

SCHÉMA DIRECTEUR DES ÉQUIPEMENTS FLUVIAUX MÉTROPOLITAINS

Projet de mandature
2020-2026

Voté au Conseil
du 30 septembre 2022



HISTORIQUE, CONTEXTE, PROBLÉMATIQUE ET ENJEUX

Dans le cadre de la loi Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM), la compétence « tourisme » a été transférée des communes à la Métropole ainsi que l'aménagement, la gestion et l'exploitation des équipements fluviaux. Ces derniers sont gérés par un Service public industriel et commercial (SPIC), et fait l'objet d'un budget annexe dédié.

Le parc actuel géré par le SPIC comporte 15 pontons dont 5 concernés par des arrêts Bat³, un port de plaisance avec station-service, 6 cales de mise à l'eau, 5 terre-pleins techniques, 1 ligne de mouillage et 1 corps mort technique, situés sur la Garonne et la Dordogne.

Si nous cogérons en lien avec le Grand port maritime de Bordeaux (GPMB) les escales de paquebots maritimes, nous sommes l'unique intervenant pour accueillir sur nos linéaires de pontons les paquebots fluviaux, les bateaux à passagers (day cruises), les super yachts, les grands voiliers, les petites unités de la Marine Nationale, la plaisance, le nautisme local, les services publics (Bat³ et brigade nautique du Service départemental d'incendie et de secours), la pêche, les bateaux de travail ...

En 2019, nous estimions à plus de 20 millions d'euros par an, les retombées économiques des croisières et du tourisme fluvial, avec 53 escales de paquebots maritimes générant 42 000 passagers, 21 000 croisiéristes fluviaux embarquant pour une semaine, 120 escales de plaisance et super yachts, plus de 123 000 passagers sur les day cruises, plus de 400 000 sur les Bat³...

D'autres équipements appartiennent à des tiers, notamment 4 pontons privés dédiés au tourisme fluvial, le port de plaisance associatif « le point du jour », les pontons d'attente des bassins à flots et ceux du bassin n°2, propriété du GPMB ainsi que l'ensemble des terminaux portuaires, les pontons du Chantier naval de Bordeaux (CNB)...

Les dix dernières années ont été marquées par un réel renouveau de la vie fluviale, après la reconquête des quais, et cela au travers d'investissements en équipements fluviaux, majoritairement sur Bordeaux en aval du pont de pierre (ponton d'honneur, Jean Jaurès, Ariane, 3 embarcadères à paquebots fluviaux aux Chartrons, Les Hangars, La Cité du Vin).

À cette heure, certains services ou équipements font défaut : saturation des linéaires de ponton pour les professionnels du tourisme fluvial et les pratiques sportives, ravitaillement des bateaux et navires en carburant en aval du pont de pierre, concentration des équipements dans le seul port de la Lune, manque de services pour les plaisanciers et équipages sur Bordeaux (sanitaires, douches), assainissement à poursuivre sur certains sites, réseau Bat³ qui n'intègre pas encore les nouveaux quartiers, très faible usage du fleuve en matière de logistique urbaine en dehors de la collecte par barge des déchets des paquebots maritimes et fluviaux que nous avons initié dans le cadre d'un appel à manifestation d'intérêt, pédagogie sur les richesses du milieu aquatique et les enjeux de sa préservation...



Il est donc proposé de mettre à jour, après l'élaboration d'un premier schéma sur la seule ville de Bordeaux en 2013, et une actualisation métropolitaine en 2016, notre schéma directeur des équipements fluviaux métropolitains, lequel pourrait être un outil de suivi et de programmation de l'ensemble des projets d'équipements fluviaux, publics et privés, sur un horizon temps 2022-2030.

À ce jour, 30 opportunités de projets ont été imaginées, majoritairement en maîtrise d'ouvrage de Bordeaux Métropole dont 12 opérations d'ores et déjà programmées, liées à 4 segments distincts en termes d'usages, et pouvant être opérés sur des ouvrages spécifiques ou polyvalents :

- La mobilité des personnes,
- les croisières, le tourisme fluvial, la plaisance et le nautisme local,
- la logistique fluviale urbaine,
- actions transverses.

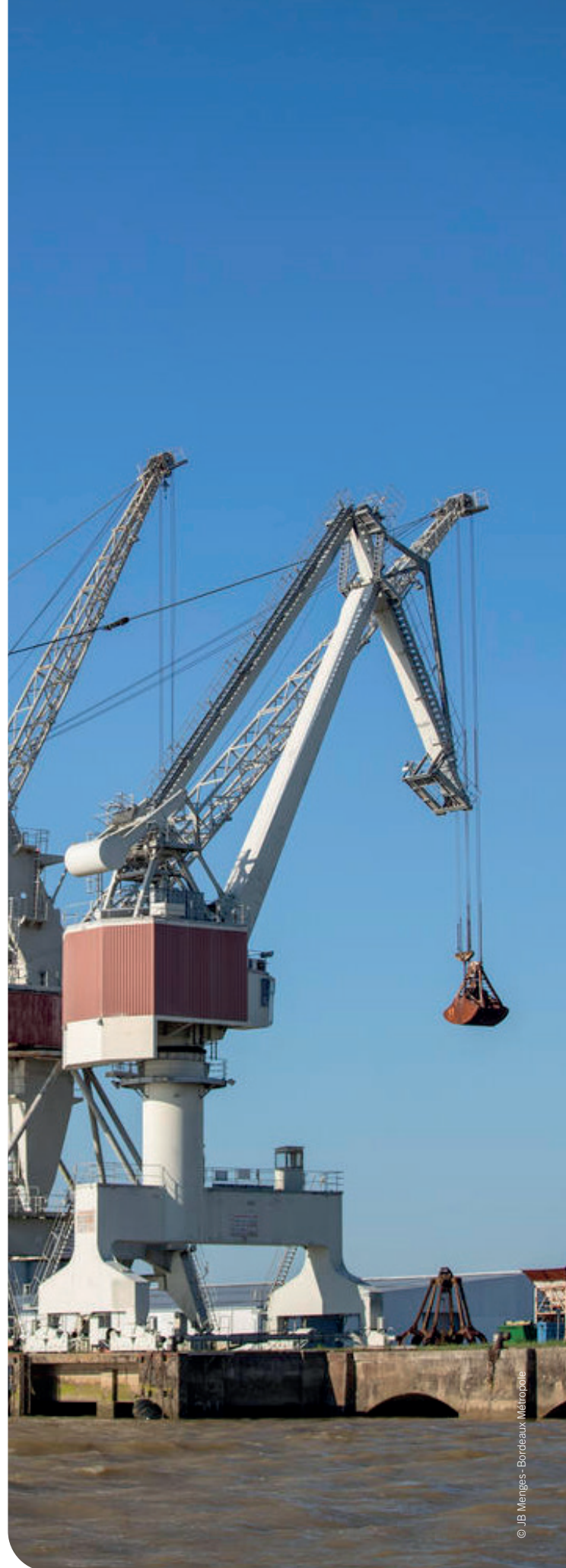
Le parti pris suivant serait arrêté dès que cela serait possible : créer des ouvrages à vocations multiples, avec 2 linéaires exploitables, côté fleuve (Bat³ ou days cruises) et côté berge (plaisance, bateaux école, day cruises, associations nautiques...).

À titre d'exemple, le ponton de La Cité du Vin permet d'accueillir en simultanée Bat³, day cruises, super yacht, escales de plaisance et bateaux touristiques de pêche.

À ce stade, le projet de schéma directeur des équipements fluviaux n'est pas un projet opérationnel, c'est un document prospectif qui présente le champ des possibles. Seules des études complémentaires pourront entériner certaines réalisations au regard de diverses contraintes et réglementations (navigation, urbanisme, loi sur l'eau...).

Les coûts présentés sont exprimés en TTC et ne tiennent compte que des équipements nautiques (ducs d'albe, pontons, passerelles fixes et mobiles, réseaux)¹. Ils sont en valeur de mars 2022 (+ 20% en 3 ans).

1 Sont donc exclu l'achat de Bat3, d'éventuelles acquisitions foncières non liées aux ouvrages (ex : achat de l'île d'Arcins, la construction d'éventuels parcs relais...).



LE SCHÉMA DIRECTEUR DES ÉQUIPEMENTS FLUVIAUX MÉTROPOLITAINS

Le schéma est bâti en 4 volets s'appuyant pour partie sur des politiques publiques existantes.

Les 3 premiers volets constitueraient un socle opérationnel minimal pour la période 2022-2026 permettant de livrer une première phase ambitieuse d'aménagement du fleuve.

Volet lié au Schéma des Mobilités 2022-2026 et DSP « Transport » 2023-2030

Le fleuve est une composante à part entière du Schéma des mobilités et la Métropole a d'ores et déjà prévu d'augmenter son parc propriétaire de Bat³ (+2 en 2023), (+2 en 2025), soit à terme 6 bateaux, hors flotte délégataire (1 bateau de secours ou renfort à ce jour).

Conformément au Schéma des mobilités et au futur contrat de la Délégation de service public (DSP) « Transport », il sera réalisé :

➤ Pour septembre 2023 : 4 ouvrages

- Adaptation de Port Bastide situé à la ZAC Bastide Niel pour l'arrivée des Bat³ : 450 000 € (Codev 5),
- adaptation du ponton Benauges quai Deschamps pour l'arrivée des Bat³ : 39 600 €,
- création du ponton Belvédère pour faciliter la montée à Cadillac aux paquebots fluviaux, accueillir les bateaux du Service départemental d'incendie et secours (SDIS) et le Bat³ : 2 592 000 € (Codev 5),
- rénovation complète de Port Garonne à Bègles permettant notamment l'arrivée des Bat³ : 2 448 000 € (Codev 5).

Sous total : 5 529 600 €

➤ Pour 2025 : 6 ouvrages

- Destruction de l'estacade Brandenburg à Bacalan et construction de la jetée bacalanaise pour un usage Bat³ et plaisance : 2 880 000 €,
- Création d'un ponton à Brazza, parc aux Angéliques, pour un usage Bat³ et plaisance (scouts marins) : 1 440 000 €,
- création d'un ponton à Saint-Michel, stratégique pour le réseau Bat³ amont au pont de pierre : 1 872 000 €,
- création d'un ponton dans le secteur gare (sites d'étude rue Saget, MECA, MIN), pour les Bat³ et day cruises : 1 440 000 €,
- création d'un ponton devant l'Arena, avec possible estacade et restaurant sur l'eau, pour usage Bat³ et day cruises : 2 304 000 €.
- création d'un ponton à Bouliac pour usage Bat³ et day cruises : 720 000 €.

Sous total : 10 656 000 €

Total : 16 185 600 €





© JB Menges - Bordeaux Métropole

Volet lié aux croisières, tourisme fluvial, nautisme et logistique fluviale urbaine

➤ Le programme d'électrification du quai des Chartrons (Codev 5)

Pour mémoire, le premier embarcadère Albert Londres a été raccordé en février 2020 et le ponton Ariane sera raccordé en mai 2022.

Seront poursuivis les travaux d'électrification du quai des Chartrons pour raccorder les 2 derniers embarcadères dédiés aux paquebots fluviaux au réseau électrique :

- Lafayette : 1 550 400 €,
- Thomas Jefferson : 1 390 800 €.

Sous total : 2 941 200 €

➤ Les investissements envisageables sur la période 2024-2026, suite logique des études lancées sur le Codev 5.

Focus sur la Presqu'île d'Ambès et le Médoc

- Création d'une halte nautique à Saint-Vincent-de-Paul : 1 008 000 € (plaisance, nautisme, day cruises),
- création d'un ponton à Saint-Louis-de-Montferrand : 1 008 000 € (plaisance, nautisme, day cruises, voire Bat³),
- création d'un ponton à Parempuyre : 864 000 € (plaisance, nautisme, day cruises, voire Bat³),
- création d'un ponton au sein de la fenêtre verte de Bassens : 864 000 €. Une étude de valorisation de ce site est en cours, portée par la Direction de la Nature, et une étude est à lancer par la Direction générale Mobilité quant à la possibilité de desservir la presqu'île en bateau rapide à l'horizon post 2026,
- création d'un ponton à Lormont Lissandre : 720 000 € (day cruises, plaisance).

Pour mémoire, la halte nautique d'Ambès a entièrement été rénovée et refaite à neuf en 2021 et un projet de ponton privé est en cours au niveau du château Sainte-Barbe à Ambès, qui sera demain le seul château viticole de la métropole accessible en bateau.

Dans le cadre du Schéma des mobilités, des études seront lancées quant à la possibilité de desservir la presqu'île en bateau rapide à l'horizon post 2026. En fonction des potentiels de fréquentation attendus, les élus pourront décider, avec l'estimation des coûts d'un tel service de développer ce type de liaison.

Focus sur le sud de la métropole

- Achat ou location d'une partie du ponton privé Rives d'Arcins (Bat³ voire day cruises) : études en cours,
- Création d'un ponton au domaine de Geneste sur Villenave d'Ornon : 864 000 € (day cruises, plaisance, nautisme).

Sous total : 5 328 000 €

➤ La logistique fluviale et urbaine

Le développement d'une logistique urbaine fluviale suppose la création de zones de massification des marchandises en entrée d'agglomération ainsi que d'espaces de déchargement et de distribution en cœur de ville.

En dehors de ces deux grands principes, les organisations logistiques peuvent différer fortement :

- Utilisation de pontons ou accostage directement à quai,
- manutention par grues embarquées ou fixes ou recours à des monte-charges flottants,
- présence pérenne d'équipements et d'espaces de stockage à quais ou site logistique intégralement démontable.

Leur gestion elle-même peut reposer sur des équipements publics ou être intégralement portée par un financement privé. Des expérimentations ont eu lieu en 2022 afin d'aider la Métropole et ses élus à définir des choix stratégiques. Des financements publics complémentaires pourraient donc être demandés ultérieurement mais ne peuvent figurer dans la présente programmation.

Mutualisation espace Saint-Michel dans une logique transport de marchandises et de passagers par voie fluviale ?

- Réservation quai Deschamps,
- réservation estacades ponton François Mitterrand à Bouliac,
- autres réservations d'espaces.

Sous total : 0 € au stade actuel d'avancement, mais cette thématique fera l'objet d'estimations ultérieures au fur et à mesure de l'avancement des études

Total : 8 269 200 €

Volet « Actions transversales »

➤ Les études du Codev 5

1,1 M€ sont mobilisés sur le CODEV 2021-2023 afin de conduire des études de faisabilité sur la construction de nombreux ouvrages.

➤ Refonte de la signalétique publique et privée « pontons »

En lien avec les acteurs du tourisme fluvial et du nautisme, les communes, le délégataire de la DSP « Transports », l'Architecte des Bâtiments de France, le Comité local Bordeaux Unesco, une réflexion sera menée pour améliorer l'ensemble de la signalétique des pontons et des professionnels qui opèrent sur ce dernier, en phase bien entendu avec les règlements municipaux liés aux enseignes et à la publicité.

Coût : 120 000 €

➤ Valorisation du site Natura 2000 Garonne

Il sera entrepris la création d'un réseau éducatif et d'interprétation du milieu naturel avec une signalétique qui sera implantée sur chaque site dans le lieu le plus approprié (ponton, passerelle d'accès ou berge).

Coût : 120 000 €

Total : 1 340 000 €

Pour financer ce premier socle sur la période 2022 à 2025, il conviendrait de mobiliser un budget minimum de **20 466 800 €**. **Une autorisation de programme (AP) dédiée sera créée en ce sens dès 2023.**

Mais à ce jour, **11 244 400 €** sont déjà financés sur plusieurs lignes :

- 6 854 400 € sur le budget de la Direction générale Mobilité sur la période 2022-2025, somme d'ores et déjà inscrite au PPI dans le cadre du Schéma des mobilités et de la future DSP « Transports »,
- 2 200 000 € sont votés au budget principal 2022 sur la politique du tourisme, sans ouverture d'AP pour l'heure,
- 1 090 000 € sont votés sur le budget annexe « Équipements fluviaux »,
- 1 100 000 € sont votés pour des études dans le cadre du Codev 5.

Pour voter le socle de base du Schéma directeur des équipements fluviaux, **le besoin réel financier complémentaire s'élèverait à 9 222 400 €.**

Volet « Prospective et autres opportunités »

➤ Sur le court terme

- Dans le cadre du Projet Stratégique 2021-2025 du GPMB, Bordeaux Métropole pourrait être sollicitée en appui technique et financier sur divers projets, à la fois en investissement et en fonctionnement, sur le périmètre de la métropole, voire au-delà, dans une logique de développement raisonné et partagé (nouveaux terminaux et services, apports dédiés à la logistique et à l'avitaillement, collecte de déchets, base de vie pour les marins des Bat³ au sein d'un possible Pôle d'Excellence Garonne... D'autres acteurs de l'écosystème portuaire et fluvial pourraient également bénéficier de notre soutien.

Coût : inconnu à ce stade.

- En lien avec le GPMB, un Appel à manifestation d'intérêt (AMI) sera lancé pour la création d'une ligne privée de desserte de divers sites des Bassins à Flot, avec un ou plusieurs bateaux électriques ou hydrogènes.

Coût : 0 €.

➤ Sur le moyen – long terme

- Avec le renforcement à venir de l'offre Bat³, la possible navette rapide Royan-Bordeaux, la venue fréquente de grands voiliers lors de la Fête du vin, l'extension du ponton Jean Jaurès / Quinconces devra être étudiée ce qui permettra de mettre fin ou de diminuer les coûts de location lors des événementiels.

Coût : 1 440 000 €.

- Un ou deux projets privés de pontons ou d'estacade avec restauration pourraient être lancés via un AMI pour la rive droite en amont des ponts ferroviaires.

Coût : 0 €.

- La ville de Bordeaux manque de services pour les plaisanciers en escale ou les équipages des voiliers événementiels (douches, toilettes, petits accessoires...). La création d'un carrelat capitainerie aux abords pourra être étudiée en tenant compte des contraintes du site d'essai des hydroliennes.

Coût : 864 000 €.

- Avec le réaménagement à venir des voies sur berge à Bègles, la création d'un parc, un ponton « Terra Neuvas » sera à envisager à terme.

Coût : 720 000 €.

- Si les négociations aboutissent quant à l'acquisition par la Métropole de l'île d'Arcins, un ponton sera à prévoir dès que les conditions d'accueil du public seront réunies, les ouvrages existants n'étant pas aux normes.

Coût : 1 728 000 €.

- La rénovation des estacades à l'entrée des bassins à flots, aux abords immédiats de la Cité du Vin, dans un quartier qui achève sa mutation, sera à envisager dans le cadre du Codev 6. Un maître d'ouvrage devra être identifié, des financements croisés recherchés ainsi qu'une direction opérationnelle pour conduire les études et les travaux.

Coût : 2 880 000 €.

Sous total : 7 632 000 €

CALENDRIERS ET MOYENS FINANCIERS ET HUMAINS

Il est rappelé que le délai moyen de réalisation d'un ouvrage de type ponton est d'environ 3 ans entre la prise de décision et la réception, délais qui se sont rallongés depuis quelques temps (études environnementales plus longues, problématique de la digue en rive droite avec une procédure judiciaire en cours portée par la Direction de l'Eau au titre de la Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations (GEMAPI) ...).

Les ouvrages à livrer en 2023 sont tous au stade « maîtrise d'œuvre ». Pour les futurs équipements post 2023, un accord cadre de maîtrise d'œuvre est en cours de finalisation afin de pouvoir travailler avec des seuils financiers selon les coûts de chaque ouvrage et de ne pas être pénalisé si la hausse des coûts de construction perdure afin des procédures à relancer.

Il est envisagé que ce programme d'investissement soit proposé à des co-financements dans le cadre :

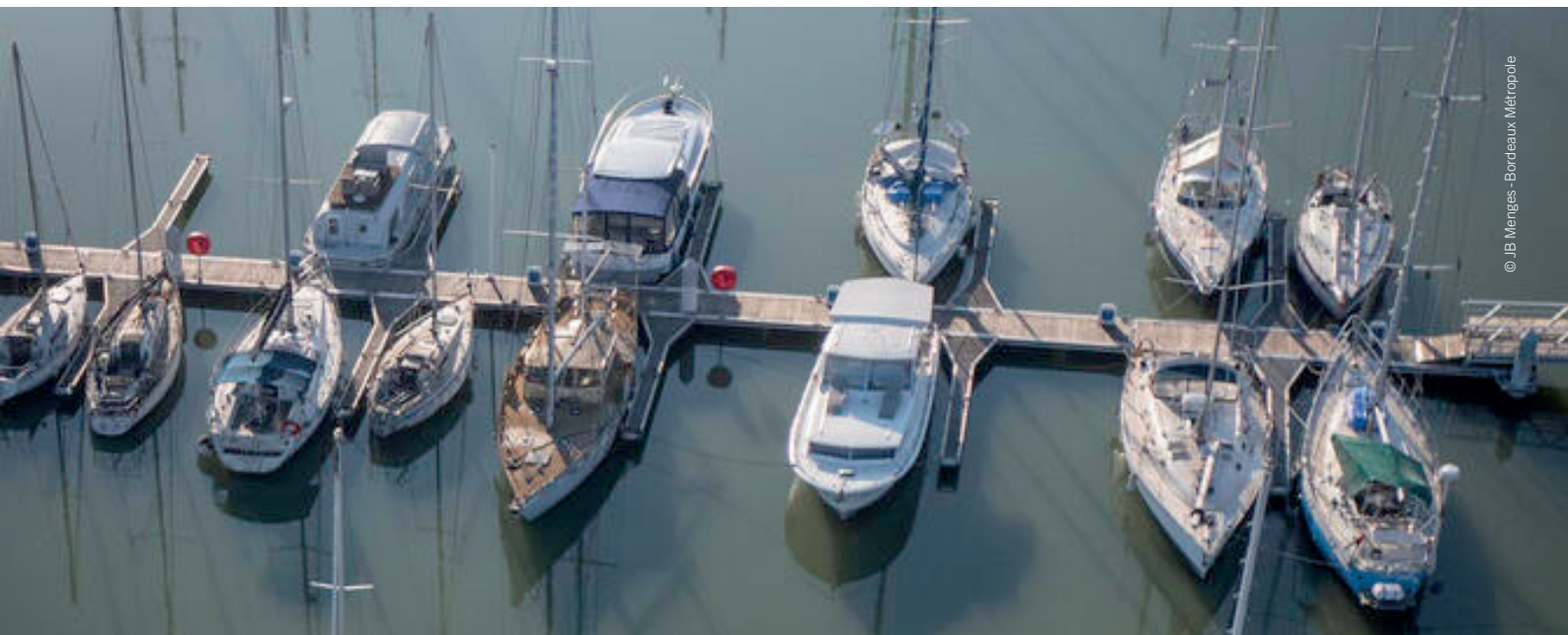
- du programme Fonds européen de développement régional (FEDER) – FSE 2014-2020 : REACT EU. Ainsi, le dossier « Électrification de 3 embarcadères et ponton quai des Chartrons » est en cours d'instruction pour une demande de cofinancement FEDER de 2 533 700 € sur un total de 3 724 459 € de dépenses, avec une éligibilité des dépenses s'achevant au 31 juillet 2023 à cette heure,
- du règlement d'intervention Tourisme de la Région Nouvelle-Aquitaine qui a par le passé régulièrement co-financé des ouvrages dédiés au tourisme fluvial et aux croisières. Une présentation du schéma aux services de la Région est donc proposée à court terme pour cerner les éventuelles perspectives de soutien.
- d'un éventuel 5^e appel à projet « Mobilité » de l'État.

Par ailleurs, dans le cadre du Schéma des mobilités, la politique Mobilités, via le budget annexe « Transport », cofinancera à la fois l'investissement et le fonctionnement des dépenses portées par la politique Tourisme et Équipements Fluviaux Métropolitains. Une délibération spécifique sur les flux financiers entre ces politiques est en cours de préparation, pour tenir compte des frais de fonctionnement et de dotation aux amortissements.

D'ici 2025, c'est à minima 12 équipements à livrer ou adopter dans le cadre du Schéma des mobilités et de la DSP « Transports » (10), de la poursuite du programme d'électrification des embarcadères du quai des Chartons (2), des études diverses prévues au Codev 5 et de la signalétique à renforcer.

La globalité du schéma sur l'horizon 2022-2030 propose 30 opportunités de projets, dont 15 créations de pontons nouveaux (7 programmées) et 15 autres opérations (5 programmées), dont des adaptations de pontons existants.

Il est par ailleurs indéniable que les charges de fonctionnement augmenteront avec le développement du nombre d'ouvrages (redevances d'occupation du domaine public fluvial à payer au GPMB, entretien des équipements...) mais elles seront pour partie compensées par des redevances d'occupation de nos pontons. Si la reprise de la croisière fluviale est au rendez-vous cette année, il est d'ailleurs envisagé dès 2023 de revoir à la hausse les redevances pour lisser sur 5 ans les pertes de recettes générées par les années Covid 2020 et 2021.







Esplanade Charles-de-Gaulle
33045 Bordeaux cedex
T 05 59 99 84 84
bordeaux-metropole.fr