

	EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE	Délibération
	Séance publique du 16 décembre 2016	N° 2016-793

Convocation du

Aujourd'hui vendredi 16 décembre 2016 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Monsieur Alain JUPPE, Président de Bordeaux Métropole.

ETAIENT PRESENTS :

M. Alain JUPPE, M. Alain CAZABONNE, M. Christophe DUPRAT, Mme Virginie CALMELS, Mme Christine BOST, M. Michel LABARDIN, M. Patrick BOBET, M. Alain DAVID, M. Franck RAYNAL, M. Jacques MANGON, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Patrick PUJOL, Mme Anne-Lise JACQUET, Mme Claude MELLIER, Mme Agnès VERSEPUY, M. Michel DUCHENE, Mme Brigitte TERRAZA, M. Jean TOUZEAU, Mme Anne WALRYCK, M. Dominique ALCALA, M. Michel HERITIE, M. Michel VERNEJOUL, M. Max COLES, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Josiane ZAMBON, Mme Andréa KISS, M. Jean-Pierre TURON, Mme Véronique FERREIRA, Mme Emmanuelle AJON, M. Erick AOUIZERATE, Mme Léna BEAULIEU, Mme Maribel BERNARD, Mme Odile BLEIN, M. Jean-Jacques BONNIN, M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE, M. Jacques BOUTEYRE, Mme Anne BREZILLON, M. Nicolas BRUGERE, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, Mme Chantal CHABBAT, M. Gérard CHAUSSET, Mme Solène CHAZAL, Mme Brigitte COLLET, M. Jacques COLOMBIER, Mme Emmanuelle CUNY, M. Jean-Louis DAVID, M. Yohan DAVID, Mme Nathalie DELATTRE, Mme Michèle DELAUNAY, M. Stéphane DELAUX, M. Arnaud DELLU, M. Gérard DUBOS, Mme Michèle FAORO, M. Vincent FELTESSE, M. Marik FETOUH, M. Jean-Claude FEUGAS, M. Nicolas FLORIAN, Mme Florence FORZY-RAFFARD, M. Philippe FRAILE MARTIN, M. Guillaume GARRIGUES, M. Max GUICHARD, M. Jacques GUICHOUX, M. Jean-Pierre GUYOMARC'H, M. Daniel HICKEL, M. Pierre HURMIC, Mme Dominique IRIART, Mme Martine JARDINE, M. Franck JOANDET, M. Bernard JUNCA, Mme Anne-Marie LEMAIRE, Mme Zeineb LOUNICI, M. Eric MARTIN, M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM, M. Jacques PADIE, Mme Christine PEYRE, Mme Arielle PIAZZA, Mme Dominique POUSTYNNIKOFF, M. Benoît RAUTUREAU, M. Fabien ROBERT, Mme Karine ROUX-LABAT, Mme Gladys THIEBAULT, Mme Anne-Marie TOURNEPICHE, Mme Elisabeth TOUTON, M. Thierry TRIJOULET, Mme Marie-Hélène VILLANOVE.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:

M. Alain ANZIANI à M. Thierry TRIJOULET
M. Jean-Jacques PUYOBRAU à M. Jean TOUZEAU
M. Alain TURBY à Mme Anne-Lise JACQUET
M. Kevin SUBRENAT à M. Max COLES
Mme Isabelle BOUDINEAU à M. Gérard DUBOS
Mme Marie-Christine BOUTHEAU à M. Alain DAVID
M. Didier CAZABONNE à M. Alain CAZABONNE
Mme Anne-Marie CAZALET à M. Nicolas FLORIAN
Mme Laurence DESSERTINE à M. Jean-Louis DAVID
Mme Magali FRONZES à Mme Florence FORZY-RAFFARD
Mme Conchita LACUEY à Mme Michèle FAORO
Mme Frédérique LAPLACE à M. Jacques BOUTEYRE
M. Bernard LE ROUX à Mme Anne-Marie TOURNEPICHE
M. Pierre LOTHAIRE à M. Fabien ROBERT
Mme Emilie MACERON-CAZENAVE à Mme Marie-Hélène VILLANOVE
M. Thierry MILLET à M. Daniel HICKEL
M. Michel POIGNONEC à Mme Anne-Marie LEMAIRE
Mme Marie RECALDE à M. Michel VERNEJOUL
M. Alain SILVESTRE à M. Yohan DAVID
M. Serge TOURNERIE à M. Jacques GUICHOUX

PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Erick AOUIZERATE à Mme Maribel BERNARD à partir de 13h30
M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE à Mme Véronique FERREIRA à partir de 12h30
M. Jacques BOUTEYRE à M. Jean Jacques BONNIN à partir de 12h00
Mme Anne BREZILLON à Mme Chantal CHABBAT à partir de 12h10
M. Nicolas BRUGERE à Mme Solène CHAZAL à partir de 11h50
M. Gérard CHAUSSET à M. Clément ROSSIGNOL-PUECH à partir de 13h30
Mme Nathalie DELATTRE à Mme Brigitte COLLET à partir de 13h25
M. Jean-Pierre GUYOMARC'H à M. Erick AOUIZERATE jusqu'à 11h10
M. Michel HERITIE à Mme Josiane ZAMBON à partir de 13h10
Mme Martine JARDINET à M. Arnaud DELLU à partir de 12h00
M. Franck JOANDET à M. Clément ROSSIGNOL-PUECH jusqu'à 12h00
M. Bernard JUNCA à M. Guillaume GUARRIGUES à partir de 12h00
Mme André KISS à Mme Brigitte TERRAZA à partir de 12h00
M. Michel LABARDIN à Mme Karine ROUX-LABAT à partir de 13h20
Mme Frédérique LAPLACE à M. Philippe FRAILE MARTIN à partir de 12h00
Mme Zeineb LOUNICI à Mme Gladys THIEBAULT jusqu'à 10h40
M. Jacques MANGON à M. Patrick BOBET à partir de 13h30
M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM à Mme Dominique POUSTYNNIKOFF à partir de 12h15
Mme Arielle PIAZZA à M. Stéphane DELAUX jusqu'à 11h00
Mme Arielle PIAZZA à M. Jean-Pierre GUYOMARC'H à partir de 12h00
M. Franck RAYNAL à M. Eric MARTIN à partir de 11h35
Mme Christine PEYRE à Mme Gladys THIEBAULT à partir de 12h00
Mme Elisabeth TOUTON à Mme Anne WALRYCK à partir de 12h20
Mme Agnès VERSEPUY à M. Michel DUCHENE jusqu'à 10h30

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

LA SEANCE EST OUVERTE

	Conseil du 16 décembre 2016	Délibération
	Direction générale Mobilité Direction des infrastructures et des déplacements	N° 2016-793

Financement des travaux de mise à 2x3 voies de la rocade de la Métropole bordelaise - Décision - Autorisation

Madame Claude MELLIER présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

L'Etat, Bordeaux Métropole et la Région ont signé le 29 avril 2016 le contrat territorial de Bordeaux Métropole du CPER 2015-2020 (Contrat de plan Etat Région).

Ce contrat retient l'objectif d'achever la mise à 2x3 voies de la rocade bordelaise, entre les échangeurs 10 et 4, dans la continuité des travaux engagés depuis 2011 entre les échangeurs 16 à 10.

Cet achèvement est une priorité partagée par l'ensemble des acteurs, notamment économiques, au regard du rôle de la rocade : à la fois axe de transit nord-sud, accueillant un important trafic de marchandises, axe de desserte de la Métropole (en particulier de la grande zone d'emploi de l'ouest de l'agglomération, autour de la zone aéroportuaire).

En effet, aujourd'hui, la congestion de la rocade pénalise l'activité économique et l'attractivité de la Métropole et nuit à l'ensemble du système de déplacements. Les conditions de circulation dégradées sur la rocade entraînent par exemple des reports de trafic sur les voiries locales avoisinantes qui ne sont pas conçues pour cela.

Dans ce contexte, les travaux de mise à 2x3 voies de la rocade ouest entre les échangeurs 4 et 10 consistent notamment à créer la 3^{ème} voie de chaque sens de circulation dans le terre-plein central, à aménager certains échangeurs, à construire des voies d'entrecroisement, à mettre à niveau le système d'assainissement et à renforcer les protections acoustiques. En outre, la Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU) sera portée à 4 m dans chaque sens afin de permettre son utilisation par des services de transports en commun urbains et interurbains. A court et moyen terme, et comme l'a rappelé le séminaire organisé conjointement par Bordeaux Métropole et l'Etat le 1^{er} juillet 2015, sur la base d'interventions d'experts et de présentations d'expériences menées en France et à l'étranger, la réservation exclusive de la troisième voie de la rocade aux transports en commun et au covoiturage se heurte à des freins techniques objectifs. Néanmoins, la Métropole s'est engagée résolument pour l'amélioration du taux de covoiturage sur l'ensemble du réseau routier de l'agglomération bordelaise et en particulier sur la rocade, en favorisant l'émergence de nouveaux services (Boogi) et en finançant une étude menée avec Vinci pour étudier la faisabilité d'une voie réservée aux transports en commun et au covoiturage sur l'A10 (les difficultés techniques évoquées ci-dessus n'existant pas pour les autoroutes pénétrantes).

D'ores et déjà, l'élargissement de la rocade à Pessac entre les échangeurs 12 et 16, dont les travaux se sont terminés à l'été 2015, offre une fluidité retrouvée dans le sens de circulation ne buttant pas sur la zone en travaux plus au nord. De plus le renforcement engagé des protections acoustiques vise à améliorer significativement le cadre de vie des riverains.

Cette mise à 2x3 voies de la rocade est en parfaite cohérence avec la politique de mobilités menée par Bordeaux Métropole.

Il est évident que, du fait de l'étendue géographique de la Métropole bordelaise et des prévisions de croissance de sa population, les trajets automobiles, qui y représentaient, en 2009, 59 % de l'ensemble des déplacements, resteront encore importants à l'avenir, et ce malgré les objectifs ambitieux d'augmentation de la part modale des transports en commun et des modes doux.

Le projet d'augmentation de la capacité de la rocade n'est pas un encouragement à l'utilisation de l'automobile mais participe pleinement de la stratégie mobilité de la Métropole, et ceci sur plusieurs plans fondamentaux :

- il est tout d'abord indissociable de la stratégie d'amélioration de l'efficacité du réseau de transports en commun en :
 - captant les flux automobiles et en diminuant la pression automobile sur les voiries métropolitaines, il doit permettre le développement du Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM) pour un réseau de transport structurant plus dense et mieux maillé. De même, la captation des flux automobiles sur la rocade doit faciliter le développement des projets structurants de transports en commun à haut niveau de service radiaux entre la périphérie et le cœur de l'agglomération (tramways et bus à haut niveau de service), ainsi que celui des aménagements destinés à l'amélioration de la vitesse commerciale du réseau existant (couloirs bus...) ;
 - permettant l'accueil de transports en commun à haut niveau de service, dans un premier temps sur la Bande d'arrêt d'urgence (BAU).
- Il est tout autant indissociable de la volonté d'optimiser l'usage de l'automobile en :
 - jouant un rôle majeur dans le nouveau plan de circulation dont a besoin la Métropole. En effet, la rocade participera, par report de trafic, au délestage des boulevards et permettra de soulager les zones saturées, comme de la zone d'activités de l'aéroport, du trafic de transit ;
 - augmentant la pertinence des parcs-relais placés à la jonction entre la rocade et les lignes structurantes du réseau de transport en commun. Ce sera par exemple le cas du P+R de Villenave d'Ornon, placé à la sortie de la rocade sur la future extension de la ligne C de tramway ;
 - permettant à terme de faciliter la pratique du covoiturage.
- Enfin, l'espace libéré sur la voirie métropolitaine doit aussi permettre de développer les aménagements consacrés aux modes actifs : pistes et bandes cyclables pour le vélo, aménagements facilitant la pratique de la marche à pied.

La convention annexée à la présente délibération a ainsi pour objet de fixer les conditions dans lesquelles l'État et Bordeaux Métropole apportent leurs concours financiers à la réalisation de la mise à 2x3 voies de la rocade de la Métropole bordelaise, inscrite au Contrat de plan Etat Région 2015-2020. Elle prend la suite de la convention du 20 juin 2011, signée au titre du Programme de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) 2009-2014.

Elle précise, par ailleurs, les engagements réciproques de l'Etat et de la Métropole pour des opérations connexes et le traitement de points durs, non inscrits aux échéances du CPER 2015-2020, afin d'améliorer les conditions de circulation sur la rocade et permettre la pleine mise en œuvre de la stratégie de Bordeaux Métropole en matière de mobilité.

Le montant retenu dans le cadre du CPER 2015-2020 est de 186,3 M€, l'État et Bordeaux Métropole cofinçant l'opération selon la répartition suivante :

- 49 M€, cofinancés par l'État à hauteur de 75 % et par Bordeaux Métropole à hauteur de 25 % ;
- 137,3 M€ cofinancés à 50 % par l'État et à 50 % par Bordeaux Métropole.

Sur l'ensemble des montants financiers inscrits au CPER 2015-2020 sur la mise à 2x3 voies de la rocade, 6M€ ont déjà été payés par Bordeaux Métropole dans le cadre de la convention du 20 juin 2011. La dépense prévisionnelle restant à financer pour Bordeaux Métropole s'élève donc à 74,9 M€ ($0,25 \times 49 + 0,5 \times 137,3 - 6 = 74,9$ M€).

Il convient de préciser qu'une nouvelle autorisation de programme sera proposée au vote du budget primitif 2017 pour la mise en œuvre de cette opération.

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

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU l'article 5217-2 du Code général des collectivités territoriales,

VU la délibération n°2011/0385 en date du 27 mai 2011 sur l'amélioration des conditions de fonctionnement de la rocade de la Métropole bordelaise et de ses principaux accès,

VU la délibération n°2015/0695 en date du 30 octobre 2015 relative au volet métropolitain du contrat de plan Etat-Région 2015-2020,

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT l'importance du rôle de la rocade dans le système de déplacements de l'agglomération,

DECIDE

Article 1 : Monsieur le Président est autorisé à signer la convention pour le financement des études et travaux ci-annexée ainsi que tous les actes permettant l'exécution de la présente délibération.

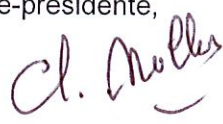
Article 2 : Une autorisation de programme d'un montant d'un montant total de 74,90M€ euros, relative à réalisation des actions mentionnées dans la convention de financement ci-annexée, sera proposée lors du vote du budget primitif 2017.

Articler 3 : Au titre de l'exercice 2017, un montant en dépense de 6,4 M€ sera alloué pour l'exécution de la présente convention sur la chapitre 204 – article 204113 sous réserve du vote du budget primitif 2017.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.

Abstention : Monsieur ROSSIGNOL-PUECH, Madame BOUTHEAU, Madame CASSOU-SCHOTTE, Monsieur CHAUSSET, Monsieur HURMIC, Monsieur JOANDET;

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 16 décembre 2016

 Contrôle de la légalité des administratifs de la Préfecture de la Gironde a déclaré avoir reçu ce document le : - 3 JAN. 2017	Pour expédition conforme, la Vice-présidente,  Madame Claude MELLIER
---	--



CONVENTION
pour le FINANCEMENT des TRAVAUX
de mise à 2x3 voies de
la ROCADE de la MÉTROPOLÉ BORDELAISE
dans le cadre du CPER 2015-2020

ENTRE

Monsieur **Pierre DARTOUT**, préfet de la région Nouvelle-Aquitaine, préfet du département de la Gironde,

et

Monsieur **Alain JUPPE**, président de Bordeaux Métropole,

VU le contrat de plan État - Région (CPER) pour la période 2015-2020 signé le 23 juillet 2015 ;

VU la délibération en date du de Bordeaux Métropole autorisant son président à signer à signer la présente convention ,

il a été convenu ce qui suit :

Article 1 – Objet de la convention

La présente convention a pour objet de fixer les conditions dans lesquelles l'État et Bordeaux Métropole apportent leurs concours financiers à la réalisation de la mise à 2x3 voies de la rocade de la métropole bordelaise, inscrite au CPER 2015-2020. Elle prend la suite de la convention du 20 juin 2011, signée au titre du PDMI 2009-2014.

La présente convention précise, par ailleurs, les engagements réciproques de l'Etat et de la Métropole pour des opérations connexes et le traitement de points durs, non inscrits aux échéances du CPER 2015-2020, afin d'améliorer les conditions de circulation sur la rocade et permettre la pleine mise en œuvre de la stratégie de Bordeaux Métropole en matière de mobilité.

Article 2 – Contenu et coût de l'opération

L'aménagement consiste à créer, entre les échangeurs 4 et 16, dans chaque sens, une 3ème voie à la place de l'actuel terre-plein central, en conservant l'ensemble des échangeurs existants et en réaménageant certains. Il poursuit trois objectifs :

- améliorer la capacité, la sécurité et la fluidité de l'A630 pour offrir un niveau de service satisfaisant, notamment aux heures de pointe ;
- améliorer la qualité environnementale notamment dans les domaines de l'assainissement et de la protection contre le bruit ;
- optimiser le fonctionnement et l'intégration urbaine des échangeurs.

Le coût de la mise à 2x3 voies de la première phase, entre les échangeurs 16 et 10, est estimé à 110 M€. L'estimation prévisionnelle de la deuxième phase, entre les échangeurs 10 et 4, est estimée à 148,9 M€ (valeur mai 2014).

Depuis le début des travaux en 2009, 81,54 M€ ont été mis en œuvre dans le cadre du PDMI 2009-2014, co-financés à 75 % par l'État et à 25 % par Bordeaux Métropole.

Le montant retenu dans le cadre du CPER 2015-2020 est de 186,3 M€. L'État et Bordeaux Métropole co-financent l'opération selon la répartition suivante :

- 49 M€ co-financés par l'État à 75 % et par Bordeaux Métropole à 25 %;
- 137,3 M€ co-financés à parité entre l'État et Bordeaux Métropole.

Pour mémoire, les dépenses engagées en 2015 et 2016, dans le cadre du CPER 2015-2020, sur la base de la convention du 20 juin 2011, se sont élevées respectivement à 8 M€ et 16 M€.

Article 3 – Calendrier et plan de financement des opérations

Bordeaux Métropole apportera sa participation financière à l'État sous la forme de fonds de concours appelés par titres de perception, conformément au décret n° 2007-44 du 11 janvier 2007, en fonction de l'avancement des travaux sur la base des échéanciers prévisionnels ci-après.

Les montants seront ajustés chaque année en fonction des crédits qui seront réellement mobilisés.

La Métropole sera informée des crédits demandés pour l'année N en septembre de l'année N-1, puis lors des demandes d'affectation de crédits par la transmission d'un échéancier de versement des fonds de concours correspondant qui lui sera transmis pour information.

Année d'appel de fond	Montant total en k€	Part Bordeaux métropole en k€
2015	8 000	2 000 (25%)
2016	16 000	4 000 (25%)
2017	25 000	6 250 (25%)
	6 000	3 000 (50%)
2018	32 000	16 000 (50%)
2019	32 000	16 000 (50%)
2020	32 000	16 000 (50%)
2021	35 300	17 650 (50%)
TOTAL	186 300	80 900

Article 4 – Développement du covoiturage et des transports collectifs

Pour atteindre les objectifs communs en matière de développement du covoiturage et des transports collectifs, l'Etat et Bordeaux Métropole ont animé le 1er juillet 2015, un séminaire consacré aux nouveaux usages de la rocade bordelaise. A la lumière de ces échanges, nourris d'interventions d'experts et de présentations d'expériences menées en France et à l'étranger, la réservation exclusive de la troisième voie de la rocade aux transports en commun et au covoiturage se heurte à des freins techniques objectifs, à court et moyen terme.

Il n'en demeure pas moins que le bouclage de la mise à 2x3 voies de la rocade constitue une opportunité d'innovation. Ainsi, les études menées en 2015 et 2016 confirment la possibilité d'accueillir un bus sur la rocade. Par exemple, pour relier l'aéroport de Bordeaux Mérignac à la gare de Pessac Alouette en transport collectif, si les conditions de circulation ne permettent pas de garantir le temps de parcours et un haut niveau de service malgré la mise à 2x3 voies, un projet de transport collectif pourrait emprunter la bande d'arrêt d'urgence sur la base d'un régime dérogatoire.

Article 5 – Démarches pour le traitement des points durs

Article 5.1 – Amélioration des conditions de circulation au sud de l'agglomération

Un rétrécissement de chaussée en amont du pont Mitterrand (sens extérieur) génère une importante congestion notamment le soir jusqu'à Villenave d'Ornon et parfois au-delà de l'échangeur avec l'autoroute A62. Il est induit par la présence de la piste cyclable permettant la liaison entre les deux rives de la Garonne.

La mise en service du pont urbain Jean-Jacques Bosc en 2020 offrira un nouveau franchissement particulièrement adapté aux mobilités actives. Ainsi, étant donné le coût important de la construction d'un ouvrage de franchissement spécifique pour les cyclistes au droit du pont Mitterrand (7M€), le très fort rapport entre le nombre élevé d'automobilistes pénalisés chaque jour et le faible nombre de cyclistes concernés, l'Etat et Bordeaux Métropole s'accordent pour transférer la circulation cyclable sur le pont Jean-Jacques Bosc au plus tard à échéance de la mise en service de ce dernier. Les travaux d'aménagement de la rocade nécessaires à la suppression de ce rétrécissement seront financés dans le cadre de cette convention.

Cet aménagement améliorant très significativement le fonctionnement de la rocade au droit de l'échangeur intérieur n°20, l'Etat et Bordeaux Métropole examineront la nécessité d'une amélioration de cet échangeur, dans la suite des études menées en 2011, en lien avec le développement logistique du site d'Hourcade, après la suppression du rétrécissement.

Article 5.2 – Amélioration de l'échangeur 26 avec la route nationale 89 vers Libourne

Le système d'échanges entre la rocade et la RN89, en plus de relier ces deux axes majeurs, distribue l'ensemble de l'urbanisation commerciale et résidentielle du secteur. Il connaît des saturations fréquentes et ne répond plus aux besoins d'échanges qui se sont accrus entre Bordeaux et Libourne.

Pour le réaménagement de l'échangeur 26 et la réduction des congestions, l'Etat s'engage à réaliser une étude de faisabilité d'un aménagement à moindre coût (de l'ordre de 10M€), le projet étudié en 2010 d'un réaménagement complet, estimé à 76 M€, n'étant pas soutenable financièrement.

Article 5.3 – le rétrécissement de chaussée à Lormont entre les échangeurs 1 et 2

La section d'arrivée sur la rocade depuis l'autoroute A10, entre les échangeurs 1 et 2 constitue un point de congestion majeur du réseau et ne sera pas traitée dans le cadre du projet de mise à 2x3 voies de la rocade.

L'Etat s'engage à réaliser les études de faisabilité pour améliorer la capacité de la rocade à ce niveau.

Bordeaux Métropole étudie par ailleurs, en partenariat avec ASF, la faisabilité d'aménagements sur l'autoroute A10 en faveur d'une ligne de transport express. Cette analyse pourra être croisée avec l'étude menée par l'Etat sur le réseau non concédé afin de déterminer les meilleures solutions pour améliorer les mobilités depuis le nord est de l'agglomération.

En fonction des résultats de ces différentes études, l'Etat et Bordeaux Métropole se rapprocheront pour confirmer la réalisation des aménagements et déterminer le cas échéant leur plan de financement.

Article 6 – Prise en compte de la TVA

Les coûts d'opérations figurant à l'article 3 de la présente convention sont indiqués toutes taxes comprises (TTC). Le montant des fonds de concours de Bordeaux Métropole à l'Etat sera calculé toutes taxes comprises. Bordeaux Métropole pourra récupérer la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) grâce au fonds de compensation de la TVA conformément aux dispositions de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

Article 7 – Modalités de réévaluation

Les opérations sont estimées à coût constant.

Article 8 – Modalités de suivi de l'opération

Un comité de suivi regroupant l'Etat et Bordeaux Métropole se réunira au moins une fois par an à l'initiative de l'Etat.

Lors de ce comité Bordeaux Métropole sera informé du déroulement des opérations retraçant l'avancement technique et financier.

Article 9 – Modalités de publicité et information

Les partenaires s'engagent à faire mention de l'aide financière de chacun dans toute publication ou communication faite sur l'opération, accompagnée des logotypes de dimensions égales respectifs de l'Etat et de Bordeaux Métropole, conformes à leurs chartes graphiques respectives.

Les partenaires s'engagent à s'informer mutuellement dans les meilleurs délais des actions de communication qu'ils pourraient être amenés à réaliser pour cette opération.

Article 10 – Règlement des litiges

Faute d'accord entre les parties dans un délai de six mois suivant le constat de non respect des termes de la présente convention, celle-ci pourra être dénoncée de plein droit.

L'État et Bordeaux Métropole restent redevables des sommes nécessaires à l'achèvement des travaux du ou des éléments fonctionnels en cours de réalisation à cette date.

Fait le

**Le Préfet de la région Nouvelle-Aquitaine,
Préfet de la Gironde**

Le Président de Bordeaux Métropole

Pierre DARTOUT

Alain JUPPE