

# DOSSIER DE PRESSE AJIBAT

28 juin 2002

## SOMMAIRE

1. La Communauté Urbaine de Bordeaux
2. Le Contrat d'Agglomération (cf. dossier joint)
3. La politique des centres-villes
4. Les Zones d'Aménagement Concerté (+ dossiers joints)
5. La Rive Droite
  - Grand Projet de Ville
  - Zone Franche Urbaine
6. Le Tramway
  - les chiffres clés
  - le projet de commande publique artistique
7. L'aménagement des Quais (cf. dossier joint)
8. L'aménagement des espaces publics (cf. dossier joint)
9. Le pont Lucien Faure
10. Le service Info Trafic
11. Les acteurs

### Dossiers joints

2. Dossier de Presse Contrat d'Agglomération
  4. Fiches ZAC
    - les ZAC communautaires
    - dossier Aquitanis (ZAC Bellegrave et Centre Ville à Pessac)
    - dossier BMA ( Zac Cœur de Bastide à Bordeaux, ZAC Centre Ville à Talence)
    - dossier Apollonia
    - dossier jardin botanique
  7. Fiche signalétique aménagement des Quais
  8. Dossiers de Presse cours du Chapeau Rouge, places Pey-Berland et Victoire à Bordeaux
- Divers : aménagement de Bordeaux nord

# 1. LA COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

Plus de 80 % des français vivent aujourd'hui en ville : c'est une évolution qui est caractéristique d'importantes mutations économiques et sociales. Il en découle que la gestion des principaux services collectifs se conçoit dorénavant à l'échelle des bassins de vie.

En parallèle, les communes d'une même entité urbaine ont intérêt à jouer la carte de la solidarité pour être plus fortes et plus compétitives. Si la loi dite Chevènement du 12 juillet 1999 a créé les conditions d'un nouvel essor de l'intercommunalité, les Communautés Urbaines constituent la forme la plus élaborée de coopération intercommunale. La Communauté Urbaine de Bordeaux fait partie des « historiques » : elle a été créée le 1<sup>er</sup> janvier 1968, avec Lille, Lyon et Strasbourg.

. La Communauté Urbaine de Bordeaux, rassemble aujourd'hui 660 000 habitants, sur un territoire de 55 000 ha. C'est une première donnée structurelle : sur un territoire sensiblement équivalent à celui de Lille ou Lyon, sa population est deux fois moins élevée.

. Présidée par M. Alain JUPPE, l'institution communautaire est administrée par un Conseil de 120 membres élus par les Conseils municipaux des 27 communes qui la composent. Son budget s'élève en 2002 à plus de 790 millions d'euros dont près de 387 millions pour l'investissement, ce qui en fait le premier investisseur public d'Aquitaine.

. Plus de 2330 agents y sont actuellement employés. Leurs tâches très diversifiées correspondent aux compétences attribuées aux Communautés Urbaines par la loi du 31 décembre 1966 qui se regroupent en 4 grands domaines d'activité :

- économie (création et commercialisation de zones d'activités...),
- urbanisme (définition des règles d'urbanisme, définition et pilotage de projets...),
- déplacements (transports en commun, voirie, stationnement...),
- environnement (eau et assainissement, déchets ménagers...),
- la Communauté Urbaine de Bordeaux gère aussi des services d'agglomération comme les Abattoirs, le Marché d'Intérêt National et les cimetières paysagers.

. La Communauté Urbaine intervient en fait sur la plupart des fonctions de la ville pour offrir à chacun un cadre de vie de qualité. La réalisation du tramway, l'aménagement des Quais rive gauche à Bordeaux, la prochaine construction d'un pont levant sur la Garonne au droit de la rue Lucien Faure participent des grands dossiers en cours. On notera en outre que la Communauté Urbaine a piloté l'élaboration d'un des tous premiers contrats d'agglomération de France (volet territorial du Contrat de Plan Etat - Région) qui grâce aux participations croisées de l'Etat, de la Région, du Département et de la CUB va permettre d'investir 1,22 milliard d'euros (hors tramway) sur 5 ans.

. La Communauté Urbaine de Bordeaux est la première, parmi les « historiques », à avoir fait le choix du passage à la Taxe Professionnelle Unique. Décidé depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2001, le processus d'harmonisation des taux durera 12 ans.

### 3. LA POLITIQUE DES CENTRES VILLES

Corriger les dérives d'un système non maîtrisé de développement urbain et recentrer le développement de l'agglomération : tels sont les principaux enjeux de la stratégie élaborée par la Communauté Urbaine qui intègre dans une même démarche cohérente Schéma Directeur d'Aménagement ou SCOT, Plan des Déplacements Urbains, Plan Local de l'Habitat et Plan Local d'Urbanisme. Par délibération du 23 juillet 1999, le Conseil de Communauté a aussi approuvé les grandes orientations d'une politique des centres villes et du renouvellement urbain.

Cette démarche repose sur une articulation équilibrée du développement de la ville centre et d'un réseau de pôles secondaires. L'objectif est d'aboutir à une « reconstruction » de la ville sur elle même et de l'asseoir sur une meilleure attractivité de ses territoires.

. Sur les 25 dernières années, la tâche urbaine de l'agglomération s'est étendue de 33 %, alors que la population augmentait de 12 % %. En parallèle, le poids démographique de la CUB s'est relativement érodé par rapport à l'évolution de l'ensemble de l'agglomération : il est passé de 89 % en 1962 à 80 % en 1999.

. Une géographie prioritaire d'intervention a été définie, reposant sur différents critères de délimitation :

- territoires inclus dans les couloirs de transports collectifs (tramway ou lignes de bus à forte fréquence),
- territoires situés à l'intérieur de la rocade,
- polarités urbaines et centres bourgs des communes.

. La Communauté Urbaine a défini les règles du jeu de ses futurs engagements contractuels. Ils seront conditionnés au respect de 3 critères principaux :

- une localisation dans les secteurs définis ci-dessus,
- une amélioration de la qualité urbaine,
- un programme qui respecte les règlements d'urbanisme.

. Cette action parie sur le remodelage des territoires urbains par des actions ou des opérations publiques ciblées. Objectif : tendre à une offre publique de terrains aménagés (1,2 millions de m<sup>2</sup> SHON actuellement en projet) située entre 20 et 30 % du marché.

## 4. LES ZONES D'AMENAGEMENT CONCERTÉ

Avantage ou inconvénient ? La métropole bordelaise compte parmi les moins denses des grandes agglomérations françaises. Un atout réel au plan de la qualité de vie qui a aussi son revers. L'étalement urbain qui la caractérise contribue en effet à renchérir le coût d'aménagement des principaux équipements collectifs et conduit à un fonctionnement de la ville basé sur un usage intensif de l'automobile. Comment inverser la tendance ? La totalité des études plaident aujourd'hui pour un recentrage du développement démographique de l'agglomération sur le territoire de la Communauté Urbaine. Accueillir 100 000 habitants à l'horizon 2010 : tel est le défi majeur qu'il s'agit de relever.

Dans un tel contexte, les procédures de ZAC font évidemment recette : 13 sont actuellement en cours sur le territoire de la Communauté Urbaine. Qu'il s'agisse de créer un nouveau quartier ou une zone d'activité, de restructurer un centre ville ou de rénover un quartier ancien, ces opérations sont emblématiques d'un projet urbain dessiné à l'échelle de la métropole. La Communauté Urbaine y met tout son poids financier pour faire jouer la solidarité à l'échelle de l'agglomération (près de 25 millions d'euros / an) et y insuffler le parti pris de la qualité.

Les fiches ci-après présentent en détail les opérations actuellement en cours :

- Bordeaux - ZAC des Chartrons
- Bordeaux - ZAC « Cœur de Bastide » (cf. dossier joint)
- Bordeaux - ZAC « Hôpital des Enfants »
- Bordeaux - ZAC « Porte de Bordeaux
- Bordeaux - ZAC Ravesies
- Bordeaux - Franges du boulevard Pompidou
- Bruges - ZAC du Tasta
- Cenon - ZAC « Palmer »
- Floirac - ZAC « Les Quais »
- Lormont - Quai Chaigneau Bichon
- Pessac - ZAC de « Bellegrave » (cf. dossier joint)
- Saint-Médard-en-Jalles - ZAC « Centre Ville »
- Talence - ZAC « Centre Ville » (cf. dossier joint)

Dix huit dossiers sont par ailleurs au stade d'études de mise au point ou pré-opérationnelles, parmi lesquels on citera Ambarès (ZAC « Centre Ville »), Bègles (ZAC « Quartier de la Mairie »), Bordeaux (Ilot Bonnac, la Grenouillère), Cenon (Mairie / pont Rouge), Mérignac (ZAC « Centre Ville »), Pessac (ZAC « Centre Ville » - cf. dossier joint)...

## 5. DEVELOPPER LA RIVE DROITE

### LE GRAND PROJET DE VILLE

**C'est un des cinquante sites retenus en France : le Grand Projet de Ville des Hauts de Garonne (GPV) s'inscrit dans le cadre de la politique nationale en faveur de la ville. Il constitue un enjeu de cohésion sociale et territoriale majeur pour la Communauté Urbaine et intéresse les communes de Bassens, Cenon, Floirac et Lormont.**

**Le GPV a pour ambition de créer une dynamique d'intégration et d'équilibre au sein de l'agglomération. En lien avec le PIC URBAN de Bordeaux, il permettra de porter une attention particulière aux populations les plus fragiles et aux quartiers où la précarité est la plus forte, en déclinant des domaines aussi variés que la sécurité et la prévention, la culture, l'éducation, la santé ou l'insertion sociale. Toutes lignes budgétaires confondues, plus de 173 millions d'euros de fonds publics devraient être investis dans le cadre de la politique de la ville dans ce secteur, entre 2001 et 2006.**

. Un pôle central dit « des Deux villes » devrait émerger, à terme, autour du site des Quatre Pavillons, au point d'éclatement des lignes du tramway et jouer de sa proximité avec la ZAC Cœur de Bastide.

. Un ensemble de pôles secondaires est constitué du nord au sud : Génicart à Lormont, Camille Pelletan - Morlette à Cenon, ZAC des Quais à Floirac.

. Cinq opérations majeures viennent également s'inscrire dans le programme, qui vont se nourrir de l'histoire et de la mémoire des sites concernés : reconquête des quais du vieux Lormont, renouvellement urbain de la cité Carriet à Lormont, entrée de ville du bas Cenon, recomposition urbaine autour de la rue du 8 mai 1945 à Cenon (expérience pilote de construction / démolition), reconquête des friches industrielles Black Clawson sur le bas Floirac (qui est la clé de voûte du programme de recomposition du quartier Jean Jaurès - Libération).

. Il s'agira aussi de boucler les opérations de réhabilitation des anciennes ZUP en s'appuyant sur la requalification des espaces publics et l'impact positif du tramway, de consolider et mettre en réseau les équipements et services publics de proximité, de créer un laboratoire en matière de construction - démolition sur 4 opérations test, de diversifier l'offre résidentielle et donner toute sa cohérence au tissu urbain de banlieue en s'appuyant sur la réalisation de 4 ZAC (quais Chaigneau Bichon à Lormont, 2 Villes à Lormont / Cenon, Pont Rouge dans le bas Cenon, Black Clawson - quartier Jean Jaurès à Floirac).

. La Communauté Urbaine de Bordeaux interviendra à travers 4 domaines bien spécifiques : la constitution de réserves foncières pour lutter contre la spéculation, les opérations de construction / démolition de grands ensembles, les actions d'accompagnement pour les VRD, l'ingénierie et les études. Par ailleurs, la construction du tramway va permettre de désenclaver ces territoires en difficulté et de mieux les intégrer à la ville. Estimation de sa contribution : 16,7 millions d'euros.

## 5. DEVELOPPER LA RIVE DROITE

### LA ZONE FRANCHE URBAINE

**Instaurées dans le cadre du Pacte de Relance pour la Ville, les Zones Franches Urbaines ont été créées dans les quartiers de plus de 10 000 habitants constitués d'un seul tenant et cumulant de graves difficultés. Elles sont au nombre de 44. Les dispositions ont été prises pour 5 ans, de 1996 à 2001, sachant qu'une procédure de sortie progressive du dispositif a été mise en place. Le principe : les entreprises de moins de 50 salariés y bénéficient d'exonérations d'impôts et de charges sociales. La Zone Franche Urbaine est à cheval sur les communes de Lormont, Cenon, Floirac et Bordeaux, sa superficie est de 790 ha.**

. Ce dispositif a permis localement de favoriser l'implantation de plus de 1 000 entreprises et la création de près de 6 000 emplois.

. Toutes les surfaces disponibles à la location sont occupées et les 7 lotissements d'activités communautaires disponibles sont, à ce jour, totalement commercialisés. Pour faire face à une demande croissante de très petites entreprises et d'artisans, l'idée est donc née de construire des hôtels d'entreprises. Le premier né, celui de Cenon, a été mis sur le marché en décembre 2001 et affiche déjà complet.

. Quatre hôtels d'entreprises, de facture similaire, sont - ou seront - construits à Bordeaux, Cenon, Floirac et Lormont, chacun pouvant accueillir 10 à 15 entreprises. Après Cenon,

. Ce nouveau produit se présente comme un ensemble immobilier comportant des ateliers et des bureaux qui sont loués au prix du marché. Il permet surtout une location non limitée dans le temps contrairement par exemple à la pépinière d'entreprises.

. Ces hôtels d'entreprises sont construits avec le soutien des collectivités locales (Région, Département, Communauté Urbaine) et gérés par la société immobilière Domofrance. Après la mise en service de l'hôtel de Cenon aux abords du parc Palmer, celui de Lormont sera livré cet été, sur le parc d'activités de la Gardette. Pour Bordeaux (quai de Brazza) et Floirac (parc d'activité Les Mondaults), rendez vous à l'automne prochain.

## 6. TRAMWAY - LES CHIFFRES CLES

**Avec la mise en service du tramway, la Communauté Urbaine de Bordeaux s'apprête à donner un nouveau souffle à nos déplacements. Performant, rapide, confortable et sûr, le tramway permet de concilier l'exigence d'un urbanisme à dimension humaine et l'impératif d'un investissement maîtrisé par la collectivité. Avant la fin 2003, chacun pourra juger sur pièces et profiter d'un réseau de transports en commun repensé dans une logique d'efficacité et de complémentarité.**

**L'adoption d'un système d'alimentation par le sol sur plus d'un tiers du réseau inscrit par ailleurs cette opération dans une réalité d'innovation industrielle. A la clé, par l'ampleur du projet et la technologie utilisée, il y a la perspective de réaliser une première mondiale lors de la mise en service du tramway dans la métropole bordelaise.**

. Le réseau sera composé de 3 lignes A,B,C qui desserviront dans un premier temps les communes de Bordeaux, Cenon, Lormont, Pessac et Talence.

. 2003 : première phase  
Longueur du réseau : 24,5 km  
Nombre de stations : 53

. 2007 : deuxième phase  
Longueur du réseau : 43,7 km  
Nombre total de stations : 84

. 14 parcs - relais réalisés d'ici 2007

. 50 % des emplois de la Communauté Urbaine et 65 % des établissements scolaires et universitaires situés à moins de 500 m d'une station de tram.

. 4500 passagers par sens aux heures de pointe sur les lignes A et B, 3000 passagers par sens aux heures de pointe sur la ligne C.

. Fréquence de passage de l'ordre de 4 mn aux heures de pointe, de l'ordre de 8 mn le reste de la journée.

. Vitesse commerciale : 20 km / heure.

. Horaires de service : de 5 h du matin à 1 h le lendemain matin.

. Coût global : 1 050 millions d'euros.

. 1 500 emplois mobilisés par le chantier entre 2000 et 2007, plus de 100 entreprises impliquées.

. 100 marchés publics pour la première phase.

## **6. TRAMWAY - PROJET DE COMMANDE PUBLIQUE**

### **1. Des œuvres d'art dans l'espace public**

La réalisation du tramway s'accompagne d'une requalification des espaces urbains dans lesquels il s'insère. Dans sa globalité, cette opération est placée sous le signe du haut de gamme et d'une approche esthétique ambitieuse, elle s'est notamment concrétisée par des concours d'architecture sur les aménagements urbains et le design du matériel roulant.

Cette ambition se traduit également à travers un programme de commande publique expimée dans le domaine artistique et culturel, à l'instar de ce qui s'est fait à Lyon, Orléans, Nantes, Montpellier et Strasbourg. Afin de financer ces aménagements artistiques, les collectivités locales ont en effet recours à la procédure de la commande publique, par l'intermédiaire des Directions Régionales aux Affaires Culturelles.

L'enveloppe prévisionnelle affectée par la Communauté Urbaine à ce dossier est évaluée à 762 245 € (5 MF), sachant qu'il est attendu une subvention équivalente de l'Etat.

### **2. Un Comité artistique**

Le programme à réaliser intéresse en priorité la première phase du réseau. Il est arrêté sur proposition d'un comité artistique présidé par M. Alfred Pacquement, Directeur du Musée National d'Art Moderne - Centre Georges Pompidou, entouré des personnalités suivantes : M. Bernard Blistène (Ministère de la Culture), Guadalupe Etchevarria (Directrice de l'Ecole des Beaux Arts de Bordeaux), Maurice Fréchuret (Directeur du CAPC Musée de Bordeaux), Bartomo Mari Giustinet (Directeur du centre d'art contemporain Witte de With à Rotterdam), Hélène Lemoine (représentante de la société civile), Joël Savary (Direction Régionale des Affaires Culturelles).

### **3. Des contacts établis avec des artistes**

La thématique d'ensemble des œuvres doit s'articuler autour de l'écrit et du récit. Aujourd'hui, après une sélection d'artistes par les communes sur proposition du Comité artistique, la Communauté Urbaine passe commande pour la réalisation d'études préalables à la création d'œuvres originales. Ces œuvres intéressent quelques sites significatifs et emblématiques du tracé, voire l'ensemble du réseau.

La démarche qui s'engage durera plusieurs mois avant de déboucher sur des commandes effectives. Après visite des sites proposés, les artistes doivent en effet s'engager sur leur participation au processus, mais aussi en termes de délais et de respect d'impératifs techniques. Leur projet doit être ensuite validé par les communes concernées et la Communauté Urbaine, puis soumis à la Commission Nationale de la Commande Publique qui entérinera la prise en charge financière des projets.

Ont été presentis à ce jour :

- . Barthélémy Toguon à Lormont,
- . Claude Closky à Cenon,
- . Jenny Holzer, place Stalingrad à Bordeaux,
- . Ilya Kabakov, place Amélie Raba Léon à Bordeaux,
- . Mélik Ohanian à Talence,
- . Sophie Calle à Pessac,
  
- . Olivier Cadiot pour une ambiance sonore et vocale dans le réseau,
- . le groupe italien Stalker pour la réalisation de sérigraphies dans les stations,
- . Michel Aphenbero et Danielle Colomine, association 4 Taxis, pour la réalisation d'un journal artistique,
- . l'association Zebra 3 pour l'édition de séries spéciales de titres de transport,
- . Thierry Lahontaa pour la réalisation d'un plan artistique du réseau.

# 7. AMENAGEMENT DES QUAIS RIVE GAUCHE

## A BORDEAUX

Du pont Saint Jean aux bassins à flots, sur 4,5 km, l'aménagement des quais rive gauche s'annonce comme « la » vitrine de la transformation urbaine de la métropole bordelaise. Un défi central à relever : tendre à un nouveau point d'équilibre et harmonie entre la beauté des façades du XVIIIème siècle, l'aménagement de nouveaux lieux de loisirs et de rencontres et la vitalité d'une artère urbaine bientôt irriguée par le tramway. La campagne de ravalement des façades, lancée en 1997, occupe par ailleurs une place clé dans ce vaste projet de réaménagement.

En réhabilitant les notions de convivialité et d'hospitalité urbaine, Michel Corajoud a su trouver les ingrédients pour fonder une nouvelle séduction de cet espace : « Le port de la lune est une immense friche industrielle délaissée par son activité industrielle, libre ou presque... Le projet d'aménagement s'attache à affirmer les liens entre les quais et leurs quartiers... Son ambition est de préserver l'espace libre, un cadre d'accueil pour de multiples activités mais sans risquer pour autant de générer la sensation d'un glacis froid et monotone lorsque cette activité est absente... »

### Chiffres clés

Territoire : 4,5 km de long et 80 m de large

Coût global : 89,940 millions d'euros

### Un exemple : l'espace à vivre des Chartrons :

- . 10 000 m<sup>2</sup> de cales bordelaises
- . 3 000 m<sup>2</sup> de pavés
- . 6 kilomètres de bordure large de 30 cm
- . 50 lampadaires
- . 40 bancs de repos
- . 40 corbeilles
- . 110 arbres

**Maîtrise d'ouvrage** : Communauté Urbaine de Bordeaux  
Chef de projet : Thierry Guichard

### Maîtrise d'œuvre :

- Michel Corajoud et Claire Corajoud : paysagistes
  - Pierre Gangnet et Laurent Duplantier (architectes)
  - Annouck Debarre (architecte-paysagiste)
  - Laurent Fachard (éclairagiste)
  - Jean-Max Llorca (fontainier)
  - Philippe Gerbin (économiste)
  - Francis Petit (bureau d'étude)
  - Antoine Buonomo (perspecteur)
  - Nathalie Massenet et Isabelle Boulanger (maquettistes)
- et Direction des Grands Travaux de la Communauté Urbaine

### Groupement d'entreprises :

Mandataire : MOTER

Co traitants : SGREG et MALET

## 9. LE PONT LUCIEN FAURE

### La procédure est lancée

Le Conseil de Communauté s'est récemment prononcé sur le lancement de la procédure de réalisation du pont réalisé dans le prolongement de la rue Lucien Faure. Une décision qui constitue le préalable indispensable à la rédaction du dossier de consultation et permet de lancer un avis de pré-information à l'échelle européenne. Prochaine étape : l'appel à candidatures au 1<sup>er</sup> trimestre 2003.

Pour la Communauté Urbaine, les données du problème sont simples : il s'agit de mettre le dossier sur rails afin de maîtriser parfaitement la conception de l'ouvrage, les délais et les coûts, sa qualité architecturale. La procédure d'appel d'offres conception - réalisation répond parfaitement à ces objectifs, à la différence de la procédure classique dite du concours de maîtrise d'œuvre, obligatoirement suivie d'un appel d'offres pour les travaux.

Les arguments? Prévu à l'article 37 du code des marchés publics et par la loi MOP (Maîtrise d'œuvre Publique), le recours aux marchés de consultation - réalisation est justifié lorsque des motifs techniques rendent nécessaire l'association de l'entrepreneur aux études de conception de l'ouvrage. C'est notamment le cas pour les ouvrages de dimension exceptionnelle ou présentant des difficultés techniques particulières de mise en œuvre. Toutes conditions évidemment remplies par ce dossier, par exemple en matière de portée et de poids de la travée mobile, de hauteur à lever... L'association de l'entrepreneur aux études de conception et son engagement contractuel sur le projet devraient permettre de lever de multiples hypothèques sur la coordination à venir des équipes, sur la conception même de l'ouvrage, ainsi qu'en matière de délais et de coûts.

### Les dates

- . 23 juillet 1999 : décision d'engager les études comparatives du futur franchissement au droit de la rue Lucien Faure,
- . 28 juillet 2000 : signature d'un protocole d'accord (Etat, Conseil Régional, Conseil Général, CUB) sur les études des franchissements de la Garonne,
- . 22 décembre 2000 : décision de construire un pont mobile à travée levante,
- . 9 juillet 2001 : lancement d'une étude des processus de réalisation de l'ouvrage et les plannings associés, étude qui a été confiée au Cabinet Clément et Associés, alors que le SETRA (service central de l'Etat spécialisé dans le domaine des ouvrages d'art) se voit confier une mission d'assistance au maître d'ouvrage.

### Caractéristiques de l'ouvrage (au stade des études préalables)

- . Longueur totale : 426 m
- . Travée levante d'une portée de 110 m environ et d'un poids de 1800 t environ,
- . Hauteur de levage de 55 m environ (en position levée, le tirant d'air est le même que celui du pont d'Aquitaine, en position baissée le même que pour le pont de Pierre),
- . 2 tabliers de 18,45 m permettant le passage de la circulation automobile (et des poids lourds) sur 2x2 voies, d'un transport en commun en site propre (bus ou tramway sur voie ferrée) sur 2 voies, des deux roues sur deux pistes cyclables, des piétons sur deux trottoirs.
- . Délai de réalisation : 7 ans dont 4 ans d'études et de procédures et 3 ans de travaux,
- . Coût total : 96 millions d'€.

## 10. LE SERVICE INFO TRAFIC

Donner à chacun les clés pour anticiper et mieux gérer ses déplacements : la création du service Info Trafic obéit à ce principe élémentaire. Actualité des travaux oblige, le système doit être en effet aussi réactif que possible. Qu'il s'agisse d'annoncer la fermeture d'une rue, le démarrage des travaux sur un axe ou de suivre en temps réel l'évolution des conditions de circulation, la Communauté Urbaine s'est donné les moyens de développer un dispositif performant, taillé sur mesure pour répondre aux besoins d'information des usagers.

### LE DISPOSITIF

L'équipe opérationnelle, actuellement composée de 2 personnes, s'est installée au PC Circulation, 9 rue de Ségur à Bordeaux, depuis le 1<sup>er</sup> décembre dernier. Puisant ses informations en direct auprès des techniciens de GERTRUDE, elle se charge également de collecter les données auprès des différentes sources disponibles (Mairies, circonscriptions de voirie de la Communauté Urbaine, DDE, Police Nationale ou Municipale, CONNEX...) pour les retranscrire de façon digeste et intelligible sur 2 outils parfaitement complémentaires : un serveur téléphonique et un site Internet.

Ce service fonctionne de 7 h 30 à 19 h 30. C'est la société MTC (Metro Traffic Control) qui est actuellement chargée de son animation, sachant que cette dernière gère des dispositifs comparables à Paris et Lyon. Un appel d'offres a par ailleurs été lancé en fin d'année dernière afin d'assurer la continuité de ce service dans les prochains mois.

### LE SERVEUR TELEPHONIQUE : L'ETAT DE LA CIRCULATION EN TEMPS REEL

Ce serveur est opérationnel depuis le 3 décembre dernier. On peut le consulter 24 h / 24, 7 jours / 7 en composant le **0 805 90 33 33**.

Des informations réactualisées tous les ¼ d'heure aux heures de pointe, par grands secteurs (centre de Bordeaux, rive droite, boulevards, rive gauche sud ouest, rive gauche nord ouest), itinéraires à éviter, conseils pratiques, bulletins d'alerte si nécessaire... Ce numéro est facilement mémorisable, n'hésitez pas à le composer : l'appel est gratuit.

### LE SITE INTERNET : LE POINT DES TRAVAUX

Plus lisible, plus global, et surtout plus réactif par rapport à l'ancienne formule, le nouveau site Internet [www.circulation-bordeaux-metropole.com](http://www.circulation-bordeaux-metropole.com) est centré sur une carte interactive. On peut zoomer et se déplacer sur cette carte : en cliquant sur les symboles « travaux », « accident », « manifestation », on ouvre ainsi des fenêtres détaillant les causes de perturbation ou présentant les principaux chantiers en cours ; on peut également accéder à ces informations à partir d'une liste de travaux. Un bulletin quotidien sur l'état du trafic, des conseils utiles et un système d'alerte (avec une possibilité d'abonnement à ces alertes) complètent ce site, dont la réalisation a fait appel à des solutions techniques innovantes.

# LES ACTEURS

## **A'urba - Agence d'urbanisme de la métropole bordelaise**

Depuis 1969, l'a'urba est un outil stratégique du développement urbain de la métropole bordelaise. Véritable entreprise publique de matière grise, creuset d'idées et de projets novateurs, à la fois outil de mémorisation et de prospective, l'agence aide les responsables locaux à prendre les décisions les mieux adaptées pour assurer une croissance harmonieuse de l'agglomération et mettre en œuvre les politiques urbaines permettant d'offrir à ses habitants et ses entreprises un cadre urbain satisfaisant pour tous.

Elle propose à ses commanditaires des initiatives stratégiques et réalise des propositions concrètes telles que Plan des déplacements urbains et assistance au projet tramway, Programme local de l'habitat, révision du Schéma directeur d'urbanisme (plan 2010-2020) ou révision du Plan d'occupation des sols (POS) maintenant Plan local d'urbanisme (PLU), autant de dossiers qui doivent faire grandir l'agglomération en efficacité urbaine, qualité environnementale et solidarité socio-économique.

- . Président : Vincent FELTESSE, Maire de Blanquefort, Conseiller communautaire.
- . Directeur : Francis CUILLIER
- . Effectif : 65

## **Aquitanis**

Avec sa compétence d'aménageur et son savoir-faire opérationnel, Aquitanis peut apporter la réponse adaptée à chaque projet d'aménagement urbain. Redynamiser un centre ville, restructurer un îlot ancien, requalifier les friches urbaines, concevoir de nouveaux quartiers, remodeler de grands ensembles : tels sont les principales cordes à son arc.

- . Directeur Général : Jacques MAYOUX
- . Effectif : 318

## **Bordeaux Métropole Aménagement**

BMA est une Société Anonyme d'économie mixte locale d'aménagement et de construction. BMA a une expérience reconnue dans la régénération des centres villes dégradés et dans la réalisation de zones d'activités performantes. Ses différentes compétences lui permettent d'envisager une opération d'aménagement depuis la préparation d'un schéma d'orientation sectoriel, jusqu'à la réalisation des équipements d'accompagnement et à la commercialisation.

- Président : Alain JUPPE, Maire de Bordeaux, Président de la Communauté Urbaine
- Directeur Général : Pascal GERASIMO
- Effectif : 25

## **Domofrance**

Domofrance est une SA d'HLM, filiale du CILG, créée à Bordeaux en 1958. Principaux domaines d'intervention : la Location de logements (patrimoine de 18.000 logements + environ 300 logements neufs ou rénovés /an), l'accession à la propriété (une vingtaine d'opérations en cours, l'aménagement et le développement urbain.

- Président Directeur Général : Jean ROBERT
- Directeur : Jean-Luc HOGUET
- Effectif : 39