

**PREFECTURE DE REGION  
AQUITAINE**

**CONSEIL GENERAL  
DE LA GIRONDE**

**CONSEIL REGIONAL  
D'AQUITAINE**

**COMMUNAUTE URBAINE  
DE BORDEAUX**

**IV<sup>e</sup> CONTRAT DE PLAN ETAT / REGION**

**AVENANT N°1**

**À**

**LA CONVENTION PARTICULIERE POUR LE FINANCEMENT DE LA PREMIERE PHASE  
D'ALIENOR**

**SYSTEME FEDERATEUR DE GESTION DE TRAFIC DU RESEAU ROUTIER GIRONDIN**

**ENTRE**

Monsieur le préfet de la région Aquitaine, préfet du département de la Gironde, agissant au nom de l'Etat,

Monsieur le président du Conseil régional Aquitaine, agissant au nom de la Région,

Monsieur le président du Conseil général de la Gironde, agissant au nom du Département,

Monsieur le président de la Communauté urbaine de Bordeaux (CUB), agissant au nom de la Communauté urbaine,

**VU** le IV<sup>e</sup> contrat de plan Etat - Région Aquitaine signé le 19 avril 2000, notamment son chapitre 1.2 et ses dispositions générales,

**VU** la convention-cadre en date du 29 septembre 2000 pour le volet routier du IV<sup>e</sup> contrat de plan Etat - Région Aquitaine,

**VU** la convention particulière en date du 5 août 2002 pour le financement de la première phase de l'opération ALIENOR – système fédérateur de gestion du trafic du réseau routier girondin,

**VU** la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, notamment ses articles 23 et 24,

**VU** la délibération .....du Conseil régional Aquitaine autorisant son président à signer le présent avenant,

**VU** la délibération .....du Conseil général de la Gironde autorisant son président à signer le présent avenant,

**VU** la délibération .....de la Communauté urbaine de Bordeaux autorisant son président à signer le présent avenant,

## **Il est convenu et arrêté ce qui suit :**

L'achèvement de la première phase de l'opération ALIENOR – système fédérateur de gestion du trafic du réseau routier girondin, se fera dans les conditions financières décrites dans le tableau en annexe.

La présente convention a pour objet de fixer les modalités de cet achèvement dans le respect des engagements réciproques et d'acter le contenu définitif du programme de la première phase.

Elle modifie la convention particulière en date du 5 août 2002.

### **Article 1 – Contenu de l'opération**

Le contenu définitif de l'opération concerne la première phase du projet ALIENOR telle que décrite en annexe à la présente convention. L'avancement de l'opération au 31/12/2007 et l'échéancier de réalisation des prestations restant à réaliser sont présentés en annexe.

L'avancement de l'opération, les modifications d'organisation pour la gestion du réseau routier girondin n'ont pas permis d'établir les conditions de réalisations des phases ultérieures. Les partenaires conviennent donc de réexaminer, en dehors du contrat de plan, le contenu organisationnel et technique d'une deuxième phase de l'opération ALIENOR.

### **Article 2 – Engagements financiers**

Compte tenu de la modification du montant financé par le FEDER et des dispositions retenues pour toute ré-évaluation de l'opération dans le cadre de la convention initiale (article 6) et imposant de rester dans les limites des montants initialement actés par les partenaires, le montant global de la première phase de l'opération ALIENOR s'élève à **4 706 760,20 € TTC** qui se répartissent entre les co-financeurs de la manière suivante :

•Etat	1 371 989,55 €
•Région Aquitaine	1 371 989,55 €
•Département de Gironde	762 245,09 €
•Communauté Urbaine de Bordeaux	1 200 536,01 €

La part de financement de la Communauté Urbaine de Bordeaux s'entend selon la répartition suivante :

- 152 449 € versés sous forme de fonds de concours pour l'acquisition du site dédié au futur centre d'ingénierie et de gestion du trafic voies rapides
- 710 000 € versés sous forme de fonds de concours pour la réalisation des travaux prévus au titre de la présente convention
- 338 087,01 € participant à la réalisation des travaux de voirie nécessaires à l'acquisition des parcelles et à la réalisation de la desserte du bâtiment prévu au titre de l'opération objet de la présente convention. Cette somme ne sera pas reversée à l'Etat, mais sera conservée par la CUB, maître d'ouvrage de ces travaux.

## **Article 5 – Suivi**

Dans un délai de 6 mois après achèvement de l'ensemble des travaux prévus au titre de la présente convention, l'Etat fournira à la Région, au Département et à la Communauté Urbaine de Bordeaux un bilan financier de l'opération.

## **Article 6 – Portée de la convention**

Par la présente convention, chaque financeur s'engage à apporter globalement, pour ce qui le concerne, les montants financiers prévus dans l'article 2 de la présente convention. Les montants pris en compte sont exprimés TVA comprise.

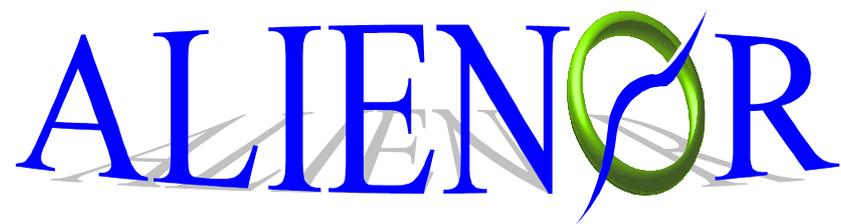
Fait à Bordeaux, le  
(en quatre exemplaires originaux)

Le préfet de région Aquitaine,  
préfet de la Gironde

Le président du Conseil  
régional d'Aquitaine

Le président du Conseil  
général de la Gironde

Le président de la Communauté  
urbaine de Bordeaux



Première phase - Centre de Gestion de Trafic des Voies Rapides

**Annexe à la convention contrat de plan**

# SOMMAIRE

<b>Partie I - Contenu du projet</b>	<b>3</b>
<b>1. Objectifs généraux</b>	<b>3</b>
<b>2. Première phase : Création d'un Centre d'Ingénierie et de Gestion de Trafic Voies Rapides.</b>	<b>3</b>
A. Études	3
B. Réseau de communication	4
C. Équipements de recueil de données	4
D. Centre de Gestion du trafic	4
E. Informatique	4
<b>Partie II - Avancement à fin 2007</b>	<b>5</b>
A. Études	5
B. Réseau de communication	5
C. Équipements de recueil de données	5
D. Équipements de gestion du trafic	5
E. Centre de Gestion du trafic	5
F. Informatique	6
<b>Partie III - Répartition financière et achèvement de l'opération</b>	<b>9</b>
<b>1. Principes généraux</b>	<b>9</b>
<b>2. Récapitulatif des dépenses engagées entre 2004 et 2007</b>	<b>9</b>
<b>3. Mobilisation des fonds de concours et achèvement de l'opération</b>	<b>10</b>

## Partie I - Contenu du projet

### 1. Objectifs généraux

Ce système a pour vocation d'améliorer en Gironde, notamment dans l'agglomération bordelaise :

- le déplacement des usagers de la route
- leur sécurité,
- les conditions d'accès et de circulation par une gestion volontariste des flux de trafic,
- le confort des usagers par une meilleure information en temps réel sur les conditions de trafic.

L'optimisation de l'exploitation sur le réseau pris en compte consiste en la mise en place de stratégies adaptées à la poursuite des différents objectifs, et qui doivent s'appuyer sur des moyens que sont :

- l'organisation humaine
- les réseaux de transmission destinés à véhiculer l'information vers ou depuis les équipements de terrain, et entre les PC des gestionnaires de trafic
- les équipements actifs de terrain, destinés soit à collecter l'information (caméras, postes d'appel d'urgence, stations de comptage,...), soit à diffuser une information enrichie (panneaux à messages variables) ou à agir sur le trafic (régulation d'accès, sites directionnels variables, feux,...).
- les moyens de diffusion d'information globaux (radio, Internet, dépliants,...), pouvant éventuellement être relayés par des opérateurs extérieurs.

### 2. Première phase : Création d'un Centre d'Ingénierie et de Gestion de Trafic Voies Rapides.

Au sein du réseau ALIÉNOR, les voies rapides constituent celles où les problèmes sont les plus aigus. Lors des réunions de concertation, il a donc été proposé que la première phase soit essentiellement celle de la mise en place d'un véritable système de gestion des voiries rapides nationales, avec un équipement de ce réseau conforme au niveau de service attendu.

#### A. Études

La première phase du projet demande que soient menées les études suivantes :

- différentes études spécialisées concernant l'architecture informatique et les télécommunications, ainsi que l'interface homme machine,

- réalisation pratique de certains dossiers, dont l'Avant Projet Sommaire (A.P.S.) et certains Dossiers de Consultation des Entreprises (D.C.E.)
- réalisation d'un plan de coupures de voies rapides urbaines concourant à l'optimisation des intervention en cas d'urgence

#### B. Réseau de communication

Le réseau de communication sera entrepris dès la première phase, car il conditionne la possibilité d'installation des équipements en densité suffisante.

Il s'agit là d'un poste indispensable pour la suite du projet. Il permettra en effet d'utiliser les autres équipements en temps réel, et de communiquer les informations (voix, données, images) avec une large bande passante.

La solution proposée consiste à récupérer au maximum les réseaux existants, tout en se tournant vers l'avenir où la fibre supplantera le cuivre pour les liaisons à longue distance. Ainsi, il est proposé de créer un anneau fibre optique tout autour de la rocade, qui sera doublé partout par un réseau local (cuivre ou fibre) permettant de relier les équipements à des points de regroupement.

#### C. Équipements de recueil de données

Les équipements de recueil installés en première phase correspondent à ceux directement liés avec les voies rapides, soit :

- 30 points de comptage de section courante et 30 autres points au niveau des principaux échangeurs ;
- 22 caméras sur les échangeurs Équipements de gestion du trafic

La meilleure connaissance du trafic permettra d'améliorer la qualité générale de l'information diffusée par les médias traditionnels.

Dès la première phase par ailleurs, seront implantés 20 panneaux à message variable de section courante, qui pourront à la fois indiquer des temps de parcours de pôle à pôle et des événements particuliers.

Par ailleurs, dans la zone particulièrement perturbée de Pessac, une expérimentation de régulation d'accès sera menée afin de fluidifier les accès ainsi que l'axe. Cette expérimentation sera financée entièrement par l'État, et les incidences de sa mise en œuvre feront l'objet d'une surveillance et d'une évaluation détaillées, notamment sur le réseau associé.

#### D. Centre de Gestion du trafic

En première phase sera réalisée la partie du bâtiment abritant le Centre d'Ingénierie et de Gestion de trafic des voies rapides.

Cependant, les études architecturales devront tenir compte de la possibilité éventuelle d'en étendre les fonctions dans les phases ultérieures.

#### E. Informatique

La première phase comprend :

- la mise à niveau des fonctionnalités existantes, pour les adapter au renforcement des équipements,
- le développement d'un logiciel temps de parcours sur les voies rapides.
- l'alimentation du site Bison Futé d'information trafic sur les voies rapides et la mise à disposition des informations brutes pour l'utilisation par d'autres gestionnaires

## Partie II - Avancement à fin 2007

### A. Études

L'ensemble des prestations d'études portant sur la définition du programme, les pièces nécessaires à la consultation des entreprises et la réalisation du plan de coupures ont été achevées en 2007.

### B. Réseau de communication

Le réseau de transmission haut débit prévu au titre de la première phase d'ALIENOR a été mis en service en septembre 2006.

### C. Équipements de recueil de données

Les stations de comptage prévues dans la première phase ont été implantés conformément aux objectifs sur la période 2005-2007 ; le positionnement des points de mesures est présenté sur la carte page suivante.

L'équipement des échangeurs en caméras de vidéosurveillance sera réalisé au cours du premier semestre 2008 le démarrage des travaux ayant été notifié à l'entreprise en janvier 2008.

### D. Équipements de gestion du trafic

Les panneaux à messages variables en section courante de la rocade et sur les principales radiales non concédées ont été implantés sur la période 2005-2007. La couverture définitive en matériel d'information est présentée sur la carte en page 8.

L'expérimentation de régulation d'accès a été menée avec succès sur les échangeurs 12 et 13 (sens intérieur de la rocade).

### E. Centre de Gestion du trafic

La construction du bâtiment hébergeant dans un premier temps l'activité de gestion du trafic sur les voies rapides et dont l'extension permettra l'éventuel regroupement des différents acteurs sur l'ensemble du réseau girondin doit être réalisée pour mi-2009 ; le permis de construire correspondant à la première phase a été obtenu en octobre 2007.

## F. Informatique

Les travaux entrepris entre 2002 et 2007 ont permis :

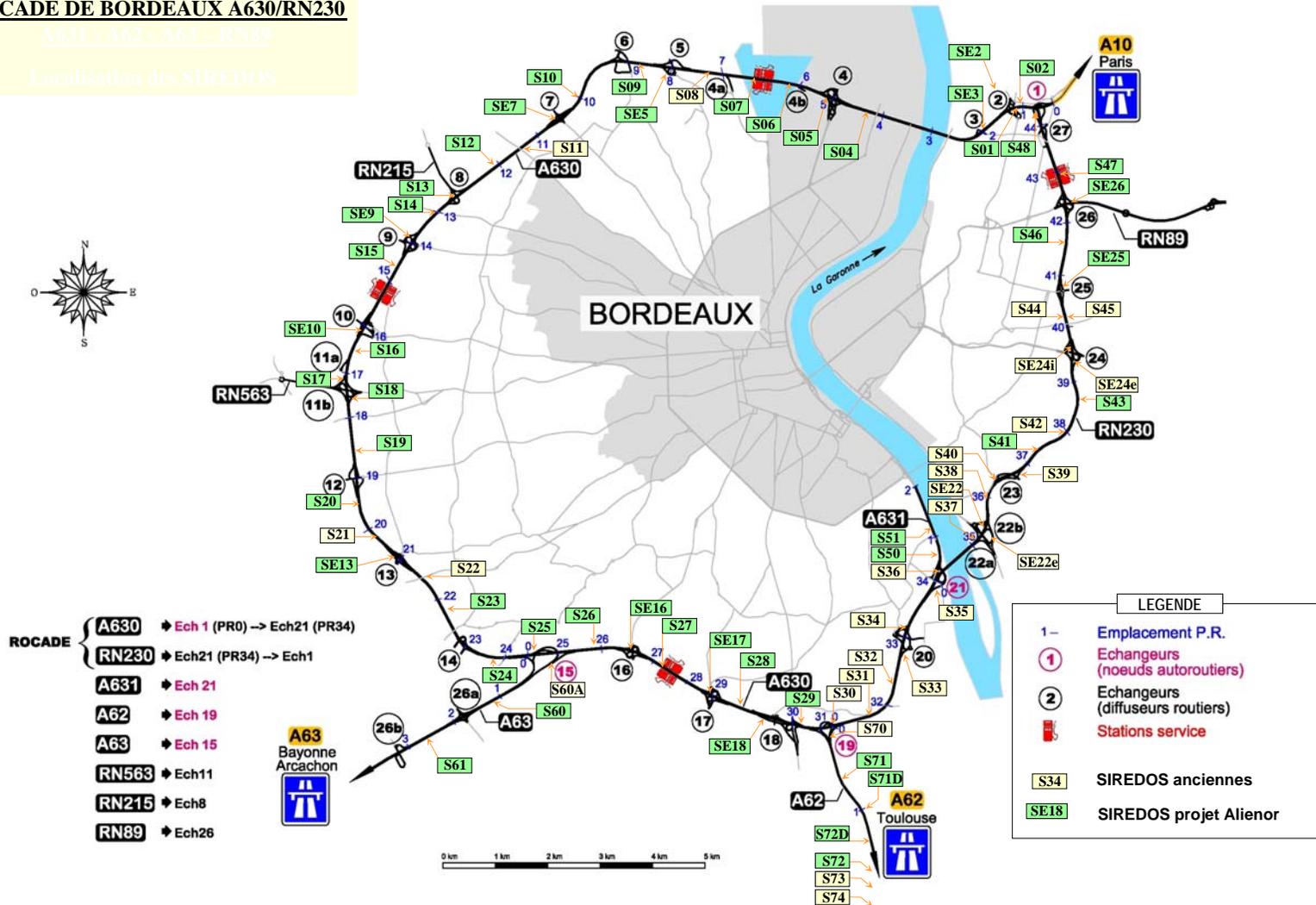
- la mise à niveau des fonctionnalités existantes, pour les adapter au renforcement des équipements,
- L'alimentation du site Bison Futé d'information trafic sur les voies rapides et la mise à disposition des informations brutes pour l'utilisation par d'autres gestionnaires

L'implémentation d'une stratégie de publication des temps de parcours devrait être effective au deuxième semestre 2008.

## ROCADE DE BORDEAUX A630/RN230

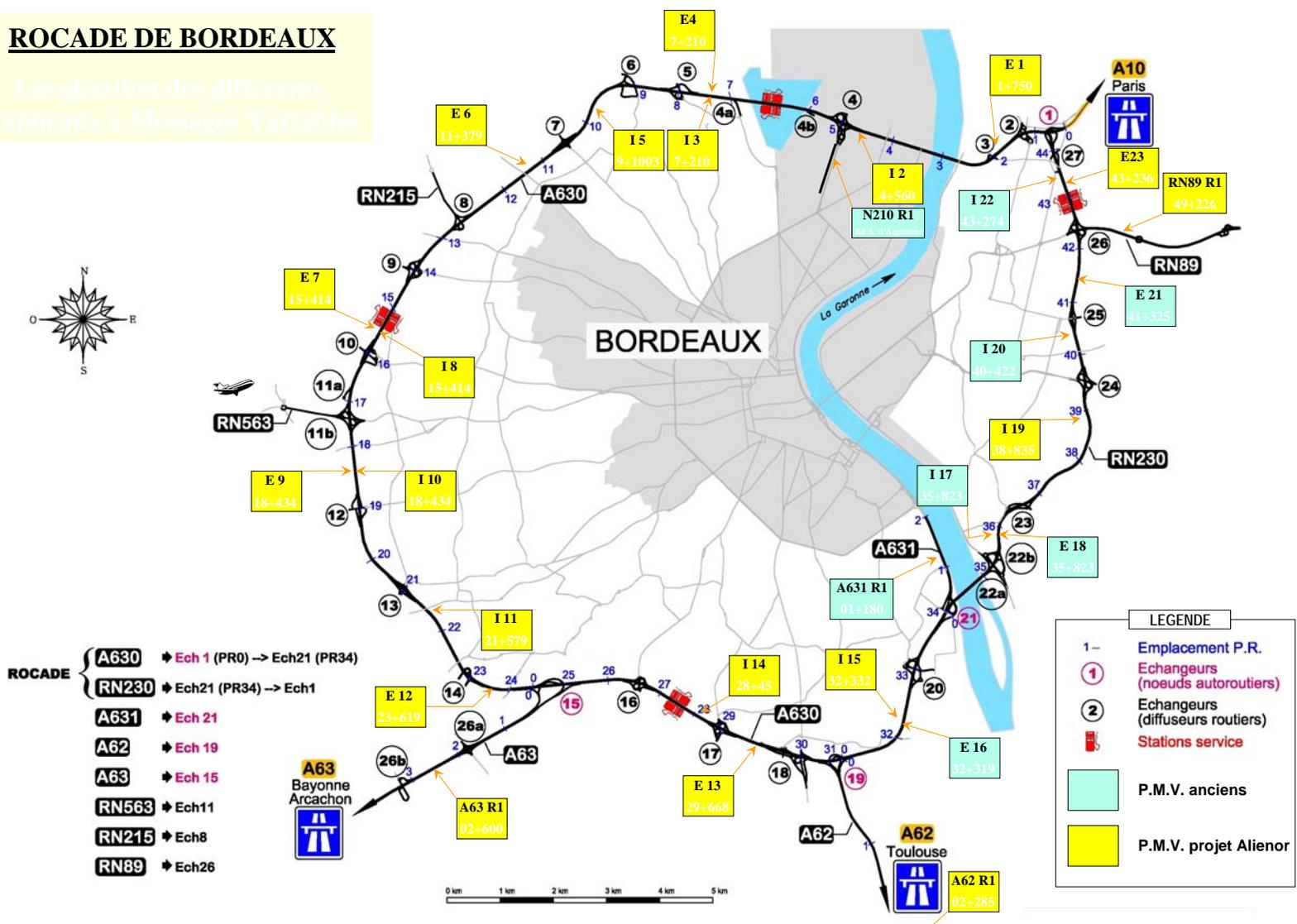
A631 - A62 - A63 - RN89

Localisation des SIREDOS



# ROCADE DE BORDEAUX

Localisation des différents  
Panneaux à Messages Variables



## Partie III - Répartition financière et achèvement de l'opération

### 1. Principes généraux

Au sein de la première phase, l'opération ALIENOR sera réalisée sur la base de trois sources de financement :

- financement 100% Etat sur le budget opérationnel Sécurité Routière
- financement au titre du XIème contrat de plan au titre de l'opération de mise à 2\*3 voies de la rocade Sud
- financement au titre du XIIème contrat de plan, objet de la présente convention. Pour ce volet, la répartition entre cofinanceurs est présentée dans la convention. Ce financement participe à hauteur de 4 706 760 € à l'atteinte des objectifs rappelés dans la première partie

### 2. Récapitulatif des dépenses engagées entre 2004 et 2007

	2000-2003	2004	2005	2006	2007	Total	Reste à réaliser	Total Prévu 1ère phase
<b>A. Etudes</b>	0 €	932 €	34 329 €	70 251 €	0 €	105 512 €	104 488 €	210 000 €
<b>B. Réseau de transmission</b>	355 283 €	903 €	96 834 €	1 601 637 €	115 626 €	2 170 283 €	0 €	2 170 283 €
<b>C. Recueil de données</b>	1 142 140 €	174 637 €	289 126 €	257 609 €	220 199 €	2 083 711 €	416 289 €	2 500 000 €
<b>D. Gestion de trafic</b>	160 329 €	0 €	608 526 €	1 146 389 €	1 806 142 €	3 721 385 €	0 €	3 721 385 €
<b>E. Bâtiment</b>	305 530 €	257 609 €	10 491 €	26 282 €	139 512 €	739 424 €	2 164 576 €	2 904 000 €
<b>F. Informatique</b>	0 €	4 103 €	42 100 €	0 €	0 €	46 203 €	456 128 €	502 332 €
<b>Total</b>	1 963 281 €	438 184 €	1 081 407 €	3 102 168 €	2 281 478 €	8 866 519 €	3 141 481 €	12 008 000 €

### 3. Mobilisation des fonds de concours et achèvement de l'opération

	1 996	2 003	2 004	2 006	2 007	2 008	Total
<b>Région</b>			855 000 €		516 989 €		1 371 989 €
<b>Département</b>				520 000 €	120 000 €	122 245 €	762 245 €
<b>Communauté Urbaine de Bordeaux</b>	152 449 €	272 000 €		438 000 €			862 449 €

Le solde de la participation de la communauté urbaine de Bordeaux soit 338 087 € sera injecté dans les travaux de voirie qui concourent à la desserte du bâtiment construit au titre de l'opération. La CUB en assurera la maîtrise d'ouvrage.

Les travaux restant à réaliser en 2008 et 2009 seront financés par le solde des fonds de concours du Département prévus au 30/04/2008 et les crédits de paiement mis en place sur les deux exercices par l'Etat (budget opérationnel Sécurité Routière).