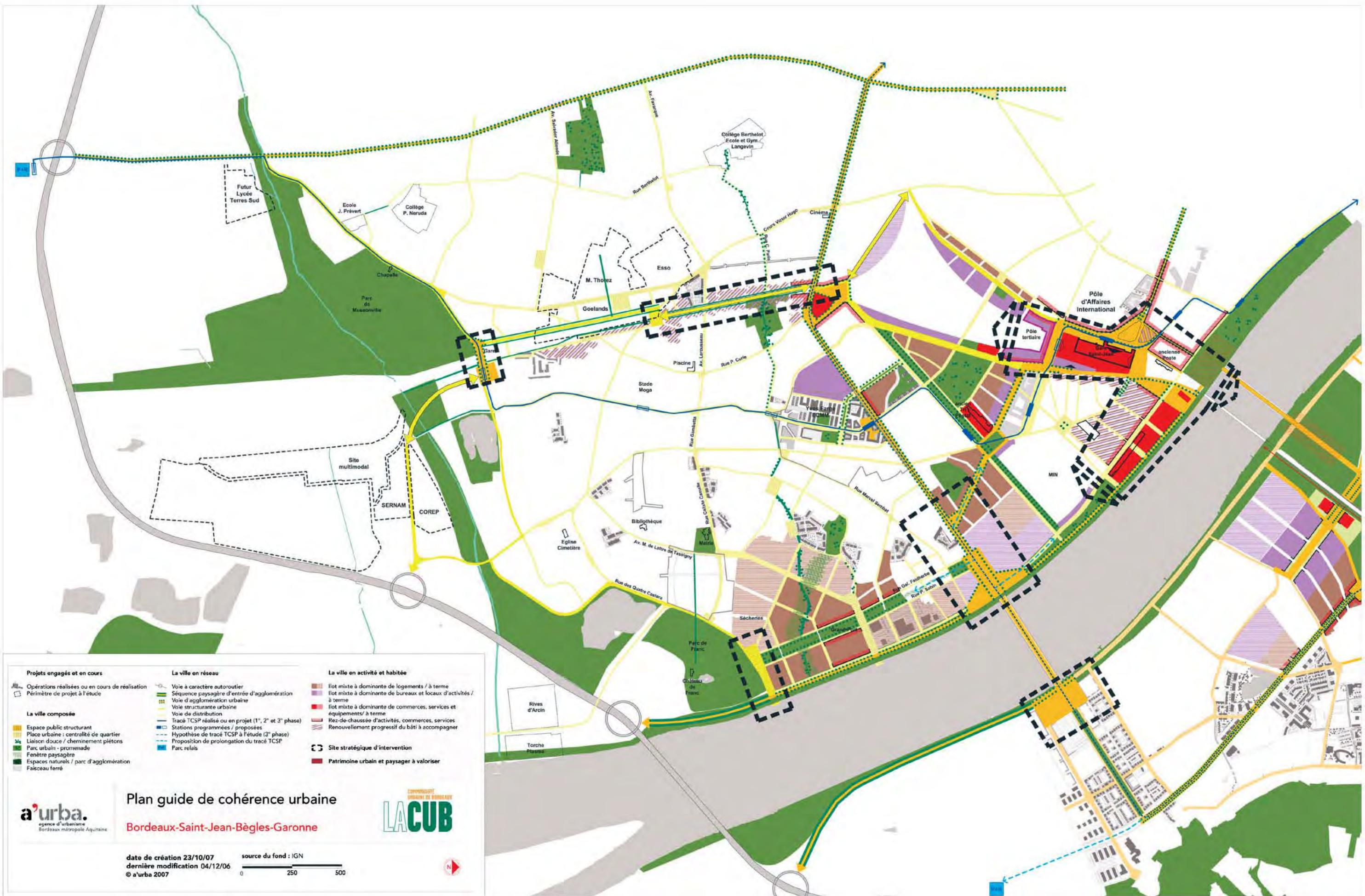
Mission Conseil Général des Ponts et Chaussées  
23 juin 2008

**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine



Sources : données topographiques en provenance du F.T.N © IGN  
en provenance du S.I.G. "APIC" - Communauté urbaine de Bordeaux  
traitement a-urba juin 2008 © - schéma de transport en commun 2020.cdr





- |  |  |  |
|--|--|--|
| <p><b>Projets engagés et en cours</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Opérations réalisées ou en cours de réalisation</li> <li>Périmètre de projet à l'étude</li> </ul> <p><b>La ville composée</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Espace public structurant</li> <li>Place urbaine : centralité de quartier</li> <li>Liaison douce / cheminement piétons</li> <li>Parc urbain - promenade</li> <li>Fenêtre paysagère</li> <li>Espaces naturels / parc d'agglomération</li> <li>Faisceau ferré</li> </ul> | <p><b>La ville en réseau</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Voie à caractère autoroutier</li> <li>Séquence paysagère d'entrée d'agglomération</li> <li>Voie d'agglomération urbaine</li> <li>Voie structurante urbaine</li> <li>Voie de distribution</li> <li>Tracé TCSP réalisé ou en projet (1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> phase)</li> <li>Stations programmées / proposées</li> <li>Hypothèse de tracé TCSP à l'étude (3<sup>e</sup> phase)</li> <li>Proposition de prolongation du tracé TCSP</li> <li>Parc relais</li> </ul> | <p><b>La ville en activité et habitée</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>lot mixte à dominante de logements / à terme</li> <li>lot mixte à dominante de bureaux et locaux d'activités / à terme</li> <li>lot mixte à dominante de commerces, services et équipements / à terme</li> <li>Rez-de-chaussée d'activités, commerces, services</li> <li>Renouvellement progressif du bâti à accompagner</li> <li>Site stratégique d'intervention</li> <li>Patrimoine urbain et paysager à valoriser</li> </ul> |
|--|--|--|



PROCES-VERBAL  
DE  
TRANSFERT DE GESTION

à la Communauté Urbaine de BORDEAUX  
du terrain d'emprise des abattoirs de la Ville  
de BORDEAUX dépendant du domaine public fluvial  
géré par le Port Autonome de BORDEAUX.

L'An mil neuf cent quatre vingt sept et le 2 juin

Les soussignés :

- Monsieur le Directeur des Services Fiscaux de la Gironde, stipulant au nom de Monsieur le Commissaire de la République de la Gironde,
- Monsieur l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Directeur du Port Autonome de BORDEAUX représentant son administration, agissant conformément à une délibération du Comité de direction du Port Autonome en date du 21 juillet 1986,
- Monsieur le Président de la Communauté Urbaine de BORDEAUX agissant conformément à une délibération du Conseil de la Communauté en date du 19 septembre 1986,

Vu la décision du Directeur des Services Fiscaux de la Gironde en date du 16.04.1987 autorisant, par délégation du Commissaire de la République de la Gironde, le transfert de gestion dans le domaine public de la Communauté Urbaine de BORDEAUX du terrain d'emprise des abattoirs de la Ville de BORDEAUX ;

Vu les articles L 35 et R 58 du Code du Domaine de l'Etat ;

Se sont réunis pour procéder à la reconnaissance, à la description, à la remise et à la réception de l'immeuble désigné ci-après.

DESIGNATION

Commune de BORDEAUX

Un terrain situé quai de Paludate, s'étendant entre ce quai et la Garonne, d'une superficie de 56 831 m<sup>2</sup>, sur lequel se trouvent les abattoirs de la Ville de BORDEAUX.

.../...

Tel au surplus que ce terrain se comporte et s'étend avec toutes ses appartenances et dépendances, sans aucune exception ni réserve, et tel qu'il figure délimité par un liseré orange sur le plan ci-joint.

STIPULATIONS PARTICULIERES

La Communauté Urbaine de BORDEAUX fera son affaire personnelle des conséquences de toute nature pouvant résulter du présent transfert de gestion.

Elle devra verser au Port Autonome de BORDEAUX, à titre d'indemnité de perte de redevances, la somme de SEPT MILLIONS DE FRANCS (7 000 000 de F.) avant le 30 juin 1987.

Dans le cas où le terrain désigné ci-dessus recevrait une utilisation ne justifiant pas son maintien dans le domaine public de la Communauté Urbaine de BORDEAUX, il serait replacé gratuitement dans le domaine de l'Etat.

REMISE

Après reconnaissance contradictoire par les soussignés de l'immeuble décrit ci-dessus et cette description étant reconnue exacte,

Monsieur le Directeur du Port Autonome de BORDEAUX en a fait la remise, en présence de Monsieur le Directeur des Services Fiscaux de la Gironde, à Monsieur le Président de la Communauté Urbaine de BORDEAUX qui en a pris possession, dans l'état où il se trouve, pour l'incorporer au domaine public communautaire.

Fait à BORDEAUX, en quatre exemplaires, les jour, mois et an que dessus.

Le Directeur  
du Port Autonome  
de BORDEAUX,

Le Président  
de la Communauté Urbaine  
de BORDEAUX,

Le Directeur  
des Services Fiscaux  
de la Gironde,

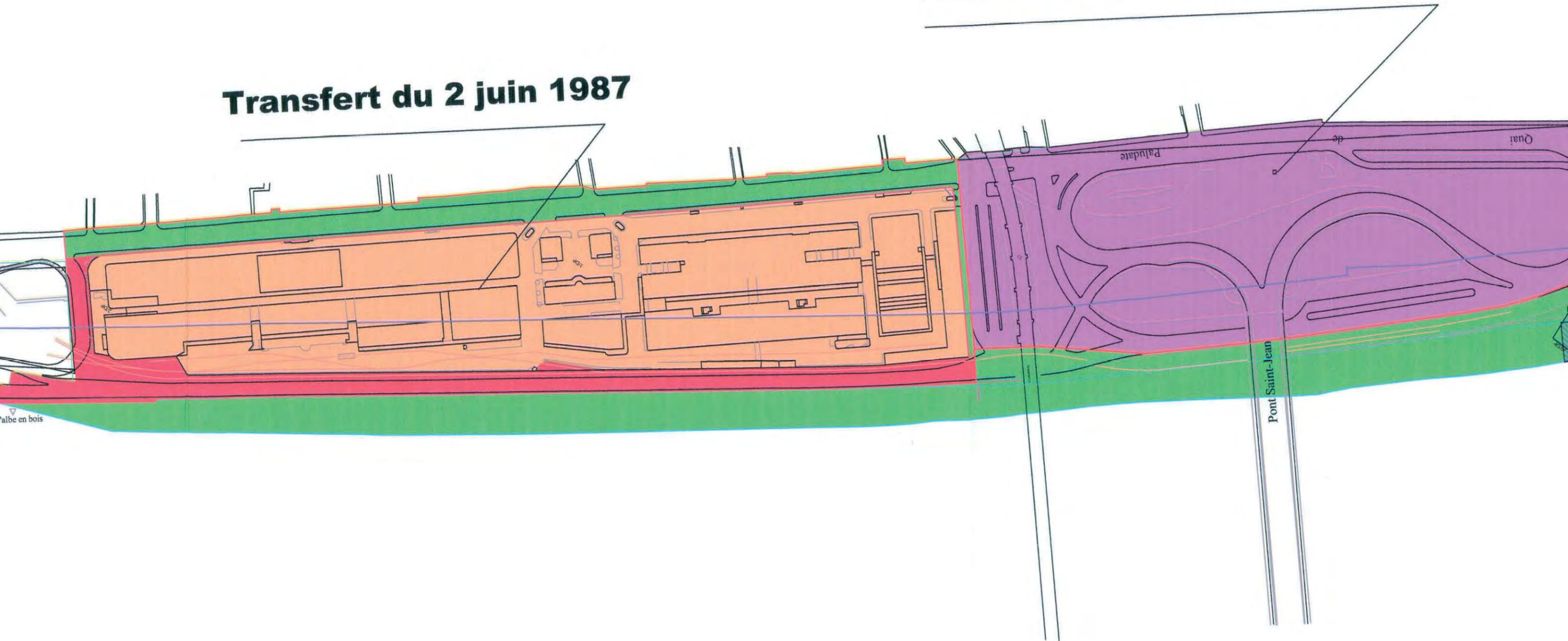
Signé : P. VALLS



Extrait  
situation de Bordeaux rive gauche en matière de gestion

**Transfert du 25 septembre 1968**

**Transfert du 2 juin 1987**



**La Garonne**



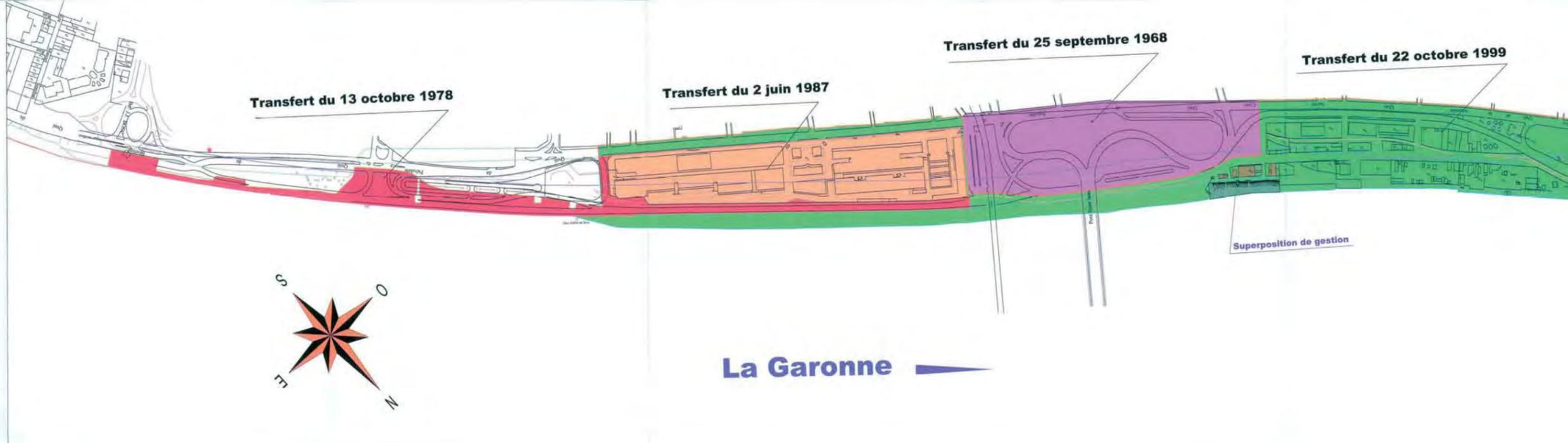




SITUATION DE BORDEAUX RIVE GAUCHE  
EN MATIERE DE GESTION

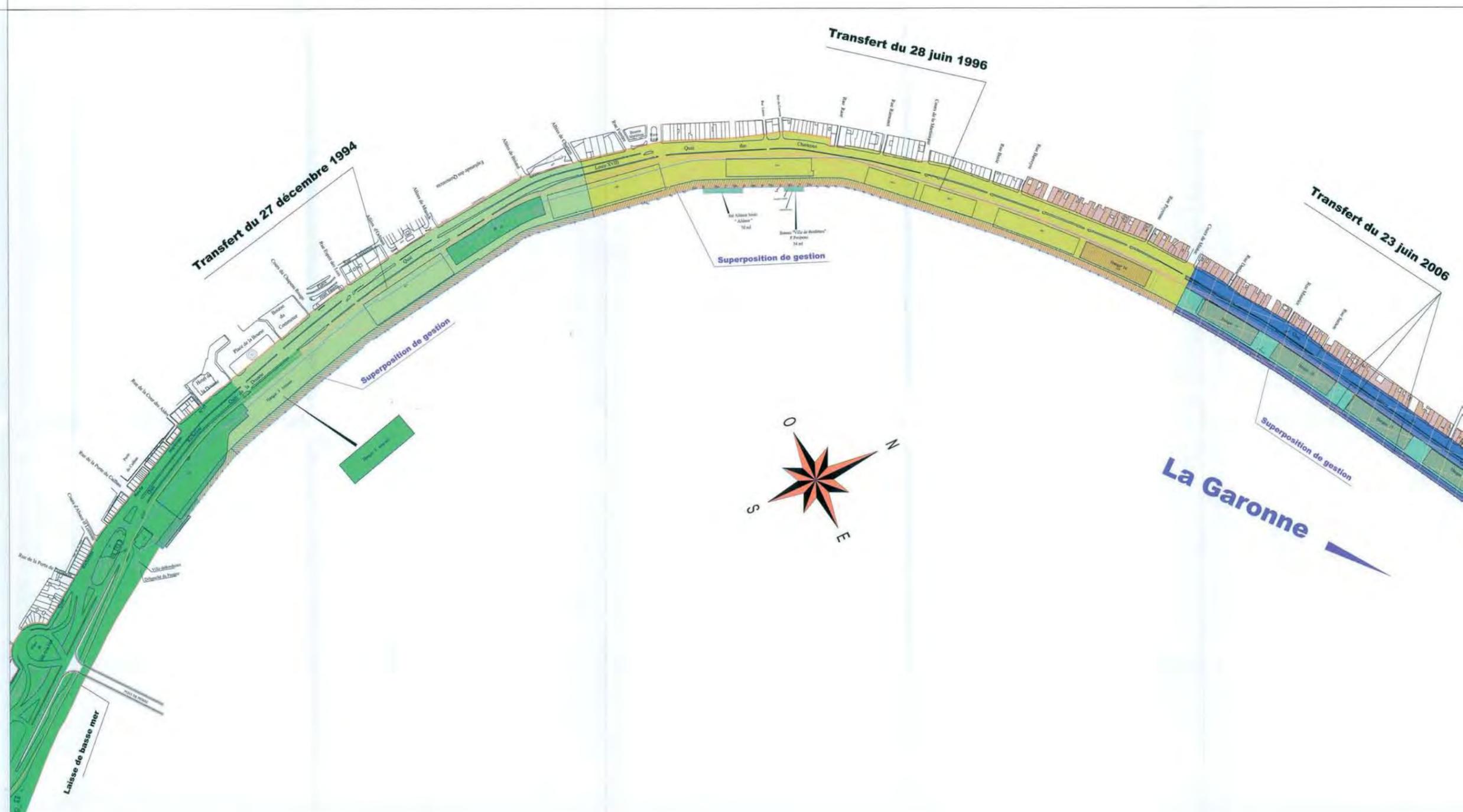
Plan de situation

Dpt de la gestion immobilière	REF : 330313096a	DATE : 30/08/2007
Cellule Foncier	Dessiné par : J. SARRAT	
N° : 08 08 02 07 02	Modifié par : S. MARI	
N° : 08 08 02 07 23		
E-mail : st4444@bordeaux-port.fr	Echelle : 1/2500	



Légende :

- Zone Alfred DANEY
- Transferts de Gestion à la Ville de Bordeaux:
  - Transfert du 25 septembre 1968
- Transferts de Gestion à la CUB:
  - Transfert du 13 octobre 1978
  - Transfert du 2 juin 1987
  - Transfert du 27 décembre 1994
  - Transfert du 28 juin 1996
  - Transfert du 22 septembre 1997
  - Transfert du 22 octobre 1999
  - Transfert du 16 décembre 1999
  - Transfert du 29 décembre 2000
  - Transfert du 23 juin 2006
- Domanialité :
  - Domaine Public Fluvial
  - Domaine Privé ETAT
  - Domaine Privé Port Autonome de Bordeaux
- Gestion et Occupants :
  - Terrains gérés par le Port Autonome de Bordeaux
  - Occupants situés sur les terrains gérés par le PAB
  - Superposition de gestion
- Vente et Concession :
  - Terrains en cours de vente ( S ~ 20ha)
  - Terrains vendus depuis 1970
  - Limites de concession des Bassins à Flots

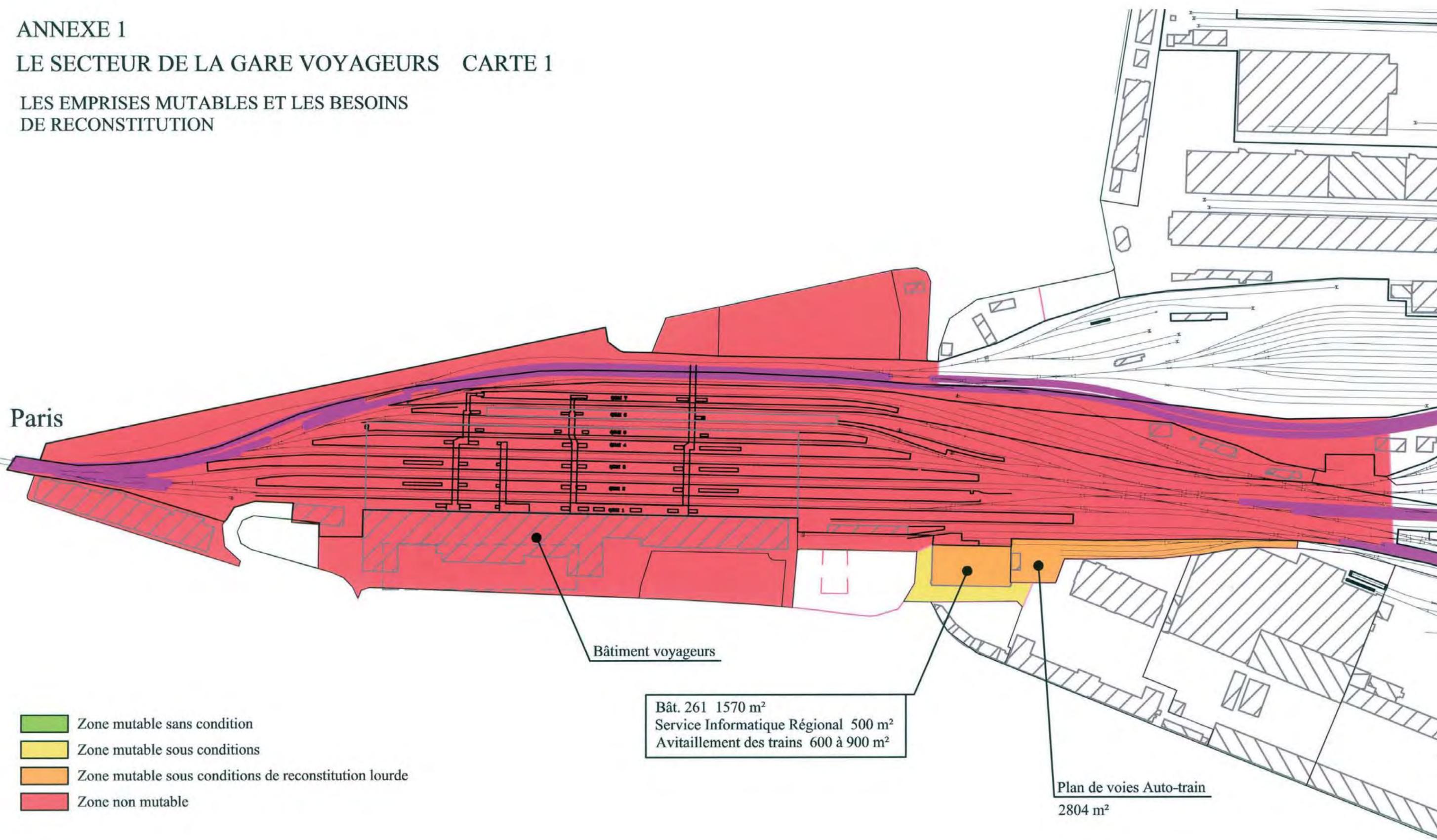




ANNEXE 1

LE SECTEUR DE LA GARE VOYAGEURS CARTE 1

LES EMPRISES MUTABLES ET LES BESOINS DE RECONSTITUTION



SCHEMA DIRECTEUR DU PATRIMOINE FERROVIAIRE DE BORDEAUX SAINT JEAN ET DE GATTEBOURSE



# ANNEXE 2

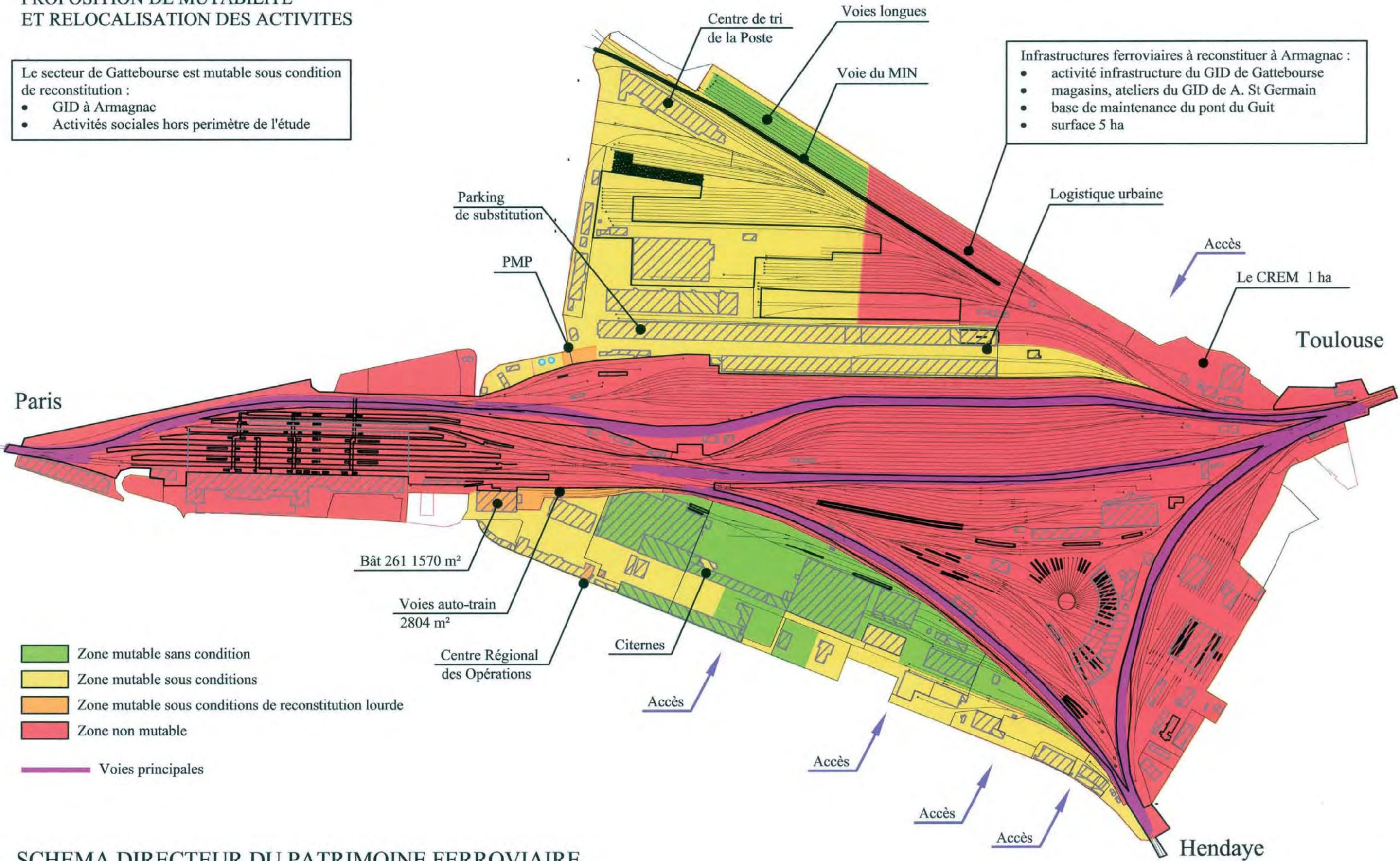
## PROPOSITION DE MUTABILITE ET RELOCALISATION DES ACTIVITES

Le secteur de Gattebourse est mutable sous condition de reconstitution :

- GID à Armagnac
- Activités sociales hors périmètre de l'étude

Infrastructures ferroviaires à reconstituer à Armagnac :

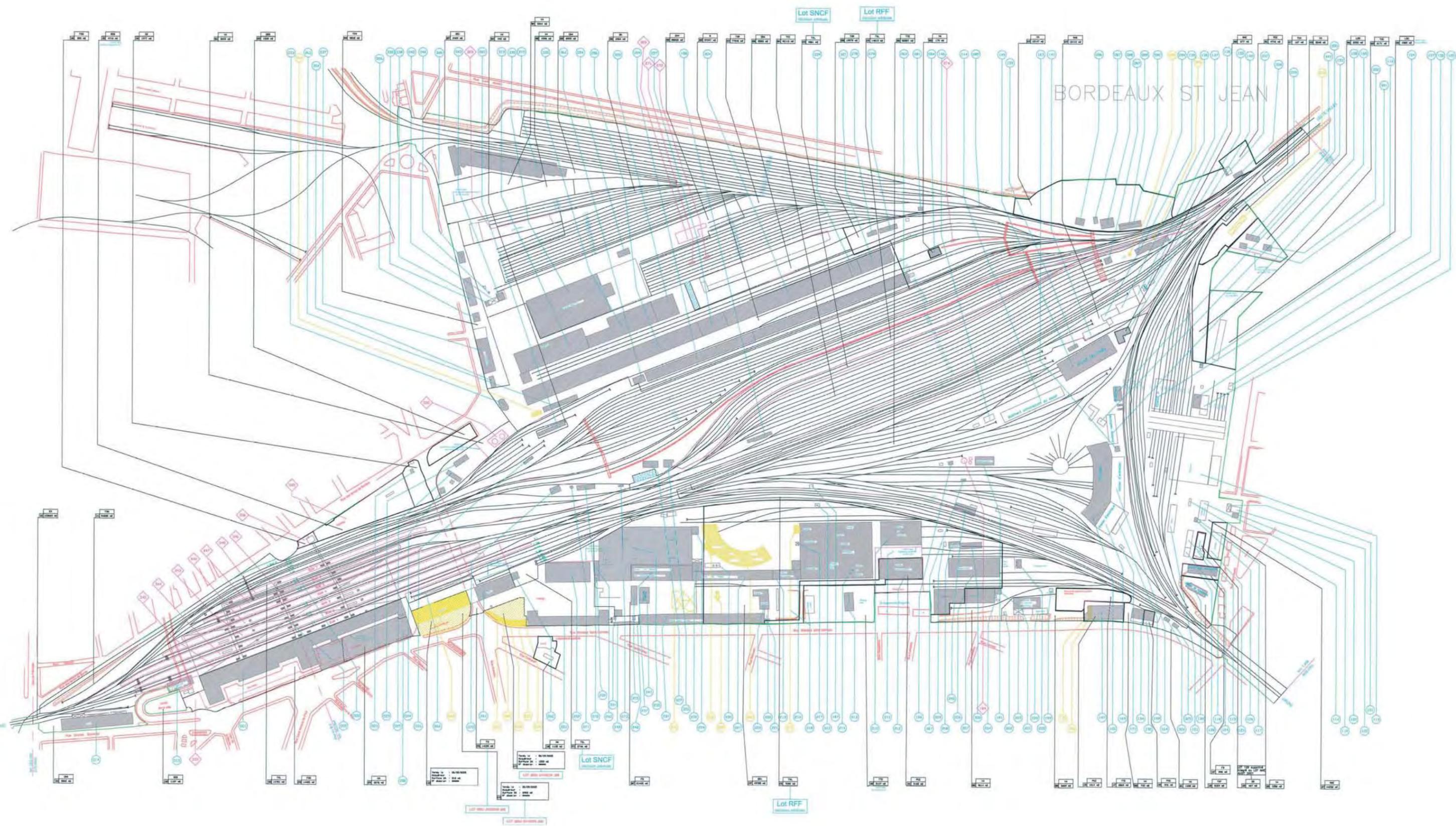
- activité infrastructure du GID de Gattebourse
- magasins, ateliers du GID de A. St Germain
- base de maintenance du pont du Guit
- surface 5 ha



SCHEMA DIRECTEUR DU PATRIMOINE FERROVIAIRE DE BORDEAUX SAINT JEAN ET DE GATTEBOURSE



# Schéma des voies et des quais gare Saint-Jean (sources SNCF)







Ressources, territoires et habitats  
Énergie et climat  
Prévention des risques  
Développement durable  
Infrastructures, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**

---

Conseil général de l'Environnement  
et du Développement durable

7<sup>e</sup> section – secrétariat général

bureau Rapports et Documentation  
Tour Pascal B - 92055 La Défense cedex  
Tél. (33)01 40 81 68 12/45