



CONSEIL MUNICIPAL PUBLIC

**Procès-verbal de la séance du
20 JUILLET 2009 A 15 H 00**

***La séance est ouverte sous la présidence de
M. Alain JUPPE, Maire de Bordeaux***

Etaient Présents :

M. Hugues MARTIN, Mme Anne BREZILLON, M. Didier CAZABONNE, M. Jean Louis DAVID, Mme Brigitte COLLET, M. Stéphan DELAUX, Mme Nathalie DELATTRE, M. Dominique DUCASSOU, Mme Sonia DUBOURG - LAVROFF, M. Michel DUCHENE, Mme Véronique FAYET, M. Pierre LOTHAIRE, Mme Muriel PARCELIER, M. Alain MOGA, Mme Arielle PIAZZA, M. Josy REIFFERS, Mme Elizabeth TOUTON, M. Fabien ROBERT, Mme Anne WALRYCK, Mme Laurence DESSERTINE, M. Jean Marc GAUZERE, M. Jean Charles BRON, Mme Chantal BOURRAGUE, M. Joël SOLARI (*absent de 17 h20 à 20 h*), M. Charles CAZENAVE, M. Alain DUPOUY, M. Jean-Pierre GUYOMARC ´H, Mme Mariette LABORDE, M. Jean-Michel GAUTE, Mme Marie-Françoise LIRE, Mme Sylvie CAZES-REGIMBEAU, Mme Nicole SAINT ORICE, Mme Constance MOLLAT, M. Maxime SIBE, M. Guy ACCOCEBERRY, Mme Emmanuelle CUNY, M. Jean-Charles PALAU, Mme Chafika SAILOUD, M. Ludovic BOUSQUET, M. Yohan DAVID, Mme Alexandra SIARRI, Mme Sarah BROMBERG, Mme Wanda LAURENT, Mme Paola PLANTIER, Melle JARTY, M. Jacques RESPAUD, M. Jean-Michel PEREZ, Mme Martine DIEZ, Mme Béatrice DESAIGUES, Mme Emmanuelle AJON, M. Matthieu ROUYEYRE, M. Pierre HURMIC, Mme Marie-Claude NOEL, M. Patrick PAPADATO, M. Vincent MAURIN,

Excusés :

Mme Anne Marie CAZALET, Mme Ana Marie TORRES, M. Jean-François BERTHOU, M. Nicolas BRUGERE, Mme Natalie VICTOR-RETALI,

Désignation du secrétaire de séance
Procès-verbal de la séance du 22 juin 2009

M. LE MAIRE. -

Mes chers collègues, nous allons commencer nos travaux. Notre séance est chargée pour cette dernière rencontre avant les vacances d'été.

Dans vos dossiers vous avez le procès-verbal de la séance du 22 juin. Appelle-t-il des remarques de votre part ?

Aucune remarque. Il est donc adopté.

Je vais demander à Laetia JARTY d'assurer le secrétariat de notre séance.

M. Le Maire

Communication du Maire

Agenda 21

Point d'étape du plan d'actions 2009

Monsieur le Maire présente le rapport suivant :

Six mois après l'adoption de l'agenda 21 de la ville de Bordeaux par le conseil municipal, le 22 décembre 2008, il vous est proposé un premier point d'étape des actions engagées, dans la perspective d'un bilan plus complet et d'une actualisation de ce plan en fin d'année, comme cela a été acté en décembre dernier.

Ce point d'étape aborde les différentes dimensions de notre agenda 21, sur le plan environnemental, sociale et économique.

En préalable, vous trouverez ci-après quelques enseignements qui peuvent être tirés d'un récent sondage fait par l'IFOP, début juin, à la demande de la Ville, auprès des Bordelais, portant sur cette thématique.

Ce sondage fait apparaître tout d'abord un niveau de sensibilisation sur les différents thèmes de l'Agenda 21 particulièrement élevé chez les Bordelais: en effet, 90% des personnes interrogées se disent très inquiètes et très préoccupées de l'état de l'environnement et 84% sont très préoccupées par la question du réchauffement climatique.

95% des Bordelaises et Bordelais (contre 89% pour l'ensemble des français) connaissent le concept de développement durable et 78% d'entre eux affirment bien connaître cette notion (contre 61% pour l'ensemble des français)

39% de nos concitoyens connaissent l'existence de l'Agenda 21 de la Ville. 15% seulement pensent que la Ville n'a pas mis en place celui-ci.

Au niveau local, les principales préoccupations concernent les pollutions de toutes natures, particulièrement la pollution automobile et celle associée à l'activité industrielle. 18% de la population craint un impact de l'effet de serre sur le climat de notre ville.

En ce qui concerne l'action municipale, 76% de la population pense que la Ville est très mobilisée sur la thématique du développement durable. Mais pour autant la Ville n'est globalement jugée ni en avance ni en retard dans l'action à déployer.

Les résultats de ce sondage nous confortent dans la nécessité de poursuivre et d'accroître la sensibilisation et la concertation en cours ainsi que la mobilisation de l'ensemble de la population.

Séance du lundi 20 juillet 2009

Les actions menées en matière de sensibilisation et de concertation

La sensibilisation et la mobilisation au cours du premier semestre se sont développées sur plusieurs axes :

En premier lieu, la Ville a développé de nouvelles méthodes de concertation, en associant les habitants de façon approfondie sur ses grands projets d'aménagement ou d'équipement, sous forme d'ateliers : les ateliers de la Bastide ont permis une forte appropriation par les habitants du projet de développement de ce quartier ; la concertation lancée sur le secteur des Bassins à Flots se fait suivant un mode de fonctionnement identique.

L'atelier de la Halle des Douves, enfin a permis de recueillir l'ensemble des attentes des associations du quartier nécessaire à la définition du contenu du projet.

La Maison éco citoyenne mobile a circulé de nouveau dans les quartiers entre début avril et fin juin et a accueilli près de 9.300 visiteurs (contre 7.200 l'an dernier d'avril à octobre) autour de son exposition « North South East West - Un panorama du changement climatique à 360° » du British Council.

Plus d'une dizaine d'associations ont contribué à l'animation de la Maison éco citoyenne mobile et aux ateliers thématiques dans les quartiers.

L'exposition Eco-citoyen, éco-citoyenne a accueilli de juin 2008 à juin 2009 plus de 29.000 visiteurs au Jardin Botanique.

Les conférences éco citoyennes ont attiré plus d'un millier de personnes au cours du premier semestre 2009 avec les interventions d'Isabelle Autissier, Jean-Louis Etienne et Michel Serres.

La projection du film « Home », de Yann Arthus-Bertrand, le 5 juin 2009 sur la place des Quinconces a attiré un millier de personnes, alors que se tenait la seconde édition du Festival Changement d'Ere dont le bilan est en cours.

La Ville s'est associée à l'ADEME pour accueillir à Bordeaux l'Université de Tous les Savoirs (UTLS) pour un cycle de 7 conférences sur le thème : « développement durable : la croissance verte, comment ? », conclu par Luc Ferry le 22 juin dernier.

La sensibilisation des communautés étrangères et des personnes n'ayant pas accès à la langue française s'est particulièrement développée au cours de ce premier semestre.

Les ateliers de sensibilisation avec les communautés turques, sénégalaises, et l'association Promofemmes ont attiré plus d'une centaine de personnes.

La traduction en 9.000 exemplaires du guide sur les éco gestes en quatre langues (Wolof, Arabe, Turc, Créole) a permis aux familles issues de la diversité de disposer d'un outil pour changer leur comportement.

Enfin, la fête éco citoyenne «Diversi'Terre» organisée le 27 juin 2009 au Jardin Botanique a permis à plus de 300 personnes issues de la diversité de dialoguer sur le développement durable et d'échanger sur leur culture propre autour de concerts et d'animations.

En ce qui concerne les supports « Web » la rubrique développement durable de la Ville de Bordeaux a reçu près de 20.000. En particulier, la page thermographie aérienne a reçu 4 000 visites au cours du premier semestre soit onze fois plus que l'an dernier.

La Maison éco citoyenne provisoire installée dans un galet du Jardin Botanique a cessé son activité fin juin au profit de la délocalisation de permanences des «espaces info énergie» dans les mairies annexes, contribuant à diffuser dans tous les quartiers l'information que cette Maison éco citoyenne apportait sur la base de l'exploitation notamment de la carte thermique du bâti bordelais.

La concertation qui sera menée pendant le second semestre 2009 sera orientée vers les quartiers, et vers les acteurs associatifs qui oeuvrent pour le développement durable. La Ville se fera assister pour mener celle-ci par un cabinet spécialisé. L'objectif sera de recueillir par des formes de mobilisation adaptées les attentes, projets et bonnes pratiques émanant de nos concitoyens, du milieu associatif, des différents acteurs afin d'adapter en conséquence le plan d'actions de notre Agenda 21, notamment pour 2010.

Point d'étape sur les actions significatives engagées

Où en sommes nous aujourd'hui de l'avancement de notre Agenda 21, décliné en 21 objectifs, 57 actions et 260 mesures ? Quelles sont les réalisations parmi les plus significatives ou les plus symboliques qui sont engagées depuis le mois de décembre 2008?

Il convient de les reprendre thème par thème.

Thème 1 – Lutter contre les causes et les effets du changement climatique

Au titre de la maîtrise de la consommation d'énergie:

La campagne de diagnostic des bâtiments municipaux est engagée avec 14 réalisations sur 50 prévues d'ici fin 2009.

Les restructurations lourdes des écoles Montaud et Beck Buisson ont permis ou permettront de réduire respectivement par deux ou par trois leur consommation d'énergie.

Le budget d'un million d'euros alloué aux travaux d'économie d'énergie dans les bâtiments sera consommé cette année.

Les travaux réalisés à ce titre concerneront principalement l'enveloppe des bâtiments. Cette programmation annuelle de travaux d'amélioration des performances énergétiques du bâtiment existant sera poursuivie en 2010 avec une proposition de budget à deux millions d'euros afin de répondre à l'objectif de diminuer de 20% la consommation d'énergie des bâtiments municipaux d'ici 2014.

La Maison éco citoyenne définitive, quai Richelieu, dont les travaux débiteront à l'automne, sera à ce titre un Bâtiment Basse Consommation (BBC).

Pour aider aux changements de comportement des services de la Ville, le recensement des 212 correspondants énergie est effectué. La formation de ceux-ci est en cours, ils devront initier des comportements plus économes au sein de la collectivité.

En matière de lutte contre la précarité énergétique.

L'expérimentation d'équipement de quelques familles en kits d'économie d'énergie et d'eau est en cours, avec une action d'accompagnement à l'appui.

Des actions avec le CCAS sont à l'étude pour les logements appartenant à cet organisme. Il en est de même avec In'Cité avec lequel des contacts ont été pris.

Une opération d'accompagnement des locataires du quartier de Belcier est prévue et sera menée en complément des actions incitatives proposées en faveur des propriétaires occupants (délibération de ce jour).

Outre la thermographie aérienne mise à disposition des Bordelaises et Bordelais dans les mairies de quartier, ces dernières abritent désormais un espace info énergie offrant sur rendez-vous un véritable conseil personnalisé, à titre gracieux.

Le personnel d'accueil des mairies annexes a bénéficié pendant le premier semestre d'une formation spécifique au développement durable.

Concernant le développement de la part des énergies renouvelables dans la consommation d'énergie de la Ville (objectif: 23% d'ici 2014):

Les principales actions portent sur :

La géothermie

La production d'énergie par géothermie profonde portée dès 2010 à 9 GWh par an. Les travaux de raccordement à l'Hôtel de Ville à cette ressource sont programmés pour 2010.

Le photovoltaïque

La désignation de l'opérateur des ombrières du parking du parc des expositions sera connue à la fin de l'été (80.000m²).

Le lancement de la consultation pour l'installation de 25 000 m² de panneaux photovoltaïques sur les toits de la base sous marine va intervenir dès transfert (en cours) de la propriété de la Base à la Ville. Cette réalisation sera cependant conditionnée au maintien des caractéristiques architecturales du lieu, qui fait partie du secteur patrimonial de l'UNESCO.

Enfin, l'appel d'offre visant l'installation de 450 m² sur les gymnases de Bordeaux Nord est programmé pour cet été

D'une manière plus symbolique notre future Maison éco citoyenne sera équipée d'une production chauffage bois couplée avec des panneaux solaires et photovoltaïques.

L'éolien

La campagne de mesure engagée sur le champ de Labarde s'achèvera au mois de septembre. Les vitesses moyennes mesurées à 80 m de hauteur (5,4 m/s) sont insuffisantes pour déployer des éoliennes classiques sur ce site. Des études complémentaires sont menées pour rechercher la hauteur minimale pour disposer d'un vent de 6 m/s (vitesse minimale d'exploitation d'une éolienne).

Séance du lundi 20 juillet 2009

En matière d'aménagement urbain et d'habitat durable, nous pouvons citer :

La finalisation pour juillet de l'étude confiée à CAP TERRE pour décliner les objectifs de la future opération d'aménagement Bastide Niel autour de 4 thèmes majeurs (énergie, déplacement, eau, déchets),

Le lancement de l'étude d'urbanisme sur le secteur Bastide-Brazza au débouché du pont Bacalan-Bastide pour permettre la requalification du secteur des friches en quartier urbain et d'intégrer les enjeux environnementaux,

L'opération complexe de logements/équipement publics sur l'îlot Armagnac (label BBC) et l'immeuble de bureaux en standard passif de la rue Achard, l'instruction de ces deux permis de construire étant en cours,

Les travaux des 77 logements sociaux réalisés par la société Domofrance rue Poujeau sur une propriété de la Ville dont le permis de construire a été délivré.

En matière de développement de l'offre de logement éco réhabilités dans les quartiers centraux, le dispositif initié dans le quartier Belcier est exemplaire (la délibération est soumise au Conseil Municipal de ce jour).

Au titre du programme de rénovation des quartiers anciens dégradés, la Ville déposera sa candidature avant le 31 juillet prochain auprès du MEEDDAT.

La charte pour une construction durable avec l'ensemble des acteurs de la promotion construction est en cours d'élaboration pour une signature prévue à la fin de l'année.

Au titre des actions pour favoriser les modes de déplacements doux:

Le plan de l'éco-mobilité est en cours d'élaboration concertée avec les partenaires et devrait voir le jour en fin d'année, alors que le code de la rue fait l'objet d'une réactualisation avec l'ensemble des partenaires.

Parmi les actions engagées, on peut citer:

La Création de quatre nouvelles stations d'auto partage portant ainsi à quinze le nombre de stations sur Bordeaux,

La délivrance de 59 disques verts afin de favoriser le stationnement des véhicules non polluant en ville,

L'autorisation expérimentale du «tourne à droite» à sept feux rouges pour les vélos, en cours depuis le 28 mai 2009,

L'extension des contre-sens cyclables et du périmètre des zones 30 et 20,

La pose d'arceaux à vélos (7500 places de stationnement aujourd'hui pour un objectif de 7800 fin 2009) dont l'équipement des écoles (36% équipées aujourd'hui) et l'acquisition de 500 nouveaux vélos qui conforte l'offre de prêt gratuit par la Ville aux Bordelais et aux associations d'insertion,

Le soutien de la Ville à la 1ère édition de l'opération «mes courses à vélo» organisée par Vélo-cité et la Ronde des quartiers (275 commerçants participants),

Séance du lundi 20 juillet 2009

La préparation du déploiement des 100 stations de vélos en libre service sur Bordeaux en lien avec la CUB et Kéolis.

En matière de tourisme, l'édition du topo guide Bordeaux à pieds présentant 100 Km de circuit de balade à pieds devrait favoriser l'écomobilité.

Dans les écoles, plusieurs pédibus ont vu le jour: trois lignes de ramassage dans le quartier Saint Augustin (Groupe Flornoy), deux lignes à Deyries/Sablières. Un autre projet est en cours d'élaboration sur le groupe scolaire Francin / Fiéffé. L'objectif est d'ouvrir deux pédibus par quartier pour la rentrée scolaire 2009 / 2010. A ce jour, 9 écoles sont candidates.

Afin de réduire, mieux gérer et valoriser nos déchets:

Les services de la Ville accompagnent le déploiement du tri sélectif organisé par la CUB en porte à porte dans les nouveaux secteurs où celui-ci est étendu.

Quatre ambassadeurs du tri jouent un rôle important auprès des habitants qu'ils visitent lorsque se pose un problème.

La création du comité citoyen de propreté dont le premier s'est tenu en juillet a permis la constitution de groupe de travail réunissant élus, représentant de l'administration, riverains, commerçants, et syndicats de copropriété. Chargé de réfléchir à l'amélioration de dispositifs existants en matière de collecte et de propreté de la ville, il présentera à l'automne des propositions d'amélioration de recours au civisme de nos concitoyens.

L'acquisition de mobilier urbain se poursuit. 100 cendriers de rue ont été installés, et la Ville équiper la voie publique de 400 corbeilles supplémentaires.

Le nouveau règlement des halles et marchés de plein air est en cours d'élaboration. Il visera à conditionner l'installation de commerçants à des critères de développement durable et à réduire le volume des déchets à l'instar du marché Pey Berland qui peut être considéré comme un marché «zéro déchet».

La Ville a pris le relais de la CUB en subventionnant l'achat par des particuliers de composteurs et en étendant le système aux associations (124 composteurs à fin juin).

Thème 2 - Protéger la biodiversité et préserver les ressources en eau

La réduction de la consommation d'eau de la Ville dans les parcs et jardins a atteint un seuil qu'il nous faut maintenant maintenir.

La réhabilitation en cours des grands bassins des parcs et jardins va permettre de limiter, voire de supprimer, les prélèvements dans les nappes profondes.

La Ville va en œuvre pour la deuxième année la convention « d'écrêtement jour de pointe collectivité » en suspendant l'arrosage des jours de pointe.

Une opération pilote visant à diminuer la consommation d'eau dans les 50 bâtiments de la Ville les plus consommateurs (représentant 30% de la consommation globale) est engagée : il s'agit principalement de la pose de matériel hydro économe sur les 6 000 points d'eau.

La Ville a pris le relais de la CUB en subventionnant l'achat par des particuliers de récupérateurs d'eau pluviale et en étendant le système aux associations (100 à fin juin).

Au titre de la protection de la bio diversité:

Depuis avril 2009, 11 espèces animales régionales sont accueillies dans le parc Bordelais en remplacement de l'ancienne ménagerie d'animaux exotiques alors que le Parc floral accueille de nouvelles espèces animalières locales menacées de disparition.

La labellisation en Espaces Verts Ecologiques (E.V.E.) des principaux parcs et jardins de la Ville est en cours, le diagnostic et le plan d'action ayant été réalisés.

La gestion raisonnée et optimisée des parcs et jardins est également engagée. La démarche ISO 14.001 en cours permettra de mettre en place un système de management environnemental. L'objectif de certification pour 2011 devrait être atteint.

L'ambitieux plan de formation de l'ensemble des agents de la Direction des Parcs et Jardins et du Jardin Botanique devrait s'achever cette année. Il avait été initié fin 2007 pour un programme de 3 000 jours de formation.

Thème 3 - Agir pour un environnement respectueux de la santé

Le conseil scientifique a rendu son premier rapport relatif aux risques inhérents aux implantations des antennes relais et à l'usage des téléphones mobiles et l'a présenté le 26 mai dernier au Conseil Consultatif et Participatif du développement durable. Une campagne de communication sera engagée à la rentrée pour informer complètement la population Bordelaise et promouvoir une utilisation raisonnée du téléphone portable notamment à l'attention des enfants et des jeunes.

La suppression de l'usage de produits phytosanitaires d'ici 2012 pourrait être atteint avant cette date. En effet, pour le premier semestre 2009 les herbicides utilisés dans les parcs et jardins représentent 0,2% de la quantité utilisée en 2005 et aucun insecticide ou fongicide n'a été mis en œuvre.

Séance du lundi 20 juillet 2009

Le désherbage des voies publiques a concerné en 2008 des zones test qui représentaient 10 à 15% du territoire de la ville. Ces zones ont été étendues à 40% du territoire en 2009.

Deux bâtiments municipaux vont faire l'objet d'un diagnostic de qualité de l'air intérieur par l'AIRAQ.

Plus de 10% des denrées utilisés pour la restauration scolaire sont aujourd'hui issues de l'agriculture bio ou de qualité label rouge, AOC ou issues du commerce équitable (objectif à atteindre : 20%). La semaine «fraich'attitude» permet de promouvoir par ailleurs la consommation de fruits et légumes crus de saison.

Thème 4 - Développer une économie et une consommation solidaires et durables

Depuis le début de l'année, la Ville poursuit son action vers les entreprises pour les inciter à devenir éco-responsables dans leur activité et leur mode de production.

A titre d'exemple, on peut citer:

Le soutien à l'association «Ronde des Quartiers» pour la promotion et la diffusion du label «commerçant artisan éco citoyen» (prés de 400 à ce jour),

La rédaction en cours d'une convention avec le club d'entreprises de Bordeaux Lac, portant sur un plan de déplacement entreprise commun, la gestion collective des déchets, la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences, et l'amélioration de la signalétique afin d'éviter les pollutions visuelles liées à l'affichage sauvage.

Le soutien de la Ville à l'implantation d'un pôle d'entreprises innovantes et éco responsables sur le quartier Bastide Niel (Projet Darwin),

L'accompagnement de la Ville à la mise en place du forum Need par l'intermédiaire de la Maison de l'emploi au cours du premier semestre pour promouvoir la formation et les métiers du développement durable, alors que son soutien à la CDPEA (Construction Durable et Performance Energétique en Aquitaine) permet de contribuer à la sensibilisation et formation des petites entreprises à la construction ou réhabilitation durable.

Dans un contexte de crise et de baisse de commande, la Ville développe des marchés et des activités pour les structures d'insertion:

A l'occasion de la livraison du parc des sports Saint Michel, le chantier de nettoyage des espaces publics a été confié à l'association Ininternet (public concerné: SDF).

La collecte des encombrants des quartiers Nord, Bassins à Flots, Chartrons Nord ainsi que le quartier de la Gare et Victor Hugo, Saint Michel pourrait être confiée d'une part à la régie de Bacalan et d'autre part à Ininternet. Ce dossier est à l'étude.

La réflexion sur l'ouverture de chantiers d'insertion réalisés avec les compagnons bâtisseurs est très largement engagée et pourrait déboucher sur une opération dès la rentrée, permettant la création d'une dizaine d'emplois d'insertion pendant un an.

Le renforcement de l'action de la Ville par l'inscription de clauses d'insertion dans l'achat public de la Ville devrait permettre d'atteindre en 2010 un volume d'heures en insertion supérieur à 20 000 heures. Cette action hautement symbolique pourrait déboucher sur un engagement formel en conseil municipal à la rentrée.

Séance du lundi 20 juillet 2009

La Maison de l'emploi a organisé treize manifestations, réunions ou ateliers destinés à rapprocher les demandeurs d'emplois des entreprises au cours du premier semestre 2009.

Enfin, l'ouverture annoncée en septembre 2009 dans le quartier des Chartrons d'une pépinière d'activité économique créative et de développement durable permettra la création de nouveaux emplois innovants.

Favoriser les achats éco-responsables de la Ville

Ceux-ci progressent :

Pour un volume d'achats traités de 2 270 000 € HT (35 marchés), 29 d'entre eux intègrent les critères développement durable. Afin de conforter notre action, les échanges d'expériences se poursuivent avec le réseau aquitain d'achats responsables.

Privilégier la production alimentaire locale et les réseaux d'auto-production

Après l'ouverture en avril dernier du Jardin partagé de la place des Martyrs de la résistance, sont prévus les réalisations prochaines d'un jardin partagé au Parc Rivière (avec aménagement spécifique pour personnes à mobilités réduite ou déficientes visuelles), et l'aménagement de 9 parcelles supplémentaires pour les jardins familiaux des Aubiers,

Thème 5 - Intégrer les publics les plus fragiles et améliorer leurs conditions de vie

Au titre de la lutte contre les situations d'exclusion, la Ville suit 346 jeunes en errance avec le CEID (structure pilote) et fait bénéficier 130 personnes des actions d'acquisition des savoirs de base accompagnés dans les quartiers prioritaires.

Deux postes d'écrivains publics sont maintenus cette année : un à Bordeaux Nord l'autre à Bordeaux Sud.

L'association Relais France qui collecte les vêtements a pu créer depuis le démarrage de son activité en juillet 2008 six emplois. En un an, sur Bordeaux, il a été collecté 500 tonnes. Le développement de cette activité dans la grande région Sud Ouest est grandement dû à l'engagement initial de la Ville de Bordeaux.

L'action en direction des populations ne maîtrisant pas la langue française s'est particulièrement développée depuis le début de l'année. Le guide des éco gestes traduit en quatre langues a été diffusé à 9 000 exemplaires.

Pour faciliter l'accessibilité physique et intellectuelle des établissements de la Ville, les diagnostics d'accessibilité sont en cours, l'ensemble devant être réalisé mi 2010. Une programmation annuelle de travaux et de mise en accessibilité sera proposée en septembre 2009 à partir des premiers diagnostics réalisés sur les grands équipements.

En matière de tourisme et handicap, il a été créé un quatrième itinéraire « promenade des quais ».

Le parcours d'insertion durable dans le logement et l'habitat est une de nos priorités.

Ainsi, en matière de production de logements très sociaux destinés aux plus démunis, le travail engagé au printemps avec l'association « les Toits de l'espoir » devrait déboucher à l'automne sur des propositions innovantes.

Thème 6 – Sensibiliser, informer, éduquer au développement durable et développer de nouvelles formes de gouvernance

Inscrire la culture dans la vie et dans la Ville

La carte culture à l'attention des jeunes et des familles est en cours d'élaboration. Sa mise en place est prévue à la rentrée de septembre.

Le grand évènement artistique biennal EVENTO programmé du 9 au 18 octobre 2009 fera l'objet d'un traitement répondant à un maximum de critères caractérisant une éco-manifestation.

En matière de politique de soutien aux lieux de fabriques et de diffusion l'ouverture des anciens entrepôts Citram au collectif POLA, en début d'année traduit notre volonté de structurer une nouvelle économie de la culture.

Eduquer toutes les générations au développement durable.

La mise en place de jardins pédagogiques dans les résidences pour personnes âgées est engagée avec trois résidences équipées à ce jour de meubles à jardiner.

Elaboration d'un Agenda 21 dans deux résidences pour personnes âgées gérées par le CCAS.

970 enfants des écoles bordelaises ont bénéficié des animations spécifiques proposées par la Maison éco-citoyenne mobile d'avril à fin juin.

370 enfants reçus par mois en classe verte, soit un doublement par rapport à 2007.

En complément des dispositifs existants : classes de découverte, séjours ski et classes de neige à vocation plus sportifs, la Ville va proposer à 5 classes de cycle 3 (CM1/CM2) au cours de l'année scolaire 2009/2010 de participer à des séjours « environnement à la montagne » de 6 jours. Objectif : faire découvrir aux enfants, en temps scolaire, le milieu montagnard à travers des sorties, des visites de sites caractéristiques, des observations en situation (relief, faune, flore).

La sensibilisation des enfants à la bio diversité a été confortée par la distribution dans quarante et une écoles de la Ville de plus de 3 000 plants produits par les lycéens du Lycée Horticole Camille Godard. Ces plants permettent la création de jardinetts ou jardinières entretenus par les enfants.

Ce même lycée Horticole s'est engagé dans une démarche d'Agenda 21 et qui devrait déboucher sur sa rédaction à l'automne.

Cet établissement a également engagé un partenariat Nord Sud avec la Ville jumelle Casablanca.

Sensibiliser le mouvement sportif et la jeunesse au développement durable.

Le guide éco sportif qui est finalisé sera édité à la rentrée, en complément du guide des éco-manifestations, plus généraliste, diffusé depuis mars dernier. Ce nouveau guide permettra aux dirigeants sportifs, animateurs et adhérents d'adopter des comportements individuels et collectifs plus éco-citoyen

Développer les actions, les supports, les lieux d'information, travailler en réseau et assurer la promotion des associations et des acteurs locaux experts, conforter la concertation citoyenne

Les actions menées au cours du premier semestre pour sensibiliser, informer au développement durable ont été présentées au début de cette communication, de même que la nouvelle concertation qui démarrera en septembre.

Le second semestre sera mis à profit pour :
mener à bien une nouvelle phase de concertation avec la population,
définir avec l'ensemble des associations et experts le calendrier partagé du développement durable de Bordeaux,
définir le programme d'animation de la future maison éco-citoyenne quai Richelieu,
élaborer enfin pour nos concitoyens le baromètre du développement durable.

Gouvernance Agenda 21:

Le Conseil scientifique du développement durable mis en place en janvier dernier, vient conforter le dispositif de gouvernance de l'Agenda 21 dont les pivots centraux s'appuient sur le Comité de pilotage Agenda 21 (dont la dernière réunion s'est tenue le 16 juillet dernier) et le Conseil Consultatif et Participatif du développement durable.

L'inscription de la Ville dans des réseaux :

Cette participation s'est intensifiée :

Réseaux locaux (Réseau départemental des Agenda 21 de Gironde en 2008, J'éco l'eau Gironde en décembre 2008, Comité de pilotage régional « projets territoriaux de développement durable - Agenda 21, depuis 2007),

Réseaux nationaux (Comité 21 en mai 2008, Commission développement durable de l'Association des maires des grandes villes de France, Club des Villes et Territoires cyclables depuis sa fondation en 1988 ...),

Réseaux européens (Eurocités, Association Energie-Citées en mars 2009, association ACCID en juin 2009

Réseaux internationaux (ICLEI - Conseil National pour les initiatives écologiques locales en janvier 2008)

L'adhésion de la Ville à ces différents réseaux poursuit plusieurs objectifs:

Mutualiser nos efforts et rendre cohérente notre politique au sein du territoire local,
S'inspirer des bonnes pratiques et des opérations pilotes mises en œuvre par d'autres Villes françaises ou étrangères et faire connaître nos propres avancées (ex : notre participation aux travaux du Comité 21 sur l'énergie, la ville durable...),
Saisir les opportunités d'inscription dans divers concours ou appels à projets (ex : les Rubans du développement durable),
Faire entendre la voix des villes qui représentent près de 80% de la population mondiale pour tirer vers le haut les exigences en matière de développement durable au plus haut niveau (exemple de la participation de Bordeaux au sommet de Copenhague des

Collectivités locales en juin dernier dans le cadre des rencontres préalables au COMOP 15),

Construire ensemble des projets pilotes (ex : projet d'éco-centre 2.0 en cours dans le cadre du cluster de 21 villes d'Europe et de Méditerranée connectées et durables, « Cluster Green & Connected Cities »).

Thème 7 – Développer les coopérations internationales et la solidarité Nord Sud

La coopération en matière de protection de l'environnement d'insertion sociale des publics fragiles de diversité et de gouvernance s'est largement engagée au cours du premier semestre.

Appui du projet d'assainissement pluvial de Ouagadougou mené par l'agence Adour Garonne.

Echanges d'expériences avec Wuhan sur les éco entreprises spécialistes du traitement des déchets.

Deuxième phase de l'appui de la création d'une brigade verte à Bamako.

Formation d'animateurs jeunesse de jeunes Oranais.

Engagement de l'opération d'auto réhabilitation de l'habitat à Oran en collaboration avec l'association les compagnons bâtisseurs.

En matière de financement des actions de co-développement, dans le cadre de la compensation de nos émissions carbonées incompressibles, deux projets de mécanisme de développement propre ont vu le jour :

Electrification par énergie solaire d'un centre communautaire de santé au Mali.

Participation au fonctionnement d'une centrale hydro électrique en Chine.

Enfin, il est important de souligner les trois éléments suivants :

Le dossier de reconnaissance de notre Agenda 21 par le MEEDDAT a été déposé début juin et un audit mené avant la reconnaissance par le Ministère de l'Ecologie devrait s'effectuer au cours du second semestre.

Par ailleurs, la Ville a été retenue comme ville pilote par le Commissariat au développement durable du MEEDDAT pour évaluer son Agenda 21 et établir ainsi le futur référentiel pour l'évaluation des projets territoriaux qui doit être publié en 2010. Notre Ville fait partie des 13 collectivités retenues pour cette évaluation.

Ces deux audits effectués par des experts extérieurs devraient nous permettre d'améliorer le contenu de notre Agenda 21 et d'établir des indicateurs stratégiques communs que nous pourrions partager avec l'ensemble des collectivités disposant d'un Agenda 21 et cela, à partir de 2011.

Enfin, l'ensemble de ces indicateurs nous permettra de proposer pour la fin de l'année un baromètre du développement durable facilement compréhensible par l'ensemble de la population bordelaise, de façon à pouvoir analyser année après année les progrès en matière de changement de comportement et d'actions réalisés par les Bordelais et par la Ville au sein de ses services.

METHODOLOGIE

Ce document présente les résultats d'une étude réalisée par l'Ifop. Elle respecte fidèlement les principes scientifiques et déontologiques de l'enquête par sondage. Les enseignements qu'elle indique reflètent un état de l'opinion à l'instant de sa réalisation et non pas une prédiction.

Aucune publication totale ou partielle ne peut être faite sans l'accord exprès de l'Ifop.

Étude réalisée par l'Ifop pour :	La Mairie de Bordeaux
Échantillon	Échantillon de 805 personnes, représentatif de la population de Bordeaux âgée de 18 ans et plus. La représentativité de l'échantillon a été assurée par la méthode des quotas (sexe, âge, profession du chef de ménage) après stratification par canton.
Mode de recueil	Les interviews ont eu lieu par téléphone au domicile des personnes interrogées.
Dates de terrain	Du 10 au 13 juin 2009

NB sur la Norme Ifop : Dans ce document, il est fait référence à la « Norme Ifop ». Celle-ci constitue la compilation des résultats mesurés par l'Ifop depuis 2000 dans le cadre des études de climat municipal menées par notre Institut.

LE JUGEMENT SUR L'ACTION DE LA MUNICIPALITE DANS DIFFERENTS DOMAINES

Question : Pour chacun des points suivants, diriez-vous que l'action de la municipalité est plutôt positive ou plutôt négative ?

	Plutôt positive (%)	Plutôt négative (%)	Nsp (%)	TOTAL (%)
La mise en valeur du patrimoine	95	5	-	100
L'animation de la ville	80	20	-	100
La protection de l'environnement	78	22	-	100
La sécurité des personnes et des biens	77	23	-	100
L'action en faveur du troisième âge	67	27	6	100
Les actions en faveur des jeunes	67	30	3	100
Le traitement des déchets ménagers	65	35	-	100
La propreté et l'entretien de la ville	61	39	-	100
Les économies d'énergie et d'eau	56	43	1	100
L'action en faveur du logement	53	45	2	100
L'aide aux personnes défavorisées	50	46	4	100
Le stationnement	29	71	-	100

LE NIVEAU D'IMPLICATION SUR DIFFERENTES THEMATIQUES DU DEVELOPPEMENT DURABLE

Question : Je vais vous citer différentes phrases, pour chacune d'elles vous me direz si elle s'applique tout à fait, assez, peu, pas du tout à votre cas personnel ?

- Récapitulatif : Total «Oui» -

	Ensemble des Bordelais (%)	Comparatif : Ensemble des Français 1 (%)
Vous êtes très inquiet et très préoccupé de la protection de l'environnement	90	92
Vous êtes très préoccupé par la question du réchauffement climatique	84	
Vous pratiquez consciencieusement le recyclage de vos déchets (plastique, verre, papier)	82	92
Vous êtes particulièrement vigilant à propos des répercussions sur votre santé des produits que vous consommez ou utilisez	80	88
Vous êtes favorable aux amendes en cas de flagrant délit de pollution appliquées également aux particuliers	79	86
Vous parlez souvent de pollution et d'environnement avec vos proches, vos enfants, vos amis	72	77
Vous cherchez à privilégier les produits de marques locales ou de PME plutôt que les grandes marques nationales ou internationales	66	77

¹ « Observatoire du Développement Durable » : Enquête Ifop en souscription réalisée par téléphone au domicile des personnes interrogées, du 8 au 23 décembre 2008, auprès d'un échantillon de 2008 personnes représentatif de la population française âgée de 15 ans et plus.

LE NIVEAU D'IMPLICATION SUR DIFFERENTES THEMATIQUES DU DEVELOPPEMENT DURABLE

Question : Je vais vous citer différentes phrases, pour chacune d'elles vous me direz si elle s'applique tout à fait, assez, peu, pas du tout à votre cas personnel ?

	TOTAL Oui (%)	Tout à fait (%)	Assez (%)	TOTAL Non (%)	Peu (%)	Pas du tout (%)	Nsp (%)	TOTAL (%)
Vous êtes très inquiet et très préoccupé de la protection de l'environnement	90	45	45	10	7	3	-	100
Vous êtes très préoccupé par la question du réchauffement climatique	84	45	39	16	10	6	-	100
Vous pratiquez consciencieusement le recyclage de vos déchets (plastique, verre, papier)	82	58	24	18	9	9	-	100
Vous êtes particulièrement vigilant à propos des répercussions sur votre santé des produits que vous consommez ou utilisez	80	48	32	20	15	5	-	100
Vous êtes favorable aux amendes en cas de flagrant délit de pollution appliquées également aux particuliers	79	54	25	21	11	10	-	100
Vous parlez souvent de pollution et d'environnement avec vos proches, vos enfants, vos amis	72	38	34	28	19	9	-	100
Vous cherchez à privilégier les produits de marques locales ou de PME plutôt que les grandes marques nationales ou internationales	66	33	33	34	22	12	-	100

LA NOTORIETE DE L'EXPRESSION «DEVELOPPEMENT DURABLE»

Question : Avez-vous déjà entendu parler de l'expression « Développement Durable » ?

	Ensemble des Bordelais (%)	Comparaison : Ensemble des Français ² (%)
Oui	95	89
Non	5	11
TOTAL	100	100

² « Observatoire du Développement Durable » : Enquête Ifop en souscription réalisée par téléphone au domicile des personnes interrogées, du 8 au 23 décembre 2008, auprès d'un échantillon de 2008 personnes représentatif de la population française âgée de 15 ans et plus.

LE NIVEAU DE CONNAISSANCE DU DEVELOPPEMENT DURABLE

Question : Diriez-vous que vous connaissez la notion de « Développement Durable »... ?

Base : personnes ayant déclaré connaître l'expression « Développement Durable », soit 95% de l'échantillon	Ensemble des Bordelais (%)	Comparaison : Ensemble des Français ³ (%)
TOTAL Bien	78	61
Très bien	21	6
Assez bien	57	55
TOTAL Mal	22	39
Assez mal	20	33
Très mal	2	6
Ne se prononcent pas	-	-
TOTAL	100	100

³ « Observatoire du Développement Durable » : Enquête Ifop en souscription réalisée par téléphone au domicile des personnes interrogées, du 8 au 23 décembre 2008, auprès d'un échantillon de 2008 personnes représentatif de la population française âgée de 15 ans et plus.

LA NOTORIETE DE LA MISE EN PLACE D'UN AGENDA 21 A BORDEAUX

Question : A votre avis, la municipalité de Bordeaux a-t-elle mis en place un Agenda 21 ?

	Ensemble (%)
Oui	39
Non	15
Ne se prononcent pas/ Ne connaissent pas l'agenda 21	46
TOTAL	100

LES PRINCIPALES PREOCCUPATIONS ENVIRONNEMENTALES DANS LA REGION DE BORDEAUX

Question : A Bordeaux et dans ses environs, qu'est-ce qui vous préoccupe particulièrement en matière d'environnement ?

	Ensemble (%)
La pollution de l'air liée à l'automobile	50
Le traitement des déchets ménagers et industriels	41
La pollution des cours d'eau et des rivières	37
La pollution de l'air liée aux activités industrielles	33
La qualité de l'eau du robinet	31
Les produits utilisés pour l'agriculture	28
Le traitement des eaux usées	22
La protection des espèces animales et végétales	19
L'impact de l'effet de serre sur le climat	18
Rien en particulier	3
Ne se prononcent pas	-
TOTAL	(*)

(*) Total supérieur à 100, les interviewés ayant pu donner plusieurs réponses

LA MOBILISATION PERÇUE DE LA MUNICIPALITE ET DU MAIRE SUR LA THEMATIQUE DU DEVELOPPEMENT DURABLE

Question : Diriez-vous que la municipalité de Bordeaux / le Maire de Bordeaux, Alain Juppé est très, assez, peu, ou pas du tout mobilisé(e) sur la thématique du développement durable et de la protection de l'environnement ?

Base : chaque item (la municipalité de Bordeaux / le Maire de Bordeaux, Alain Juppé) a été posé à une moitié de l'échantillon.	La municipalité de Bordeaux.(%)	Le Maire de Bordeaux, Alain Juppé (%)
TOTAL Mobilisé(e)	76	87
Très mobilisé(e)	16	29
Assez mobilisé(e)	60	58
TOTAL Pas mobilisé(e)	24	13
Peu mobilisé(e)	22	12
Pas du tout mobilisé(e)	2	1
Ne se prononcent pas	-	-
TOTAL	100	100

LE JUGEMENT SUR LE POSITIONNEMENT DE LA MUNICIPALITE ET DU MAIRE EN MATIERE DE DEVELOPPEMENT DURABLE

Question : Sur cette thématique du développement durable et de la protection de l'environnement, avez-vous le sentiment que la municipalité de Bordeaux est en avance, en retard ou ni en avance, ni en retard ?

Base : chaque item (la municipalité de Bordeaux / le Maire de Bordeaux, Alain Juppé) a été posé à une moitié de l'échantillon.	La Municipalité de Bordeaux (%)	Le Maire de Bordeaux, Alain Juppé (%)
En avance	15	20
En retard	16	10
Ni en avance, ni en retard	69	70
TOTAL	100	100

M. LE MAIRE. -

Je vais demander à Anne WALRYCK, adjointe compétente dans tous les sens du terme, de nous présenter ce point d'étape qui a été d'ailleurs présenté la semaine dernière au Conseil Consultatif et Participatif du Développement Durable.

MME WALRYCK. -

Monsieur le Maire, mes chers collègues, je ne vais pas vous infliger la lecture de la communication qui vous a été adressée vendredi dernier après avoir été présentée, comme l'a indiqué Monsieur le Maire, jeudi dernier devant l'instance de gouvernance de l'agenda 21.

Je m'en tiendrai donc à quelques éléments d'information ou de constat.

Tout d'abord je me permettrai de rappeler que notre agenda 21 qui est le fil rouge de la politique du développement durable de notre ville a été voté il y a 6 mois. C'est donc un travail totalement collaboratif, collectif, à la fois interne et externe qui a été mené tant pour son élaboration que pour sa mise en œuvre depuis 6 mois, évidemment pour son

évaluation qui est prévue pour vous être présentée en fin d'année, et enfin pour son évolution éventuelle, son adaptation et son enrichissement pour adapter notre plan d'actions pour l'année 2010 et les années suivantes.

Vous avez vu que dans la communication nous avons mis les résultats du sondage demandé par la Ville et confié à l'IFOP qui s'est tenu dans le courant du mois de juin auprès d'un échantillon significatif de 805 Bordelaises et Bordelais avec la méthode des quotas.

Que nous enseigne ce sondage ?

D'abord il y a un niveau de sensibilisation important de la population aux concepts, aux notions, aux préoccupations touchant au développement durable. 90% des sondés se déclarent inquiets, préoccupés par la protection de l'environnement. On est à peu près dans la moyenne nationale.

Nous avons une frange très importante de la population, 84%, qui est préoccupée par le réchauffement climatique.

Nous avons également des enseignements quant aux sujets de préoccupations des Bordelaises et des Bordelais touchant à la problématique environnementale. C'est détaillé dans les éléments qu'on vous a donnés. J'insisterai sur les éléments qui viennent en premier lieu :

La pollution de l'air liée à l'automobile ;

Le traitement des déchets ménagers ou industriels ;

La pollution des cours d'eau et des rivières ;

La pollution de l'air liée aux activités industrielles, ce qui est un peu paradoxal à Bordeaux ;

La qualité de l'eau du robinet ;

Les produits utilisés pour la culture ;

Le traitement des eaux usées ;

Enfin la protection des espèces animales et végétales, mais qui arrive loin derrière.

On note un paradoxe entre la préoccupation très forte sur un plan très général quant aux effets du réchauffement climatique, alors que 18% seulement sont inquiets de l'impact de ce réchauffement qu'il pourrait y avoir localement sur Bordeaux et sur ses environs.

Enfin la connaissance de l'expression « développement durable » est très forte à Bordeaux puisque 95% des sondés connaissent l'expression « développement durable », ce qui est nettement au-dessus de la moyenne nationale.

La connaissance d'une notion liée au développement durable est également forte, 78%. Là aussi c'est au-dessus de la moyenne nationale.

En revanche, encore relativement peu de Bordelais, 39%, connaissent l'existence de l'agenda 21.

La municipalité est jugée quant à sa mobilisation de façon assez positive puisque 76% des Bordelais jugent la municipalité mobilisée autour de cette problématique du développement durable et de l'environnement.

Et votre implication, Monsieur le Maire, est jugée à hauteur encore plus significative avec 87%.

Je ne vais pas passer en revue tous les thèmes dans le détail. Je vais me borner à donner deux ou trois indications majeures selon les 7 thèmes de l'agenda 21.

Je vous rappelle que notre agenda 21 est très vaste puisque nous avons 7 grands enjeux qui sont déclinés en 21 objectifs. Ces 21 objectifs sont déclinés en 57 actions. Et ces 57 actions sont déclinées en 260 mesures.

Je me bornerai à quelques exemples.

Sur le thème 1 : « Lutter contre les causes et les effets du changement climatique », pour la maîtrise de consommation d'énergie nous avons fait des travaux de restructuration à l'école Montaud, ce qui nous permet de diviser par deux aujourd'hui la consommation d'énergie de cette école ; et nous sommes en train de faire la même chose sur Beck-Buisson, ce qui va nous permettre de réduire la consommation par trois.

Au titre du budget 2009 vous savez que nous avons alloué 1 ME de travaux. Avec Hugues MARTIN nous sommes en train de voir quelle sera la priorisation des travaux à réaliser - certains sont déjà en cours - d'ici la fin de l'année sur l'enveloppe des bâtis pour gagner sur ce point, ce qui est une cause de déperdition de chaleur extrêmement importante.

Nous pensons consacrer le double de cette somme au titre de l'année 2010 pour passer à la vitesse supérieure.

A noter également la formation de nos correspondants énergie. Nous en avons maintenant identifié 212 en commençant par l'ensemble des écoles de la ville.

La lutte contre la précarité énergétique : Elizabeth TOUTON avec Alexandra SIARRI ont travaillé sur une délibération qui vous sera présentée tout à l'heure. Cette délibération, après une période de tests auprès de 10 familles vers lesquelles nous avons fait une sensibilisation en accompagnement - nous les avons dotées de kits d'économie d'énergie et d'eau - va nous permettre de déployer cette action auprès de 100 familles dans le secteur Belcier avec un appui du CREAQ et de l'Association des Bains Douches.

A noter aussi un décollage de la consultation en ligne de la thermographie, et, de façon à pouvoir diffuser la thermographie dans l'ensemble des quartiers, une délocalisation des espaces info-énergie dans l'ensemble des quartiers.

Sur les énergies renouvelables :

On peut citer que nous avançons aujourd'hui sur le photovoltaïque puisque nous aurons à l'automne les lauréats des Ombrières du parking du Parc des Expositions pour 81.000 m² de surface qui sont connus.

Séance du lundi 20 juillet 2009

Le lancement d'une consultation pour l'installation de 25.000 m² de panneaux sur les toits de la Base Sous-Marine.

Et enfin l'appel d'offres qui est lancé cet été pour l'installation de près de 1.000 m² sur les gymnases de Bordeaux-nord.

La Maison éco-citoyenne définitive à laquelle nous travaillons, qui sera ouverte au public, nous l'espérons, au printemps 2010, sera également dotée de chauffage à bois, de panneaux solaires et de panneaux photovoltaïques de façon à ce qu'il y ait un côté très pédagogique et visible de l'action que nous essayons de mener.

Les déplacements doux : avec Laetitia JARTY et Michel DUCHENE nous avons lancé la concertation pour le plan Eco-mobilité que nous espérons déployer en fin d'année, de même que la seconde édition du Code de la rue.

Avec Brigitte COLLET à noter l'avancée des Pédibus. On n'a pas le droit d'employer ce terme qui est déposé, donc nous l'appelons « Cara-patte ». En réalité ce sont les lignes de bus pédestres. Il y en a 5 qui sont créées aujourd'hui, 3 à l'école Flornoy, 2 à Deyris Sablières. Et nous avons pour la rentrée 9 candidatures d'écoles qui se sont manifestées suite au dispositif d'accompagnement que nous avons mis en œuvre.

Avec Elizabeth TOUTON en matière d'aménagement urbain et d'habitat durable je ne m'étendrai pas dans la mesure où Elizabeth présentera une délibération tout à fait significative tout à l'heure dans ce registre.

La concertation sur tous les projets d'aménagement ou d'équipement de la ville avance sous forme d'ateliers. Ils sont bien engagés, y compris avec quelques nouveautés en particulier sur le quartier Belcier.

Nous sommes en train également de travailler pour la fin de l'automne à la réalisation d'une charte pour la construction durable avec les acteurs de la promotion et de la construction.

Avec Jean-Louis DAVID, sur la problématique de la réduction, de la gestion et de la valorisation de nos déchets, sont attendues pour l'automne les propositions du Comité Citoyen de Propreté.

Nous avançons dans l'acquisition de mobiliers urbains avec l'installation des cendriers urbains et des corbeilles supplémentaires.

A noter le succès de l'opération avec la Ronde des Quartiers sur la labellisation éco-responsable des commerçants. Il y en a 400 aujourd'hui.

Les composteurs : nous avons pris le relais du dispositif communautaire pour subventionner les particuliers dans l'achat de composteurs individuels, mais également nous avons étendu aux différentes associations. Et nous avons à cœur de poursuivre la politique de sensibilisation et d'animation autour de cette idée qu'il nous faut réduire conséquemment les déchets à la source.

Sur le thème 2 « La biodiversité et la préservation des ressources en eau » :

Sur les ressources en eau ce qu'on peut dire c'est qu'on est arrivé maintenant à nos limites quant aux économies d'eau à réaliser pour l'utilisation de nos parcs et jardins. Vous savez qu'on a divisé par 7 depuis 2005, ce qui est énorme. Donc notre objectif est de maintenir cette consommation à son niveau actuel.

C'est également de réduire l'utilisation et les prélèvements en nappes profondes. Vous avez quelques exemples dans la communication, comme la réhabilitation des grands bassins des parcs et jardins.

Egalement une action tout à fait significative de réduction des consommations d'eau dans les 50 bâtiments les plus consommateurs de la ville qui concentrent à eux seuls 30% de la consommation d'eau de la ville.

Sur la biodiversité : avec Constance MOLLAT et la Direction des Parcs et Jardins nous avançons à grands pas dans la labellisation en Espaces Verts Ecologiques, ce qui sera une première en France, des parcs et jardins emblématiques de la ville.

De même la mise en place du système de management environnemental.

Et vous savez que nous achevons à la fin de l'année les 3.000 jours de formation, ce qui est tout à fait exceptionnel, de l'ensemble des agents de la Direction des Parcs et Jardins et de l'ensemble des agents du Jardin Botanique.

Sur le thème 3 « Agir pour un environnement respectueux de la santé » :

Avec Jean-Louis DAVID, Brigitte COLLET, Constance MOLLAT, Charles CAZENAVE nous avons avancé sur la problématique des antennes-relais et de l'usage de la téléphonie mobile, grâce, Monsieur le Maire, à l'installation du Conseil Scientifique que vous avez installé en début d'année qui a produit son premier rapport. Nous allons le mettre en œuvre dès le mois de septembre en démarrant par une campagne d'information sur l'utilisation raisonnée du téléphone portable vis-à-vis des publics sensibles. Je pense en premier lieu aux enfants.

Sur la suppression d'usage de produits phytosanitaires l'objectif est pratiquement atteint. Il est atteint à 99,2%. C'est un bon résultat, plus rapide que prévu.

Nous avons lancé avec l'AIRAQ deux diagnostics de la qualité de l'air intérieur dans deux bâtiments sensibles, c'est-à-dire une école maternelle et une école de la ville.

Enfin, nous accélérons, Monsieur le Maire - c'était un sujet de préoccupation suite à notre visite de Copenhague - le fait de pouvoir avoir beaucoup plus de denrées de la restauration scolaire qui soient issues de l'agriculture biologique ou de l'agriculture raisonnée, issues également du commerce équitable. Nous avons atteint l'objectif de 10%. C'était l'objectif 2011. Nous allons accélérer dans les mois qui viennent.

Sur le thème 4 : « Développer une économie et une consommation solidaires et durables » :

Avec Josy REIFFERS plusieurs mesures avancent. J'ai parlé de l'éco-labellisation des commerçants.

On peut citer également la préparation d'une convention avec le Club des Entreprises de Bordeaux-Lac qui va servir d'exemple avant d'être généralisée, avec un plan de déplacements à l'échelle de la zone des entreprises, les déchets, les emplois et les compétences, la signalétique. On essaye de tout prendre en compte.

Le soutien de la Ville à l'implantation du Pôle d'entreprises innovantes éco-responsables sur la rive droite dans le futur éco-quartier dans le cadre du projet Darwin.

Avec Jean-Louis DAVID et Véronique FAYET nous continuons à développer les marchés et les activités pour les structures de l'insertion. Je pense par exemple à la collecte des encombrants ou à l'action qui est menée avec les Compagnons Bâisseurs.

Avec Josy REIFFERS l'ouverture de la pépinière des Chartrons pour l'industrie créative et les métiers du développement durable.

Avec Hugues MARTIN nous continuons à faire en sorte que l'ensemble des marchés qui sont passés intègrent de plus en plus les critères du développement durable : 29 aujourd'hui sur 35 dans les derniers mois passés.

Nous allons atteindre l'objectif, nous l'espérons à l'horizon 2010, de plus de 20.000 heures d'insertion dans ces marchés.

Pour la consommation responsable nous avons développé un certain nombre de projets et de réalisations en termes de jardins familiaux ou de jardins partagés. C'est le cas depuis le mois dernier du jardin partagé place des Martyrs de la Résistance. Ce sera bientôt le cas d'ici l'automne avec un nouveau jardin partagé au parc Rivière avec un effort d'accessibilité pour les handicapés.

9 parcelles supplémentaires vont être également ouvertes aux jardins familiaux des Aubiers d'ici la fin de l'année.

Sur le thème 5 « Intégration des publics les plus fragiles et l'amélioration des conditions de vie » :

Avec Véronique FAYET et Nicolas BRUGERE tout un tas de mesures ont avancé. On peut citer par exemple l'action avec Relais France consistant en la collecte de 500 tonnes de vêtements. C'est au-delà des objectifs qui avaient été fixés et c'est surtout 6 emplois qui ont été créés.

On peut citer également les postes d'écrivain public qui ont été maintenus à Bordeaux-Nord et Bordeaux-Sud.

On peut citer l'opération de traduction – vous l'avez sur votre pupitre – du guide des éco-gestes. Avec Anne BREZILLON nous avons souhaité pouvoir rendre accessible ce guide des éco-gestes à l'ensemble des populations issues de la diversité.

La création avec Stephan DELAUX et Joël SOLARI du 4^{ème} itinéraire Tourisme et Handicap sur les quais, ou encore le partenariat en cours avec l'Association Les Toits de l'Espoir pour la production de logements très sociaux.

Le thème 6 « Sensibiliser, informer, lutter pour le développement durable et développer de nouvelles formes de gouvernance » :

Depuis 6 mois nous avons amplifié l'action de la Maison éco-citoyenne mobile. Nous sommes allés à la rencontre de tous les quartiers du mois d'avril à fin juin. Sur 3 mois, 9300 visiteurs. L'année dernière sur 7 mois on en avait 7200. Cela montre qu'il a une adhésion de plus en plus forte de la population.

Là encore à souligner le concours de l'ensemble des associations qui ont animé et travaillé avec nous sur ces animations dont plus 1000 enfants ont pu profiter avec des animations ad hoc.

Séance du lundi 20 juillet 2009

Evidemment, la Maison éco-citoyenne définitive, je l'ai indiqué, nous avons 6 mois pour nous préparer à sa future ouverture quai Richelieu.

A noter l'exposition pédagogique Eco-citoyen, éco-citoyenne qui a connu un succès certain avec 29.000 visiteurs au Jardin Botanique.

Les conférences éco-citoyennes : plus de 1000 participants.

Une nouveauté à signaler mise en œuvre par Josy REIFFERS et Constance MOLLAT avec l'ADEME pour avoir accueilli à Bordeaux l'Université de Tous les Savoirs avec un cycle de 7 conférences sur le thème du développement durable.

Avec Anne BREZILLON, je l'ai indiqué tout à l'heure, la sensibilisation des communautés étrangères, et à noter la première fête éco-citoyenne diversitaire qui a réuni à peu près 300 personnes le 27 juin dernier.

Le fait que les supports Internet, le portail « Bordeaux.fr » et les pages spéciales développement durable, agenda 21 sont beaucoup plus consultées aujourd'hui, plus de 20.000 visites, et la page thermographie aérienne, comme je l'ai indiqué tout à l'heure.

En matière de concertation - ce sera l'objet des 6 mois avant la fin de l'année - la première chose à signaler c'est que la concertation est permanente et continue, tant en interne avec l'ensemble des élus et des services qu'avec les outils de gouvernance dont nous nous sommes dotés, mais également avec de nouvelles formes de gouvernance qui ont été mises en œuvre sous forme d'ateliers s'agissant des projets liés à l'aménagement urbain ou à l'équipement de la ville.

Enfin, pour enrichir plus précisément le plan d'actions de l'agenda 21 et pour pouvoir l'adapter après son évaluation en fin d'année, nous allons mettre en place une nouvelle étape de la concertation qui va démarrer en septembre prochain.

Cette étape de la concertation va s'appuyer à la fois :

- sur une mobilisation de l'ensemble des membres du Conseil Consultatif et Participatif sur les 7 thèmes de l'agenda 21,

- sur l'expertise extérieure sur proposition des membres du Conseil Consultatif,

- et sur une mobilisation de l'ensemble de la population, mobilisation pour laquelle nous avons lancé une consultation pour nous faire assister par un intervenant extérieur de façon à tirer les enseignements des concertations passées et les enseignements du sondage qui nous montre quels sont les degrés d'appropriation et de non appropriation, les degrés de sensibilisation et de préoccupation de la population.

Deuxièmement, cet enrichissement de l'agenda 21 pour l'année 2010 va s'appuyer également sur l'évaluation. Cette évaluation va se faire dans un cadre cohérent. Vous savez que la ville a candidaté et a été retenue par le MEDANE(?) ville pilote avec 12 autres collectivités ou villes pour s'inscrire dans le cadre d'un référentiel national.

Enfin, notre adhésion à différents réseaux, qu'il s'agisse de réseaux locaux, nationaux, européens ou internationaux, nous permet là aussi de mutualiser nos efforts, de confronter nos démarches et de pouvoir s'inscrire dans une démarche de construction collaborative d'un certain nombre de projets. Cela a été le cas la semaine dernière, Monsieur le Maire, quand vous avez ouvert le cluster des villes vertes et connectées où nous allons construire ensemble un projet tout à fait novateur.

Nous souhaitons enfin pour la fin de l'année déployer un baromètre du développement durable afin que l'ensemble de la démarche et des efforts faits par nous-mêmes et par la population soient transparents et perceptibles par tous.

Avec Dominique DUCASSOU pour la culture – il en parlera tout à l'heure – inscrire la culture dans la vie de la ville avec la carte culture, le soutien aux lieux de fabrique.

Avec Brigitte COLLET l'éducation de toutes les générations au développement durable avec les jardins pédagogiques.

Avec Arielle PIAZZA tout un tas de démarches sur le sport.

Et dernier thème : « Le développement des coopérations internationales et de la solidarité » avec Didier CAZABONNE.

Je vous renvoie à la communication pour y voir toutes les opérations développées.

M. LE MAIRE. -

Merci.

M. HURMIC.

M. HURMIC. -

Monsieur le Maire, mes chers collègues, je ferai quelques brefs mots de commentaires de cette présentation de Mme WALRYCK, d'abord pour dire qu'au bout de 6 mois d'agenda 21 c'est naturellement prématuré pour juger de l'efficacité de l'outil.

La communication nous permet d'apprécier qu'un certain nombre de pistes ont été lancées mais nous ne sommes pas en mesure aujourd'hui d'apprécier leur pertinence ou leur efficacité. C'est à la fin de l'année que nous aurons un véritable rendez-vous et que là nous pourrons juger de l'efficacité de l'agenda 21 qui a été voté il y a de cela à peine 6 mois.

Je démarrerai mes propos par la fin de l'intervention de Mme WALRYCK sur un sujet qui nous tient particulièrement à cœur, c'est la concertation. Nous avons toujours dit que si cet agenda 21 devait être rendu plus performant c'est essentiellement sur ce terrain-là, sur le terrain de la co-construction, de la co-élaboration avec les Bordelais qu'il fallait avancer.

J'ai noté, Mme WALRYCK, que vous nous aviez annoncé pour les 6 mois qui viennent un changement de braquet en ce qui concerne la concertation : l'appel à un cabinet extérieur qui va permettre à la ville de co-piloter cette concertation.

Donc je pense que d'ici à la fin de l'année nous aurons davantage d'outils pour véritablement apprécier la réussite de la concertation.

Je vous rappellerai ce que je disais ici lorsque l'on a voté le 22 décembre dernier cet agenda 21. J'attirais votre attention sur le fait qu'il fallait concerter avec les Bordelais, en vous rappelant la définition du Larousse qui dit : « concerter c'est préparer en commun l'exécution d'un dessein ». Il ne faudrait pas que les Bordelais aient l'impression que le dessein c'est la Ville de Bordeaux qui le réalise et qu'on leur demande simplement de le colorier.

Donc je pense que d'ici la fin de l'année il y a un sérieux chantier qui nous attend pour favoriser cette concertation.

Cela peut me permettre de faire le lien avec le sondage que vous avez fait réaliser, qui est bon, qui est intéressant, qui est comme tous les sondages surtout intéressant par les paradoxes qu'il dénote.

Je note parmi ces paradoxes que 84% des Bordelais se déclarent très intéressés et très inquiets par la problématique du changement climatique, mais quand on va plus loin on s'aperçoit que seulement 18% de la population craint un impact de l'effet de serre sur le climat de notre ville. Donc s'ils sont 18% à craindre un impact ça veut dire que 82% sont persuadés qu'il n'y aura pas d'impact.

L'intérêt aussi de l'agenda 21 et de ce que j'appelais tout à l'heure la collaboration, la co-construction et la concertation, c'est de faire prendre conscience aux Bordelais que le changement climatique ne concerne pas que les Inuits du Grand Nord Canadien ou du Groenland, ou les habitants de l'île de Bora-bora, mais que les Bordelais sont aussi directement concernés par le changement climatique.

Je voudrais simplement dire deux ou trois petites choses qui à mon avis méritent d'être soulignées en ce qui concerne les conséquences que nous aurons ici, même si nous serons moins frappés que les pays dits en voie de développement c'est-à-dire les pays les plus pauvres qui subiront de plain-pied et plus rapidement que nous les effets dévastateurs du changement climatique. Je voudrais simplement rappeler ici que M. Jean-Marie Pelt qui est un éminent professeur de biologie, indique que le Sud-ouest risque de se retrouver au cours de ce siècle dans un climat qui aujourd'hui est celui de l'Afrique du Nord.

Je rappellerai ce que dit également M. Jean Jouzel, climatologue, vice-président du GIEC, qui a relevé une cohérence entre l'intensité de la tempête Klaus du 24 janvier 2009 qui a durement frappé notre département, et les prévisions sur le changement climatique, en disant : « Cette tempête est conforme aux prévisions. Il y aura certes une augmentation de la fréquence et de l'intensité des tempêtes tropicales d'ici la fin du siècle, mais aussi une augmentation de l'intensité des tempêtes extra-tropicales comme celle qui vient de frapper le Sud-ouest de la France. »

Je rappellerai aussi qu'il y a lieu de prévoir que si on a une hausse moyenne de température de 2°, on verra la viticulture de Perpignan arriver à Bordeaux. Plus 4° de changement climatique - ce n'est pas un chiffre extravagant - dans le siècle qui vient, c'est Alicante à Bordeaux. 1°, il faut le savoir, équivaut à peu près à une remontée estimée à 180 km du Sud vers le Nord.

Tout ça est important pour dire que je suis étonné qu'encore aujourd'hui il y ait si peu de Bordelais qui pensent qu'ils sont aussi directement concernés par le changement climatique.

L'agenda 21 est un outil pour leur faire partager ces préoccupations et pour faire en sorte qu'ils retroussent les manches et travaillent avec la municipalité à améliorer également notre lutte contre le changement climatique ici à Bordeaux comme ailleurs.

Deux mots complémentaires si vous le permettez sur l'exposé que vous nous avez fait.

Je crois qu'il y a beaucoup de chiffres intéressants sur lesquels je ne reviendrai pas, mais je voudrais vous mettre en garde sur ce qui correspond à nos préoccupations qu'on a déjà exprimées ici.

Ce n'est pas tellement le fait de savoir combien de personnes sont allées visiter la Maison Eco-citoyenne, combien de Bordelais se sont intéressés à la thermographie de leur habitation, combien de Bordelais sont concernés par l'agenda 21 ou le Conseil du développement durable, c'est de savoir quelles conclusions ils en tirent dans leur vie quotidienne. C'est-à-dire qu'on aimerait savoir combien de Bordelais, par exemple, à la suite de la consultation de la thermographie aérienne de leur habitat, sont allés aux espaces info-énergie pour se renseigner sur la façon dont ils pourraient améliorer les conditions d'isolation de leur domicile.

Au-delà du nombre de visiteurs, au-delà du nombre de Bordelais qui ont regardé le film « Home » de Yann Arthus-Bertrand, il serait intéressant dans un futur que nous puissions savoir quel est le lien entre la prise de conscience et la façon dont les Bordelais réagissent en ce qui concerne leur biotope.

Tout cela, je pense que ce sont des chiffres qui nous parviendront dans les mois qui viennent, en tout cas dans le cadre du bilan d'étape réel que nous ferons à la fin de l'année.

Je vous avais promis d'être bref. Voilà tous les brefs commentaires que je voulais faire concernant cette communication. Merci.

M. LE MAIRE. -

Merci.

M. MAURIN.

M. MAURIN. -

Monsieur le Maire, chers collègues, la communication de ce jour est un point d'étape de la mise en œuvre de l'agenda 21 de la ville, et vous avez eu l'idée, Monsieur le Maire, de faire précéder la communication de ce bilan par un sondage. Quelques commentaires sur ce sondage.

D'abord je le trouve très approximatif, pour ne pas dire parfois de mauvaise qualité. Je prends deux exemples.

Puisque c'est la question du stationnement qui est pointée comme échec de l'action municipale, 71% d'opinions négatives, alors que paradoxalement le premier souci en matière d'environnement pour les Bordelais est la pollution de l'air par l'automobile - 50% - pourquoi le sondeur ne pose-t-il aucune question sur le niveau d'engagement de la ville et le niveau d'implication des Bordelais en matière d'usage des transports en commun, du vélo et de la marche ? On a maintenant un certain nombre de mois de recul du fait de l'implantation du tramway dans la partie bordelaise.

On demande aux Bordelais si à Bordeaux ils sont préoccupés par les produits utilisés pour l'agriculture. Ça peut faire sourire. Mais on ne leur demande pas s'ils connaissent l'existence, par exemple, du Jardin Botanique ou du Parc Floral.

Il est donc bien difficile d'y trouver un quelconque étayage à une évaluation plausible de 6 mois d'agenda 21.

C'est bien dommage. Car si la question, je cite : « A votre avis la municipalité a-t-elle mis en place un agenda 21 ? » n'est validée que par 4 Bordelais sur 10, il aurait été utile, me semble-t-il, de mieux travailler dans ce sondage le niveau de perception des actions de développement durable de la ville.

Bref, cela me fait dire qu'au fond ce qui peut-être vous importait surtout, Monsieur le Maire, avec ce sondage, ce n'est pas la première question qui voit l'action de la Ville plébiscitée par 95% des sondés pour la valorisation du patrimoine et critiquée par contre par près d'un Bordelais sur deux concernant l'accès au logement et à l'aide aux plus démunis, mais ce sont peut-être les deux dernières questions où quand la municipalité est mobilisée pour le développement durable pour 76% des sondés, son maire, lui, l'est pour 87%. A noter tout de même le faible score de « très mobilisés » qui n'est que de 16 et 29%.

Même chose sur la dernière question concernant la perception du retard ou de l'avance sur la thématique développement durable où 70% des sondés de la ville jugent la ville ni en avance ni en retard, avec un bonus au Maire de Bordeaux qui a 6 points d'avance sur la ville. Tout ça pour dire : félicitations Monsieur le Maire.

Pour revenir au contenu même de cette première étape, je ne vais pas soulever à nouveau votre colère, Monsieur le Maire, en rappelant l'inadéquation de principe entre développement durable et capitalisme que développe très bien le non communiste Hervé Kempff(?) dans ces deux derniers ouvrages. Je resterai simplement sur le texte.

Sur les énergies renouvelables : j'avais compris que la ville engagerait également une étude sur l'énergie que l'on peut appeler « marée motrice » à propos de l'utilisation des courants derrière les piles du Pont de Pierre. Qu'en est-il de ce projet ?

Sur les déplacements doux : je ne reviens pas sur les critiques émises le 22 décembre concernant l'absence de référence à la ligne de ceinture SNCF et à l'absence de projets concernant les navettes fluviales, mais je propose qu'on se fixe de nouveaux objectifs, notamment en termes d'usage du vélo, en particulier par rapport aux ruptures de continuité des trajets en site propre, et qu'on travaille également à partir de l'indicateur accidentogène que d'autres villes dans leur agenda 21 ont choisi de mettre en avant.

Sur la consommation d'eau, O.K. pour la mise en place de poches en plastique dans les chasses d'eau des toilettes des écoles, ce qui est en train de se faire dans beaucoup d'écoles de la ville, mais permettez-moi de demander de vite dégager des solutions pour que les jardins pédagogiques qui sont un des objectifs dans les écoles, puissent bénéficier de récupérateurs d'eau pluviale.

Sur l'éducation : les efforts de la ville sont réels, mais les besoins augmentent par exemple en termes de classes de neige et de classes de découverte où trop de projets, notamment pour les enfants du cycle 2, ne sont pas retenus faute de financements suffisants.

Je précise que le doublement de la fréquentation des classes vertes de la ville a été, lui, obtenu par la réduction de moitié de la durée des séjours.

Enfin on ne peut que regretter l'échec de la mise en place des agendas 21 scolaires qui nécessitent, me semble-t-il, de nouveaux moyens en formation et en temps de concertation de la part de l'Inspection Académique.

Sur la gouvernance enfin et en lien avec les efforts indispensables de communication au public : il me semble utile de réfléchir à cette étape à des agendas 21 de quartier en revisitant et le découpage cantonal inapproprié aux besoins de proximité et les formes de participation pluraliste des citoyens dans de nouveaux Conseils Consultatifs de Quartiers. Merci.

M. LE MAIRE. -

Merci.

M. RESPAUD.

M. RESPAUD. -

Monsieur le Maire, nous ferons le bilan à la fin de l'année. Là nous allons nous limiter à nous exprimer, pour ma part sur le sondage qui est joint à la communication, et mes collègues sur un certain nombre de points précis.

Sur ce sondage il y a une question et surtout une des réponses qui m'ont interpellé par rapport à ce que je pouvais attendre comme réponse à ce sondage.

La question est la suivante, on en a déjà parlé : « Pour vous est-ce que la Ville de Bordeaux est en avance, en retard, ou ni en avance ni en retard ? », c'est-à-dire comme les autres.

70% des Bordelais pensent qu'on est comme les autres, ni en avance ni en retard, et seulement 20% pensent, Monsieur le Maire, que vous êtes plutôt en avance. Ce qui fait que 80% ne le pensent pas pour le moment.

C'est vraiment un résultat qui m'a étonné parce que c'est vrai que toute la communication dans cette ville – dans Bordeaux Magazine elle est totalement en votre faveur – mais également toute la politique de sensibilisation qui a été décrite tout à l'heure par Anne WALRYCK vont dans le même sens, Bordeaux est en quelque sorte en avant-garde sur le développement durable.

C'est étonnant sur la forme. C'est moins étonnant sur le fond, ou du moins c'est moins étonnant qu'il n'y paraît. C'est même plutôt rassurant. Je crois que les Bordelais comme tous les Français ont le sentiment qu'aujourd'hui un vaste mouvement pour un mode de développement plus durable s'est créé, à Bordeaux comme ailleurs, mais pas à Bordeaux plus qu'ailleurs.

Vous êtes fier, Monsieur le Maire, nous sommes fiers et je crois que tous les Bordelais le sont, qu'il y ait à Bordeaux un agenda 21. Mais après tout, comme je le disais dans le débat de décembre 2008, nous étions en Gironde le 40^{ème} agenda 21 élaboré soit par une commune, soit par un syndicat de communes. Donc c'est important, mais on ne peut pas parler d'une avant-garde. Les Bordelais en sont conscients.

Ils sont conscients aussi que l'agenda 21 est devenu pour vous un outil de communication, autant, et peut-être plus, qu'un outil d'action.

Vous vous souvenez que la première critique que nous vous avons adressée concernant le document sur l'agenda 21 c'est que vous additionniez les mesures relatives à l'agenda 21, mais des actions qui sont en fait des actions normales de gestion d'une municipalité.

J'avais pris un exemple – vous allez voir qu'il est toujours d'actualité – dans l'action 14 : renforcer le tri sélectif. Vous insistiez sur la multiplication du mobilier urbain de propreté. Vous parliez de développer l'achat des corbeilles et des cendriers. Là, Mme WALRYCK, vous renchérissez, vous nous dites : « L'acquisition de mobiliers urbains se poursuit, 100 cendriers de rue ont été installés et la ville équiper la voie publique de 400 corbeilles supplémentaires ».

Vous comprenez bien que cela introduit une confusion par rapport à l'agenda 21. C'est vrai que vous n'avez pas fait beaucoup de zèle précédemment en la matière, mais l'achat de cendriers et de corbeilles à papier c'est une mesure qui s'impose de toute façon, qu'il y ait ou non agenda 21. Toutes les communes le font dans le cadre normal de leur gestion.

De la même façon il serait intéressant et souhaitable d'avoir aussi la traduction budgétaire des mesures - on l'avait demandé – aussi bien sur le fonctionnement que sur l'investissement car beaucoup d'entre-elles sont éminemment symboliques.

Bref, nous ferons le point précisément au bout d'un an. Il y a des initiatives fort intéressantes et innovantes, par exemple la mise en place de subventions pour les travaux d'économie d'énergie sur le quartier Belcier, les opérations Pédibus, autocom, les antennes relais, la protection de la biodiversité... Il y a des actions particulièrement intéressantes, perdues dans une énumération fort longue qui tend à reprendre toute la politique mise en œuvre à Bordeaux, mais qui, en fait, sont des mesures qu'une commune doit prendre, agenda 21 ou pas.

Cela nuit à la mise en valeur de ce qui se met en place dans le cadre de l'agenda 21. Je trouve que c'est dommage.

Voilà ce que je voulais dire. Je laisse à mes collègues le soin d'insister sur un certains nombre de points particuliers. Merci.

M. LE MAIRE. -

Merci.

M. PAPADATO.

M. PAPADATO. -

Monsieur le Maire, je souhaiterais vous alerter sur un point précis. Cette année 1 ME a été consacré pour des travaux d'économie d'énergie sur les bâtiments municipaux. 2 ME l'année prochaine pour obtenir la diminution de 20% de la consommation d'énergie en 2014, comme il est mentionné dans le document agenda 21.

Cela représente quel pourcentage du patrimoine municipal bâti ? Aucun chiffre n'est donné sur le nombre de bâtiments et la surface qu'il reste à réaliser. Je crois qu'il serait utile de donner plus d'informations sur ce sujet.

Car si je me réfère aux documents « Bilan volume et coût des fluides dans les bâtiments communaux » que j'ai régulièrement demandés à vos services, entre 2003 et 2007 la consommation électrique est restée au même niveau sans aucune baisse constatée.

Idem si on ne prend que la consommation de gaz naturel hors contrats de chauffage, ou bien encore l'éclairage public.

Sur tous ces postes on ne sent pas de mouvement à la baisse. Certes, stagnation des consommations mais hélas, pas de baisse.

Je n'ai pas les chiffres pour 2008, mais en 5 ans seul le poste eau, comme l'a rappelé Mme WALRYCK, a vu une baisse sensible de sa consommation.

Voilà des chiffres qui nous inquiètent et nous permettent de vous interpeller sur les engagements que vous semblez vouloir prendre, Monsieur le Maire.

Les actions concrètes en faveur d'une lutte contre le changement climatique sont-elles à la hauteur des enjeux ? Ne serait-il pas temps de revoir à la hausse les investissements dans ce domaine et d'engager plus fortement le budget de notre collectivité en ce sens ?

M. LE MAIRE. -

Merci.

Mme AJON.

MME AJON. -

Monsieur le Maire, chers collègues, je suis moins optimiste que vous, Mme WALRYCK, sur la mise en place des engagements de la ville. Je vous parlerai plus particulièrement de la concertation, point essentiel du développement durable. Associer les habitants à l'évolution de leur cadre de vie, c'est d'ailleurs le premier point du document que vous nous avez remis, or sur le terrain nous notons que c'est l'inverse qui se passe.

Je prendrai pour exemple la colère très justifiée des riverains du city stade de Queyries. Ceux-ci, je vous le rappelle, ont devant leurs fenêtres un nouvel équipement pour lequel ils n'ont absolument pas été associés au déplacement et pour lequel nous avons fait une dépense d'argent public inutile. 80.000 euros pour déplacer de quelques mètres pour une poignée de riverains un city stade.

M. LE MAIRE. -

Nous nous élevons...

Mme DESAIGUES

MME DESAIGUES. -

Monsieur le Maire, Mesdames, Messieurs les élus, vous soumettez à notre sagacité un point de passage 6 mois après le 22 décembre 2008 où un certain nombre d'actions avaient été à cette occasion exposées de façon très détaillées.

6 mois après, bien sûr, nous ne vous demandons pas que tout soit réalisé, mais qu'au moins on ait une lisibilité la plus détaillée possible, un retour d'étape d'engagement de certains projets.

Je citerai en premier ce qui est relatif à vos préoccupations concernant la lutte contre les nuisances de toute nature.

Le 22 décembre je vous avais interpellé sur la présence de la SMAC qui se situe dans le quartier Saint-Louis, à l'angle de la rue Jean Hameau et de la rue Louis Fargue, qui est encerclée par des habitations et un internat de lycée, et qui surtout la nuit occasionne de nombreuses nuisances sonores et odorantes puisqu'ils charrient entre-autres du goudron chaud.

J'aurais souhaité voir dans le rapport que vous nous proposez aujourd'hui une première étape pour accompagner le déplacement ou la sortie de la SMAC de l'intérieur de Bordeaux vers la périphérie.

Deuxième point. Je ne vois pas apparaître clairement ce chapitre qui avait été très intéressant relatif à la lutte contre la discrimination et pour la diversité.

De mémoire, c'est vrai que la commission pour la mise en accessibilité des ERP a été installée par M. SOLARI en octobre 2008, c'est vrai que le partenariat avec le Fonds d'Insertion des Personnes Handicapées dans la Fonction Publique a été voté à un dernier Conseil Municipal, c'est vrai que nous allons aujourd'hui nous prononcer sur une délibération relative à un partenariat entre la Ville de Bordeaux et la HALDE, néanmoins j'aurais apprécié de voir quelques premières étapes - en plus de celle que vous avez exposée sur le diagnostic qui est en cours sur la mise en accessibilité des ERP - qui tiennent à cœur de beaucoup, comme par exemple la mise en place du CV anonyme.

Ensuite dans le chapitre « Aménagement urbain et habitat durable », nous allons être amenés à nous prononcer sur de nombreuses délibérations relatives à des projets d'urbanisation dans le cadre de l'utilisation du F.A.U. Il y a toujours une référence à une charte qui va lier la municipalité au promoteur qui va effectuer cette programmation urbaine, néanmoins j'aurais aimé avoir une visibilité plus grande sur la charte. Pourquoi ?

Parce qu'on parle beaucoup de l'économie des ressources en eau. Aujourd'hui nombre de personnes dans le domaine privé - des personnes qui rénovent ou construisent - sont amenées à installer des citernes enterrées pour la récupération des eaux pluviales pour s'en servir pour l'arrosage, le lave-linge, le lave-vaisselle... etc., puisque maintenant les filtres sont bien élaborés à cet effet, pourquoi ne pas avoir aussi cette politique volontariste inscrite dans la charte pour les constructions collectives ?

M. LE MAIRE. -

M. ROUVEYRE.

M. ROUVEYRE.. -

Monsieur le Maire, vous avez choisi avec un grand soin les questions que vous avez posées aux Bordelais. Vous avez également sélectionné précisément les questions que vous ne leur poseriez pas.

Pour ma part, une question aurait été utile : que pensez-vous de la collecte des déchets à Bordeaux ? Diriez-vous que le centre ville de Bordeaux est propre, moyennement propre, est sale, très sale ? Les réponses auraient sans doute été éclairantes.

Je sais que pour vous il n'y a pas beaucoup de problèmes de poubelles en centre ville. Pire, quand l'opposition essaye en vain de vous alerter sur ce douloureux problème vous exigez le silence au nom d'une impérieuse solidarité qui doit animer les élus vis-à-vis de ces vilains bordelais au comportement non citoyen. Je pense notamment à vos interventions au dernier Conseil de CUB et au dernier Conseil Municipal.

A mon avis la solidarité qui doit prévaloir est celle des quartiers. Il n'y a pas de raison qu'à Bordeaux il y ait des quartiers très propres et des quartiers qui soient complètement laissés pour compte.

Je sais que ça vous est insupportable quand on vous le dit et je suis d'avance, Monsieur le Maire, peiné de vous offenser, mais je vous invite à vous balader dans le centre ville, par exemple dans les quartiers Saint-Michel, Victoire, ou Saint-Pierre où vous verrez un spectacle de poubelles qui débordent, des encombrants non ramassés, des rues sales, des odeurs, excusez-moi, Mme DESSERTINE je sais que ça ne vous fait pas plaisir, mais des odeurs parfois pestilentielles, et des Bordelais qui ne comprennent pas pourquoi rien n'est fait pour régler ces nuisances qui les empoisonnent au quotidien.

Je vous dirai aussi un mot sur le miroir d'eau. Là encore je vous invite à y passer en début de nuit, c'est, excusez l'expression, apocalyptique. Des morceaux de verre un peu partout, des cadavres de bouteilles qui jonchent cet espace et mettent en danger les Bordelais qui s'y promènent. Récemment un jeune est tombé près du miroir d'eau. Il s'est ouvert la main. 8 points de suture.

Je sais bien que des machines passent, mais vous savez qu'elles ne sont pas prévues pour ça. Le lendemain matin des gamins en bas âge s'y promènent et il reste toujours des morceaux de verre.

Rappelez-vous, Monsieur le Maire, votre laïus pour nous expliquer en quoi l'installation d'une caméra de vidéo-surveillance allait préserver ce site. Vous l'avez obtenue cette caméra, et pourtant c'est pire qu'avant. La semaine dernière j'étais présent de 1 heure à 4 heures du matin aux abords du miroir...

M. LE MAIRE. -

Que faisiez-vous dans cette galère !

(Rires – Brouhaha)

M. ROUYEYRE.. -

Eh oui ! Que voulez-vous, je suis un élu de terrain !

Le grand jeu qui semble d'ailleurs se répéter régulièrement était de savoir qui allait casser le plus grand nombre de bouteilles possibles. Pas un agent de la mairie n'a pointé le bout de son nez.

Quand on se renseigne - c'est là que vous allez peut-être nous apporter une explication – pour savoir pourquoi les agents qui voient le spectacle qui est en train de se dérouler sous leurs yeux par caméra interposée n'interviennent pas, on nous explique que c'est un problème financier et qu'on n'a pas les moyens de payer des agents pour qu'ils fassent des rondes la nuit.

Souvenez-vous, à l'époque, Monsieur le Maire, on vous demandait la mise en place d'une équipe d'éducateurs pour faire de la prévention sur les quais auprès des jeunes, parce que bien sûr le principal problème c'est celui de l'alcoolisme, pour sensibiliser les jeunes sur les risques liés à l'alcool, et également, je pense que ce n'est pas un luxe, leur enseigner le respect du patrimoine public.

Vous avez rejeté cette proposition en nous expliquant que la caméra, particulièrement onéreuse cela dit, allait régler le problème. La preuve.

Si vous restez sourd à nos alertes et à celles des Bordelais vous ne vous inquiétez plus de savoir si le label UNESCO va, pour la ville, se transformer en label Lascaux. Non. Votre souci ça sera de vous débarrasser pour la ville de son label « ville crado ».

(Protestations)

M. LE MAIRE. -

Bien ! J'ai connu M. ROUVEYRE mieux inspiré. Enfin, à vrai dire, pas souvent.

Contrairement à ce qui vient de nous être dit nous avons posé la question aux Bordelais – M. ROUVEYRE n'a sans doute pas lu son dossier – On leur demande en particulier ce qu'ils pensent de la propreté et de l'entretien de la ville.

Il y avait 57% de satisfaits en 2004, il y en a 61% aujourd'hui. Donc 61 % des Bordelais considèrent que la municipalité fait de gros efforts pour la propreté et l'entretien de la ville. Ce n'est pas parfait, naturellement, nous avons encore beaucoup à faire dans ce domaine, mais la situation ne ressemble pas à ce que nous venons d'entendre.

Deuxièmement, sur la caméra, effectivement il y a un petit problème, il n'y a pas assez de lumière pour identifier le visage des personnes qui se trouvent en situation de cassage de bouteilles la nuit.

Nous avons maintenant un indice pour cette identification avec un demi-aveu, et puis surtout, non seulement nous n'allons pas renoncer à la caméra, M. ROUVEYRE, mais nous allons intensifier l'éclairage de façon que ça puisse nous permettre d'avoir des résultats convenables.

Je ne m'attarde pas sur ce qu'il peut y avoir de démagogique dans cette position qui consiste à faire porter la responsabilité à la ville d'un incivisme qui est hélas très répandu dans les grandes villes modernes contre lequel nous luttons très efficacement.

Il n'y a pas de policiers municipaux, c'est vrai, entre 1 heure et 4 heures du matin parce qu'ils dorment, et c'est normal parce qu'ils ont des horaires de travail très lourds. Nous sommes en train de voir avec le chef de la police municipale comment modifier ces horaires de travail pour assurer une présence de la police non pas aux heures nocturnes, parce que ce n'est pas son travail et que nous n'avons pas ni n'aurons pas les moyens, il faut être tout à fait clair là-dessus, mais un peu plus tard dans la soirée jusqu'à 22 heures.

Voilà. Il y avait une autre notation dans l'intervention de M. ROUVEYRE mais elle m'est sortie de l'esprit. Mme WALRYCK va sans doute lui répondre.

MME WALRYCK. -

Je vais répondre globalement à l'ensemble des interrogations ou remarques formulées.

Pierre HURMIC, évidemment vous faites remarquer à juste titre qu'il sera judicieux et indispensable d'avoir un retour de l'impact des mesures prises au-delà des chiffres et des indicateurs quantitatifs qui sont donnés. Je rappelle comme vous qu'il s'agit aujourd'hui de faire un point d'étape et en aucune façon une évaluation. Donc évidemment nous

serons très attentifs à pouvoir donner des indicateurs d'efficacité des politiques qui sont entreprises d'ici la fin de l'année.

Pour M. MAURIN, concernant les énergies renouvelables vous avez posé une question à juste titre sur les hydroliennes. Effectivement là aussi on n'a pas tout mis dans la communication, mais nous avons un projet que nous suivons de près avec un prototype qui est en cours de réflexion qui pourrait être implanté sous les piles du Pont de Pierre. Avec un certain nombre d'acteurs et une jeune entreprise bordelaise nous sommes très attentifs à suivre et à aider à l'avancée de ce dossier.

La navette fluviale, on ne l'a pas marqué mais c'est inscrit dans l'agenda 21. Vous savez qu'une étude est en cours dont nous attendons les conclusions. Ce dossier fera l'objet d'un examen en septembre. Nous souhaitons évidemment promouvoir l'utilisation à nouveau de navettes sur le fleuve.

Sur l'accidentologie et la rupture pour les bandes cyclables, vous avez parfaitement raison, ces indicateurs seront intégrés d'ici la fin de l'année. Je vous rappelle que le fait d'assurer la continuité et la sécurisation du réseau est notre priorité par rapport au plan cyclable.

Pour les jardins pédagogiques et les récupérateurs d'eau : le fait de pouvoir bénéficier de composteurs et de récupérateurs c'est une mesure que nous avons étendue aux écoles

Sachez que la DDASS y a mis des freins mais qu'un certain nombre d'écoles peuvent disposer de dérogations.

Pour autant nous avons proposé de pouvoir doter les écoles de récupérateurs – je parle sous le contrôle de Brigitte COLLET – c'est-à-dire qu'il y ait un projet pédagogique qui s'inscrive dans le cadre de cette démarche, que ça ne soit pas un récupérateur et un composteur pour rien. Donc un jardin pédagogique avec un projet pédagogique, et à ce moment-là on se débrouillera avec la DDASS.

Pourquoi pas des agendas 21 dans les quartiers ? Oui. On peut l'envisager peut-être dans le cadre de la concertation.

M. PAPADATO, s'agissant des bâtiments, j'ai donné les grandes lignes parce que là aussi il faudra attendre la fin de l'année. Nous sommes en train d'avancer. Pour répondre à votre question vous savez que nous avons 450 sites, que nous avons 1 million de m² de bâtiments sur à peu près 600 à 700 bâtiments. C'est au travers du comité de pilotage que pilote Hugues MARTIN que se fait la priorisation des choix pour pouvoir effectuer les travaux les plus urgents dans les sites le nécessitant en urgence.

M. LE MAIRE. -

Merci.

Mme DESSERTINE.

MME DESSERTINE. -

M. ROUYEYRE, il y a des choses que je ne veux pas et que je ne peux pas entendre. Je ne m'étonne plus de votre mauvaise foi.

Lors du dernier Conseil Municipal nous avons déjà eu l'occasion de faire un point sur la mise en place du tri sélectif. Bien sûr qu'il y a des difficultés, bien sûr qu'il y a des inquiétudes. Nous en avons déjà parlé.

Un mois après vous revenez à la charge sur ce dossier sans apporter aucune réflexion nouvelle, constructive, si ce n'est de dire que Bordeaux est crado.

Concrètement, qu'est-ce que vous faites ? Vous stigmatisez les situations qui ne vont pas.

Vous vous dites élu de terrain. Or, à l'initiative de Jean-Louis DAVID un comité citoyen de la propreté a été mis en place. On ne vous y a pas vu. Je pense que vous êtes citoyen au même titre que moi, que vous aviez tout à fait la possibilité de venir. On ne vous y a pas vu. On ne peut que le regretter.

En tant que « Monsieur Propre » de la Ville de Bordeaux vous prétendez d'un coup de baguette magique solutionner tous les problèmes et faire prendre conscience à chaque Bordelais de la nécessité de le rendre responsable de cet échec.

M. ROUVEYRE, le tri sélectif n'est pas une tribune politique. Le tri sélectif n'est ni de droite ni de gauche. Nous devons être solidaires, car il y a urgence pour notre ville, pour nos enfants, pour Bordeaux, pour demain, à réussir le recyclage des déchets. J'espère que ça vous l'entendez bien. Merci.

M. LE MAIRE. -

Merci.

Mme DELATTRE.

MME DELATTRE. -

Merci Monsieur le Maire de me donner la parole. Je souhaiterais répondre à Béatrice DESAIGUES.

Mme DESAIGUES, vous parlez des désagréments de la SMAC. Cette industrie se trouve effectivement à côté d'un internat qui a été construit il y a quelques mois par le Conseil Régional dont vous êtes élue. Il a été accolé à cette industrie, alors que le terrain est vaste et que vous auriez pu le mettre à l'opposé.

J'ai demandé à la SMAC d'améliorer leur process industriel. Ils ont fait de forts investissements pour aller dans ce sens. J'ai visité ces modifications. Elles sont très intéressantes et vont vraiment dans le sens d'une cohabitation dans un court terme.

Ils n'ont jamais vu personne du Conseil Régional.

Je les ai reçus avec Patrick GUEVEL, Secrétaire Général Adjoint. Nous leur avons demandé de quantifier financièrement le coût que pourrait avoir un déménagement. C'est une entreprise qui est là depuis plus de 20 ans, qui a construit il y a quelques années des bureaux en loca-bail avec des dizaines et des dizaines de salariés. Donc c'est un dossier délicat.

Nous souhaitons, après que ce chiffrage aura été effectué, réunir l'ensemble des partenaires pour envisager ce déménagement. J'espère que la Région sera à ce tour de table. Mme DESAIGUES, je vous y attends.

M. LE MAIRE. -

M. DUCHENE a demandé la parole.

M. DUCHENE. -

J'ai été un peu surpris de l'intervention de nos collègues, en particulier de nos deux collègues du Conseil Général.

Je leur rappelle qu'il est bon de se promener dans la Ville de Bordeaux, mais il est bon de se promener dans le Département, mes chers collègues. Vous êtes tout de même membres d'une collectivité dotée d'un budget très important et dotée de personnels et de matériels très importants.

Il y a trois points qui concernent le développement durable où vous êtes peu performants.

Sur le traitement des déchets, il suffit de se promener sur les plages de Gironde pour se rendre compte qu'elles sont couvertes de déchets. Que fait le Conseil Général ?

Le Plan Départemental des déchets existe dans tous les départements de France. Quel est le département lanterne en France ? C'est le Département de la Gironde qui vient juste de le mettre en place. On ne peut pas dire qu'ils soit particulièrement performant. Il suffit de se promener dans le département pour voir de nombreuses décharges sauvages.

Et pour terminer, puisqu'on parle de Bordeaux, mes chers collègues, vous pouvez faire un effort très important : finissez par régler le problème des cars de la CITRAM qui polluent notre ville et qui, plutôt que de rester en périphérie des stations du tram, rentrent dans le centre ville pour polluer le centre ville.

Eh oui... Vous ne pouvez pas faire autrement parce que vous n'avez pas mis en place une billetterie commune, parce que vous êtes en retard.

Alors avant de donner des leçons sur l'environnement, commencez par balayer devant votre porte.

M. LE MAIRE. -

C'est reparti pour un tour.

Mme DESAIGUES.

MME DESAIGUES. -

Je ne vais rentrer dans la politique, mais...

M. LE MAIRE. -

Non, non... On est rassuré...

MME DESAIGUES. -

Vivement les vacances pour tous...

M. LE MAIRE. -

Alors soyons brefs.

MME DESAIGUES. -

Soyons brefs. Tout à fait. Si l'internat ne devait pas se construire à proximité de la SMAC vous auriez pu à ce moment-là émettre un avis négatif quant au permis de construire. Voilà. Mais je ne voudrais pas rentrer dans cette polémique.

Il y a eu des permis de construire que vous avez attribués pour des constructions d'habitat tout autour de la SMAC bien avant la construction de l'internat qui est la dernière construction. Moi je ne rentre pas là-dedans. Je ne vous ai jamais montré du doigt en disant que vous n'auriez jamais dû accepter ce permis de construire. Non. Soyons sérieux.

La SMAC est en effet une entité économique importante. Je pense que ça fait très longtemps qu'elle aurait dû s'expatrier à l'extérieur de Bordeaux. Vous avez entamé des pourparlers avec elle, tant mieux. Vous m'avez répondu positivement à une requête que j'avais exposée le 22 décembre 2008. Mais jusqu'à présent personne ne s'était occupé de ce problème.

M. LE MAIRE. -

Parfait. Je vois dans tout ça un petit signe quand même de contradiction interne à notre aile gauche, parce que M. MAURIN m'admoneste souvent contre tout ce qui peut ressembler à un départ d'activité industrielle hors de Bordeaux, et d'un autre côté Mme DESAIGUES nous presse de déménager la SMAC. Donc on va essayer de trouver la bonne solution.

M. RESPAUD, vous avez déjà longuement exprimé votre point de vue, donc on va pouvoir passer peut-être à la conclusion de ce débat ?

Ah, c'est sur le Conseil Général. Mais vous poursuivrez la conversation avec M. DUCHENE...

M. RESPAUD. -

Il ne s'agit pas de conclure notre débat...

M. LE MAIRE. -

Non. C'est moi qui vais le faire.

M. RESPAUD. -

Je souhaiterais que M. DUCHENE parle de ça au Conseil Général. Il a été question du plan des déchets lors de la dernière session. Il n'est pas intervenu. Mieux, il y a eu unanimité sur la décision. Alors il faut savoir. M. DUCHENE, vous ne pouvez pas être d'accord là-bas avec la politique menée par le Conseil Général et en désaccord ici.

M. LE MAIRE. -

Oh ça, ça vous arrive plus souvent qu'à l'ordinaire, M. RESPAUD....

On va conclure. Je voudrais d'abord féliciter Anne WALRYCK et l'ensemble de son équipe parce qu'elle s'est investie dans la mise en œuvre de notre agenda 21 avec beaucoup d'ardeur et beaucoup de succès, je dois dire.

Je voudrais également saluer la mobilisation de nos services. Ce n'était pas évident. Ils n'avaient pas tout à fait cette culture il y a quelques années, ils l'ont acquise et ils font maintenant un travail extrêmement positif.

Je crois que ce qui ressort de ce qui nous a été présenté c'est qu'il faut aller plus loin dans la sensibilisation et la mobilisation de l'opinion publique.

Ce n'est pas que le sondage soit mauvais. Quand les sondages ne répondent pas comme on l'attend on dit toujours qu'ils sont mauvais. Non. Il fait simplement apparaître les contradictions qui existent dans toute population.

D'un côté on estime que la municipalité de Bordeaux est « très mobilisée » ou « bien mobilisée ». M. RESPAUD nous dit « très mobilisée » il n'y a que 16%. Mais « pas du tout mobilisée » il n'y a que 2%, M. RESPAUD. Il faut dire tous les sondages jusqu'au bout.

Et puis d'un autre côté on considère qu'on n'est pas plus en avance qu'ailleurs, même s'il y en a 15% qui répondent différemment.

Donc il faut aller plus loin dans cette sensibilisation. C'est évidemment un des objectifs de notre politique de concertation avec l'ensemble de la population.

Troisième point, je souhaite, je l'ai déjà dit au Conseil Consultatif et Participatif, qu'on améliore nos indicateurs de résultats. Il n'en faut peut-être pas une batterie de 250, ce qui serait illisible. Il faut se mettre d'accord sur un petit nombre mais qu'ils soient plus précis et qu'ils nous permettent très régulièrement de mesurer les performances de notre agenda 21.

Donc nous avons à nouveau rendez-vous au mois de décembre pour aller plus loin dans le bilan de notre action qui est déjà bien engagée et qui donne déjà des résultats très positifs.

D -20090370

Desserte du quadrant Nord Ouest en TCSP. Avis de la Ville de Bordeaux. Délibération

Monsieur le Maire présente le rapport suivant :
Mesdames, Messieurs,

La concertation sur le mode et le tracé de desserte du quadrant nord-ouest en transport en commun en site propre est close depuis le 17 juin dernier.

Elle a fait l'objet pour Bordeaux de trois réunions de présentation, deux à Bordeaux (Athénée) les 28 avril et 25 mai dernier, une sur la commune du Bouscat le 16 juin. Ces réunions ont apporté aux participants des explications détaillées sur le projet pour une bonne compréhension du dossier, et ont permis une prise de parole des Bordelais et la réponse à leurs questions.

Le bilan de la concertation a été approuvé par le conseil communautaire du 10 juillet pour une décision définitive sur le mode et le tracé à l'automne.

Je vous propose d'apporter notre contribution à ce débat par un avis de notre conseil municipal au terme de cette phase de concertation.

La desserte du quadrant nord ouest a été envisagée par deux faisceaux, l'un au sud desservant le quartier de Caudéran, en direction de St Médard en Jalles, l'autre plus au nord par le secteur Fondaudège, en direction du Bouscat et d'Eysines. Sur chaque secteur, plusieurs axes ont été envisagés. Les études ont été menées en parallèle par les services de la CUB sur chacun de ces secteurs soit par une desserte en tramway, soit par une desserte en bus à « haut niveau de service ». Une hypothèse a été rajoutée en cours de concertation (utilisation de la voie ferrée de ceinture).

L'avancée des études a montré que 4 grandes hypothèses se distinguaient :

1. La desserte par un bus à haut niveau de service (par le sud ou par le nord)

Les différentes études ont montré que le mode de TCSP que représente le BHNS ne répond pas à la fréquentation attendue sur ce quadrant, et à la croissance prévisible sur les années à venir.

A ce niveau de demande, un bus à haut niveau de service, trois fois moins capacitaire qu'un tramway, génèrerait en effet à la fois un coût d'exploitation et des nuisances plus importants du fait de rotations trois fois plus nombreuses, ainsi que de très importantes contraintes de circulation aux carrefours.

Par ailleurs, il ne dispense pas de réaliser des travaux d'infrastructure lourds, certes légèrement moins longs que pour un tramway, mais tout autant perturbateurs pour les activités locales.

2. La desserte par le sud, via la rue de la Croix blanche, le cours Marc Nouaux, puis Caudéran, par un tramway.

Deux modalités d'exploitation me paraissent tout d'abord devoir être écartées :

- la circulation en voie unique sur les portions les plus étroites : en effet, compte tenu des contraintes d'exploitation, il a été démontré que cela amènerait à des cadencements de l'ordre de 8 minutes entre tramways, soit un espacement de temps très supérieur aux besoins pour une desserte correcte de la ligne (4 mn)

- la circulation des tramways sur des itinéraires différenciés entrant et sortant (là également au regard des difficultés de passage dans les rues étroites). Cette hypothèse ferait perdre toute lisibilité au réseau, représenterait un coût d'investissement supérieur de l'ordre de 30 %, et multiplierait les contraintes pendant la phase de chantier.

Reste l'hypothèse du passage sur l'itinéraire précité, en double voie. Cette hypothèse est techniquement réalisable. Mais elle aurait des incidences extrêmement lourdes sur le bâti de la rue Capdeville, ainsi qu'à l'angle de la rue du Château d'eau et de la rue Judaique. Plusieurs immeubles devraient être détruits, plusieurs autres seraient profondément entaillés au niveau de leur rez-de chaussée pour permettre la réalisation des trottoirs, les accès aux garages des riverains seraient sur tout l'itinéraire condamnés ... De fait, sur un linéaire de près de 100 mètres, c'est tout un pan du quartier qui serait mutilé.

Indépendamment même de l'avis des Services de l'Etat en charge de la protection du patrimoine, qui s'y opposeraient de toute évidence (proximité avec la Basilique St Seurin), cette solution me paraît donc devoir être écartée.

3. La desserte d'Eysines par la voie ferrée de ceinture, puis par la ligne C à partir de Ravezies

Compte tenu des propositions complémentaires présentées en cours de concertation, j'ai soutenu également la demande du maire du Bouscat d'examiner une dernière hypothèse, à savoir une desserte du quadrant nord-ouest par un tramway allant des Quinconces à Ravesies puis empruntant la ligne de chemin de fer de ceinture avant de desservir la commune d'Eysines.

Après expertise, il s'est avéré que, le passage du tramway par Ravezies et la voie ferrée de ceinture, outre un rallongement du temps de parcours significatif, ne s'avèrait pas compatible avec les intentions de la Région de renforcer à court / moyen terme l'utilisation de cet itinéraire par les TER, voire des tram-trains.

4. La desserte par l'itinéraire nord via la rue Fondaudège par un tramway

C'est au final, au vu de l'ensemble du dossier et de la perception du projet par les Bordelais, l'hypothèse qui paraît la plus pertinente.

Cependant, cette réalisation ne devrait se faire que sous les six conditions suivantes :

1. Définition du projet sur la totalité de l'itinéraire jusqu'à Eysines, et déclaration d'utilité publique sur l'ensemble de la ligne projetée.

Le passage du tramway par la rue Fondaudège n'est en effet qu'un maillon d'une desserte ambitieuse du quadrant nord ouest. C'est pourquoi la Ville de Bordeaux demande à la Communauté urbaine que l'enquête d'utilité publique soit lancée non pas sur le seul tronçon bordelais, mais sur l'intégralité de la ligne, les travaux eux-mêmes pouvant être phasés en plusieurs tranches.

2. Afin de permettre aux riverains et aux commerçants d'avoir une connaissance du chantier qui les attend, la CUB doit fournir un planning précis des travaux ainsi que de leur phasage.
3. L'indemnisation des commerçants.

Comme ce qui a été fait lors des précédentes phases tramway, la Communauté urbaine va mettre en place une indemnisation pour perte de chiffre d'affaire durant les travaux.

Cependant, si la baisse de la clientèle survient bien durant les travaux, la fin de ceux-ci n'engendre pas immédiatement un retour à la normale. Il est constaté une inertie de près de deux ans avant que les nouvelles habitudes d'achats conduisent à nouveau les clients dans les magasins. De ce fait, il est nécessaire que la Communauté Urbaine étudie un montage permettant de pouvoir venir en aide aux commerçants dans cette période.

Par ailleurs, le périmètre d'indemnisation devra être défini avant le démarrage des travaux et devra couvrir l'ensemble des rues impactées par les travaux et non uniquement le rue Fondaudège

4. Le tramway sur l'axe Fondaudège – Croix de Séguéy va supprimer 218 places de stationnement sur 348. Comme ce fut le cas pour la première phase, il est impératif que ces places soient intégralement compensées par la création de parkings de stationnement de proximité, et que ces places soient identifiées dans le périmètre de déclaration d'utilité publique.
5. Toujours dans le cadre du stationnement, les études ont permis de démontrer le faible taux de rotation des voitures en stationnement. Afin d'augmenter celui-ci et permettre aux clients des commerces de s'arrêter, il sera nécessaire de développer sur cet axe un projet innovant d'incitation au stationnement minute, conjointement par la CUB et la Ville, et cela dès confirmation du choix de l'itinéraire avant même le début des travaux.
6. Enfin, le traitement architectural et paysager de cet axe se doit d'être de haut niveau qualitatif. Il devra naturellement englober l'aménagement de la place Tourny

Pour parfaire notre analyse préalable à l'avis que je vous propose de donner en ce sens à la CUB, j'ai saisi le 22 juin dernier le président de la Communauté urbaine de Bordeaux pour lui demander de me transmettre une analyse multicritère reprenant l'ensemble des contraintes des faisceaux étudiés.

Séance du lundi 20 juillet 2009

En conséquence, je vous propose, Mesdames, Messieurs,

1. d'émettre un avis favorable au projet de desserte TCSP du quadrant nord ouest par un tramway qui emprunterait la rue Fondaudège.
2. de conditionner cet avis favorable à la prise en compte des six conditions ci-dessus

2. Comparaison multicritère Croix Blanche - Fondaudège

	Croix Blanche	Fondaudège
Faisabilité de l'insertion		
Points durs	Passage étroit dans la rue Capdeville Raccordement ligne A par la rue Château d'eau	Insertion station M. Brizard: mise en impasse de rue Poudsan
Impact bâti	Tres important	Aucun
Archéologie	Secteur de l'Eglise Saint Seurin	Secteur du Palais Gallien
Gestion des déplacements		
Intermodalité TC	Pas de possibilité de station à proximité des boulevards en première phase. Soit terminus place Delaunay ou place du monument au mort (à environ 480 m des boulevards)	Station Barrière du Médoc au contact des boulevards en première phase
Interconnexion réseau	Connexions tram A et B difficiles car ligne de tram déjà saturées	Connexion tram C ligne peu chargée et raccordement technique plus simple
Impacts sur la circulation VP	Limitation du trafic VP entre Judaïque et Delaunay, Possibilité de report. Contrôle d'accès sur la rue Capdeville	Limitation du trafic VP sur Fondaudège, Possibilité de report
Impacts stationnement	160-170 places supprimées soit 47 % du stationnement existant	200 à 240 places supprimées soit 63 % du stationnement existant
Impacts modes doux	Suppression de la bande cyclable rue Marc Nouveaux. Pas de création de bande cyclable nouvelle	Continuité cyclable sur Fondaudège préservée

BORDEAUX
TRAMWAY
GROUPEMENT
DE MAITRISE D'OEUVRE
Twin Bell
MAGAZINARE
régionale des Transports
Urbanis et Transurbains
Richter Associés
ARCHITECTURE
Urbanisme
Paysage

2. Comparaison multicritère Croix Blanche - Fondaudège

	Croix Blanche	Fondaudège
Enjeux urbains		
Fonctionnement commerces	Nombre de commerces limité	Nombreux commerces à préserver pendant la phase travaux et de transition
Fonctionnement vie locale	Vie locale apaisée	Vie locale nettement plus apaisée
Desserte à 500m des stations (horizon 2020)	32 600 P+E+S/km (de Gambetta à place Delaunay)	29 700 P+E+S/km (de Quinconces à Barrière du Médoc)
Ingénierie transport		
Longueur	1 860 m	1 950 m
Points durs réseaux	Important réseau de fibre optique France Telecom sur Château d'eau (à déviation possible - étude important à prendre en compte en phase chantier)	Points durs: aqueduc du Taillan, puit d'accès au Ø4500 barrière du Médoc, réseaux d'eau potable de gros diamètre sur la rue Fondaudège
Alimentation	Obstacles à franchir: APS de la place des Martyrs jusqu'à la place Delaunay (surcoût de 1,4 M€ + équivalent ligne A existante en APS (surcoût de plus de 1,7€)	Longueur APS équivalente, Besoin de poteaux LAC ou accroche en façade à partir de Ch Gruet.
Coûts (hors MR, acquisitions,...)	35.3 Meuros soit 19 000€ du ml	33.3 Meuros soit 17 000 € du ml
Coûts indemnités commerçants	-	5.5 M€
Coûts acquisitions foncières	Entre 8.4 M€ et 13.2 M€	-

BORDEAUX
TRAMWAY
GROUPEMENT
DE MAITRISE D'OEUVRE
Twin Bell
MAGAZINARE
régionale des Transports
Urbanis et Transurbains
Richter Associés
ARCHITECTURE
Urbanisme
Paysage

M. LE MAIRE. -

Mes chers collègues, nous allons avoir à prendre une décision importante, je serai même tenté de dire grave pour l'avenir de notre ville.

Pour ma part je vais essayer de me laisser guider dans tout cela par un seul souci qui est le souci de l'intérêt général.

Quel est l'intérêt général de Bordeaux et de l'Agglomération Bordelaise de la Communauté Urbaine de Bordeaux ?

Quand on pose la question en ces termes je crois que la première réponse qui vient à l'esprit est la suivante.

Nous ne pouvons pas continuer à fonctionner sans assurer la desserte par un système de transport en site propre d'une des parties de notre agglomération qui est la plus peuplée. Je veux parler du quadrant Nord Ouest qui comporte un large éventail de population bordelaise, et puis les populations de la périphérie : Bouscat, Bruges, Blanquefort, Eysines, Saint-Médard en Jalles, etc., j'en oublie, près de 150.000 personnes qui sont mal desservies aujourd'hui par les transports en commun au point que l'utilisation des transports en commun y est inférieure des deux tiers à ce que l'on rencontre partout ailleurs dans notre agglomération.

Il y a donc là un objectif, je le répète, pour le bien-être des populations, pour le développement durable de notre agglomération, si l'on veut diminuer encore la pression de la circulation automobile sur le cœur de la ville centre et sur les abords de cette ville centre.

A partir de là plusieurs hypothèses se sont présentées devant nous. Je dois dire ma conviction : ces hypothèses ont été étudiées de bonne foi et à fond par les services communautaires et les services de la mission tramway, en étroite liaison avec les services de la Ville.

J'ai entendu dire ici ou là que les dés étaient pipés et que la décision était déjà prise à l'avance. Ce n'est pas exact. Pour ma part je me suis posé des questions jusqu'au dernier moment en comparant les résultats de ces études.

J'avais demandé, vous vous en souvenez, au moment des élections municipales de 2008, et ceci figurait noir sur blanc dans l'accord de coopération communautaire que nous avons conclu à la CUB, j'avais demandé que soient étudiés d'abord les différents modes de transport collectif en site propre. Pour l'essentiel le tramway et le bus à haut niveau de service, les autres étant beaucoup moins intéressants et beaucoup moins performants.

Ceci a été fait. Il est apparu assez clairement que le bus à haut niveau de service, en tout cas pour cette liaison-là, n'était sans doute pas la meilleure réponse.

D'abord parce que l'emprise de la plate-forme du bus à haut niveau de service sur la voirie est aussi large, pour ne pas dire plus large, que celle d'un tramway.

La durée des travaux est un peu inférieure, mais quasiment équivalente parce que ce qui dure le plus c'est la déviation des réseaux, et là le délai est le même dans les deux cas de figure.

Et puis enfin et peut-être surtout, pour assurer une desserte équivalente en termes de personnes transportées il faut trois bus à haut niveau de service là où il suffit d'une rame de tramway. Ce qui veut dire que dans la circulation générale il faut interrompre cette circulation trois fois plus souvent qu'avec un tramway, avec toutes les conséquences que cela peut générer.

Deuxièmement on a étudié les différents tracés alternatifs. Il y en a eu beaucoup qui ont été étudiés : sur deux corridors, corridor sud et corridor nord ; et à l'intérieur de chacun de ces corridors plusieurs tracés ont été étudiés : des tracés de voies uniques, des tracés de voies dissociées. Au dernier moment, à la demande du Maire du Bouscat on a également étudié un autre itinéraire partant de la place Ravezies vers Cracovie, empruntant ensuite le chemin de fer de ceinture pour rejoindre l'ouest de Caudéran. Et d'autres tracés encore.

J'ai demandé au terme de la concertation qui a été longue, approfondie, sérieuse, avec de nombreuses réunions, il y en a eu à Bordeaux, il y en a eu au Bouscat, il y en a eu ailleurs, avec également la possibilité de consulter des documents sur le site Internet de la Communauté Urbaine, avec un travail également de rencontres et de dialogues avec les associations, donc au terme de cette concertation j'ai demandé une comparaison multicritères des deux corridors qui me paraissaient les plus intéressants : le corridor nord et le corridor sud.

Il est apparu, en effet, assez rapidement que le passage par le chemin de fer de ceinture n'était pas une solution pertinente et que l'on risquait de recréer ce que les techniciens de la SNCF ont appelé un « nouveau bouchon ferroviaire de Bordeaux » compte tenu du fait que sur cette ligne de chemin de fer de ceinture passent, et vont passer de plus en plus nombreux, les transports express régionaux, les TER.

Donc le choix s'est finalement limité au trajet Croix Blanche et au trajet Fondaudège. Croix Blanche à partir de Mériadeck jusqu'à la barrière Saint Médard et ensuite l'avenue du Général de Gaulle et l'avenue du Général Leclerc, ou bien alors le tracé nord à partir des Quinconces, place de Tourny, Fondaudège, barrière du Médoc, avenue de la Libération et route du Médoc.

Le résultat de cette comparaison multicritères vous a été communiqué. Il figure sur deux tableaux qui ont été établis par la Communauté Urbaine, qui font ressortir les avantages et les inconvénients de chacune des deux solutions en termes de faisabilité, en termes techniques, en termes de gestion des déplacements, en termes d'enjeux urbains, en termes d'ingénierie de transport.

A la lecture de ce tableau il apparaît très clairement que la solution que j'appellerai Croix Blanche soulève des difficultés difficilement franchissables.

Pour en avoir le cœur net je me suis rendu moi-même sur place avec les responsables de la mission tramway. Nous avons fait le chemin à pied, mètre par mètre depuis l'église Saint Seurin jusqu'à Mériadeck. Il apparaît très clairement que le passage sur cet itinéraire implique des démolitions ou des suppressions de commerces qui sont difficilement acceptables.

Je ne parle pas de travaux pouvant être de nature à nuire à l'activité des commerces, je parle purement et simplement de démolition d'immeubles et de démolition de commerces. Ça commence rue Capdeville à proximité de l'église Saint-Seurin, mais ça continue aussi sur le virage entre la rue qui vient des Martyrs de la Résistance et la rue du Château d'Eau où là, pour des raisons incontournables de sécurité des piétons en particulier, il faut abattre des façades et supprimer l'existence de plusieurs commerces : au moins 2 cafés, au moins 3 coiffeurs, au moins 1 cordonnier, au moins 1 pâtissier, qui sont promis purement et simplement à la disparition puisque l'immeuble serait raboté de moitié sur son épaisseur ce qui rendrait évidemment toute réinstallation de commerce impossible.

J'en ai donc conclu que cet itinéraire n'était pas possible, sauf à accepter bien évidemment une ligne unique, ou des lignes dissociées, et là très rapidement dans la concertation il est apparu que ces deux solutions n'étaient pas acceptables parce qu'elles dégradaient considérablement la qualité de fonctionnement de la ligne.

On se retrouve donc conduit à considérer que le passage par la rue Fondaudège est la meilleure solution. C'est ce que je vous propose d'acter aujourd'hui, puisqu'il m'apparaît normal que le Conseil Municipal de Bordeaux se prononce sur un point qui est très sensible dans sa population.

Il n'est pas question, bien entendu, de donner quitus de ce tracé sans poser des conditions précises. Dans le projet de délibération que je vous ai soumis nous énumérons 6 conditions.

Premièrement, je vous propose de dire au nom de la Ville de Bordeaux et de ses habitants, puisque notre Conseil Municipal incarne ici cette légitimité démocratique, que nous demandons que le projet soit défini dans sa totalité.

Nous savons en effet que pour des raisons techniques et budgétaires à la fois, d'ici 2013 / 2014 la Communauté Urbaine ne réalisera que la portion de cette ligne qui ira de la place des Quinconces jusqu'à la barrière du Médoc. Il faudra attendre une autre période, la quatrième phase du tramway, pour prolonger cette ligne au-delà. Mais nous voulons savoir où l'on va après.

Il n'est pas question pour nous d'accepter un tracé qui s'arrêterait à la barrière du Médoc sans savoir ce qui se passe au-delà.

Donc la première condition posée est une définition du projet sur la totalité de l'itinéraire jusqu'à Eysines et une déclaration d'utilité publique sur l'ensemble de la ligne projetée.

La deuxième condition concerne le déroulement des travaux. J'ai, je le dis sans autosatisfaction, une expérience assez approfondie de la conduite des travaux. Je voudrais rappeler quand même que nous avons réalisé sous ma présidence à la Communauté Urbaine et dans les deux ou trois années qui ont suivi 45 km de ligne de tramway dont une partie très importante sur le territoire de la commune de Bordeaux. Donc je sais comment ça se passe. Je sais les précautions que nous avons prises à l'époque, et je crois qu'il faut qu'il y ait au minimum ces mêmes précautions, peut-être même améliorées à l'avenir.

Ça veut dire quoi ? Ça veut dire qu'il faut un planning très précis des travaux, un phasage très transparent de ces travaux et une présence de la mission tramway sur le terrain, je serais tenté de dire, au quotidien. Nous avons mis en place pour la première et la deuxième phase du tramway des référents du tramway, des correspondants du tramway qui étaient installés dans des petits édicules sur la voie publique, identifiés par un logo pour être à la disposition des habitants.

Je crois que ce qu'il y a de plus stressant, en effet, c'est de ne pas savoir ce qui va se passer le lendemain. Pourquoi est-ce que le chantier prend du retard ? Est-ce qu'il prend du retard ? Qu'est-ce qui va se passer ? Donc je crois qu'il faudra être là d'une extrême vigilance.

La troisième série de conditions concerne l'indemnisation des commerçants. C'est un sujet extrêmement sensible. Cette indemnisation a relativement bien fonctionné dans la première et la deuxième phase. Je n'ai plus le chiffre exact en tête mais la Communauté Urbaine a dépensé plusieurs millions d'euros pour indemniser les commerçants, et certains d'entre-eux ont été indemnisés de manière tout à fait convenable.

Il faut être plus vigilant encore pour cette nouvelle opération. Ça veut dire quoi ?

D'abord bien définir les règles pour qu'elles soient connues de tout le monde.

Bien définir le périmètre. Nous avons eu des difficultés, c'est vrai, dans la première et dans la deuxième phase parce que certains commerçants qui étaient éloignés de plus de 200 ou 300 m de l'emprise des travaux ont été refusés par la commission d'indemnisation alors même qu'ils étaient touchés par les travaux. Je pense en particulier aux rues adjacentes de la rue Fondaudège où il y a parfois quelques commerces. Si la rue Fondaudège est provisoirement, pendant un certain temps difficile d'accès, ces commerces seront également impactés. Il faut donc définir un périmètre qui puisse permettre de les indemniser.

Enfin la troisième amélioration qu'on peut apporter au système d'indemnisation c'est de prendre en considération la période qui suit l'achèvement des travaux. Ce n'est pas parce que les travaux sont terminés que l'activité commerciale repart du jour au lendemain. Il y a une période de latence qui peut prendre plusieurs mois. Je pense que là il faudra réfléchir à la mise en place d'un système d'aide de trésorerie ou d'avance remboursable auprès des commerçants avant qu'ils ne retrouvent leur niveau d'activité antérieur.

Quatrième série de conditions, c'est celles qui concernent le stationnement. Je sais que c'est une question extrêmement sensible surtout dans un quartier où les capacités de stationnement sont limitées.

Il y a actuellement sur voirie sur l'itinéraire Fondaudège / Croix de Seguey, 348 places. 218 devraient être supprimées, et le reste, c'est-à-dire 120, maintenues.

Sur ces 218 il faut une reconstitution de l'offre, notamment pour les riverains qui ont beaucoup de mal à stationner dans ce quartier. Donc nous demandons à la Communauté Urbaine de dégager les emprises nécessaires pour réaliser deux ou trois parkings en surface ou en silo qui puissent offrir une offre de stationnement dans les mêmes conditions que le stationnement résidant actuel aux riverains de la rue Fondaudège et de la rue Croix de Seguey.

Le deuxième volet du stationnement c'est le stationnement destiné aux clients des commerces. L'une des pratiques de la rue Fondaudège c'est que très souvent on s'arrête parfois en double file pour aller acheter sa viande, son poisson, son pain, etc, dans des commerces de qualité. Il faut que ceci puisse continuer et qu'il y ait donc des aires d'arrêt minute, qui soient véritablement des arrêts minute et non pas des lieux de stationnement pour des voitures ventouses.

Nous allons expérimenter dès les prochaines semaines un système qui permettra de détecter ces voitures sur les stationnements de proximité de façon que la police municipale puisse intervenir dès lors qu'une voiture sera en stationnement depuis plusieurs heures, ou même une heure, sur ce site.

Enfin dernier point, il s'agit du traitement architectural de l'itinéraire. Nous ne voulons pas une ligne de tramway au rabais. Les lignes de tramway que nous avons réalisées dans Bordeaux sont belles. Les installations sont belles, les stations sont belles, les mobiliers urbains sont beaux. Il faut que le traitement de façade à façade, comme cela a toujours été la règle dans les travaux de la première et de la deuxième phase, soient des travaux de qualité qui permettent d'améliorer encore l'attractivité de la rue Fondaudège dont le moins qu'on puisse dire, et Dieu sait si je la connais bien, c'est qu'aujourd'hui elle n'est pas en termes d'espace public particulièrement exemplaire. On ne peut pas dire que la chaussée, ni les trottoirs, ni le mobilier urbain soient d'une particulière qualité. Donc il y a des progrès à faire. Il faudra que le projet intègre cela.

Voilà les conditions qui figurent dans ce projet de délibération.

Il faut aussi, c'est quelque chose qui n'est pas traité dans le projet actuel mais qui sera complété dans le courant de la discussion, que nous manifestions notre intérêt pour la desserte de Caudéran, de plusieurs manières. Mais je laisserai à M. Pierre LOTHAIRE, maire adjoint de ce quartier, le soin de s'exprimer dans un instant.

Je voudrais pour terminer dire que je mesure parfaitement, au-delà de la dimension technique et financière de cette affaire, sa dimension humaine et affective.

Je ne crois pas que depuis 1995 on ait jamais pu me prendre en flagrant défaut de désintérêt pour le commerce de proximité. J'ai toujours affirmé qu'il n'y avait pas de ville sans commerces de proximité. Donc j'y ai été en permanence particulièrement attentif.

Toute l'opération de la première et de la deuxième phase du tramway a été montée en étroite concertation avec les commerçants et avec leurs instances représentatives, qu'il s'agisse de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux ou des associations des commerçants des différents quartiers traversés par le tramway. Mon intention c'est de bien continuer dans cet esprit.

La rue Fondaudège qui n'a pas toujours été une rue extraordinairement commerçante, j'y ai habité pendant 10 ans entre 1995 et 2004, ou à immédiate proximité, j'ai le souvenir d'une période où les commerçants se navraient du déclin de cette rue.

Elle a repris de l'activité, elle a repris de l'attractivité depuis quelques années. C'est donc une rue à laquelle nous sommes extrêmement attachés.

Même si je sors des limites du territoire de la Ville de Bordeaux je dirai la même chose pour l'avenue de la Libération et ce qui se passe au Bouscat. Cette barrière est une des plus vivantes de Bordeaux, certains disent même la seule vivante, il n'est pas question de la condamner à la disparition.

Je voudrais là-dessus combattre une idée qui est largement répandue selon laquelle le passage du tramway c'est la fin du commerce de proximité. Ce n'est pas exact. Ce n'est exact ni à Bordeaux, ni à l'extérieur de Bordeaux dans les villes qui ont construit des tramways.

Bien sûr, il y a des zones qui en profitent plus ou moins. Bien sûr que c'est plus facile au centre ville en bout de ligne que sur des itinéraires de passage. Mais sous certaines conditions je crois que l'on peut faire en sorte que le tramway soit un apport et non pas une contrainte.

On m'a souvent dit : « Mais beaucoup de commerçants pour leur retraite qui est souvent très faible comptent sur la vente de leur fonds de commerce qui constitue leur capital professionnel et leur capital humain, et si le tramway passe les fonds de commerce s'effondrent. »

Ce n'est pas ce que nous avons constaté dans les corridors du tramway. Ce n'est pas exact. Il n'y a pas eu d'effondrement des fonds de commerce. Il y a même eu ici ou là des augmentations assez significatives.

Je sais que le travail de l'observatoire des effets du tramway qui a été réalisé par la Chambre de Commerce a été contesté. Certains ont considéré qu'il n'était pas techniquement de qualité. Je n'ai pas ce point de vue. Il n'y a aucune raison de suspecter la Chambre de Commerce de partialité dans ce domaine. Il ressort très clairement de ces études-là que globalement le commerce de Bordeaux n'a pas pâti de la réalisation des 3 lignes de tramway se concentrant dans le cœur de la ville.

J'irai même plus loin. Rappelons-nous de l'état de l'économie bordelaise et du commerce bordelais dans les années 95, et de la ville elle-même, de sa décroissance démographique progressive. Cette tendance nous l'avons complètement renversée. Bordeaux a regagné plus de 20.000 habitants au cours des années passées. Elle a retrouvé de l'attractivité, retrouvé du dynamisme culturel et économique. Pourquoi ? Eh bien en grande partie à cause de la réalisation de notre réseau de tramway.

Je sais bien que cette affirmation sera critiquée ici ou là. Je ne peux pas m'appuyer sur des sondages qui ne sont que des photographies de l'instant. Il n'en reste pas moins que quand on demande aux Bordelaises et aux Bordelais s'ils sont satisfaits du travail de leur municipalité, là on n'est pas dans les 50 / 50, on est dans les scores que vous avez vus dans les sondages qui vous ont été distribués.

Donc ce n'est pas en disant que le sondage est mauvais qu'on peut s'en tirer. Il y a une réalité incontestable c'est que la ville s'est transformée positivement et que la réalisation d'un système de tramway particulièrement performant compte pour beaucoup dans cette transformation.

Alors je lance un appel aux commerçants de la rue Fondaudège, et au-delà à ceux du cours de la Libération, cela n'est pas fait pour leur nuire. Moi je ne souhaite qu'une seule chose c'est que la rue Fondaudège et la barrière du Médoc restent aussi prospères que possible. Si nous travaillons ensemble, si nous réalisons les conditions que j'ai évoquées, je suis persuadé que de la réalisation de ce tramway peut ressortir un bien pour la population en général, y compris pour la population qui travaille, les commerçants ou les activités économiques.

Voilà mes chers collègues ce que je voulais vous dire sur ce dossier très sensible. Donc je ne paraphrase pas le projet de délibération qui vous a été soumis.

Je vais donner la parole tout de suite à M. LOTHAIRE.

M. LOTHAIRE. -

Monsieur le Maire, mes chers collègues, les études qui ont été menées jusqu'au bout sur les deux secteurs de desserte nord et sud par le tramway ont permis de faire ressortir clairement la priorité au secteur nord. Il s'agit d'une notion de priorité.

Séance du lundi 20 juillet 2009

En effet, ces mêmes études ont aussi permis de montrer que le secteur de Caudéran avait lui aussi le potentiel d'une desserte avec ce type de matériel.

Dans l'attente, je souhaite que tout soit mis en œuvre pour que le réseau de bus sur notre quartier de Caudéran soit amélioré avec la mise en place prochaine du réseau du nouveau concessionnaire Kéolis.

Tout d'abord en termes de desserte, comme je l'ai déjà indiqué aux représentants de la société de transport, par une liaison direct Caudéran – Saint Augustin – CHU. Cette liaison permettrait la mise en relation des deux bourgs dynamiques, mais permettrait surtout de relier le centre de Caudéran à la ligne A du tramway, une telle desserte pouvant se faire vers l'autre côté, c'est-à-dire vers l'avenue de la Libération dans un deuxième temps.

Desserte aussi du quartier Balaresque et des établissements scolaires. La ligne 16, qui avait défrayé un peu la chronique à une époque, reprend le tracé de la ligne 16 actuelle. De ce fait les plaintes que nous avons quant au quartier Balaresque vont perdurer.

Une solution de desserte devra être étudiée en prenant en compte ce quartier, mais aussi la desserte des établissements scolaires de la zone.

Puis en termes de meilleur confort du transport. Cela passe par la réfection des tapis de voies empruntés par des lignes fortes de bus, mais aussi par la création d'aménagements spécifiques permettant d'augmenter la vitesse des bus, ondes(?) vertes ou couloirs de bus.

Enfin si on veut que le transport en commun prenne toute sa place, la fréquence des lignes structurantes de Caudéran devra être identique aux lignes fortes de la CUB, à savoir toutes les 6 minutes.

En dernier point, je crois qu'il faut soutenir la barrière Saint Médard parce qu'elle risque de pâtir d'un déficit d'image par rapport à la barrière du Médoc équipée d'un tramway. Je souhaite donc qu'elle soit réaménagée.

Conclusion, si je soutiens la proposition de Monsieur le Maire, je souhaite que les amendements ci-après soient notés, à savoir :

La création d'une liaison Caudéran – Saint Augustin – tramway ligne A – CHU.

La création d'une desserte du secteur Balaresque et des établissements scolaires.

Des aménagements de voirie aptes à garantir confort et vitesse des bus : couloirs bus, tapis, ondes vertes, etc.

Un cadencement des lignes structurantes de Caudéran à 6 minutes.

Sans oublier enfin une requalification de la barrière Saint Médard. Merci.

M. LE MAIRE. -

Merci.

M. DUCHENE.

M. DUCHENE. -

Merci Monsieur le Maire. Je voudrais rappeler tout simplement que la décision que vous avez prise il y a 3 ans en remettant en cause la décision de M. ROUSSET était une bonne décision car elle a permis un vrai débat, une vraie confrontation d'idées.

On dit parfois que la concertation n'a pas eu lieu. Si, elle a eu lieu. La bonne preuve c'est que la presse, les médias en général, ont suivi largement cette concertation.

Il y a eu toute une série de propositions, il y a eu un vrai débat d'idées sur la nécessité d'un tram, sur les différents secteurs où pouvaient passer le tram, sur les différentes lignes.

Donc ce débat a duré très longtemps. Il a permis cette confrontation d'idées.

Aujourd'hui nous avançons sur une décision. C'est la CUB qui devra décider en dernier ressort, mais c'est une décision au bout du compte qui est enthousiasmante. Elle ne le serait pas si nous n'avions pas déjà les deux phases du tram qui sont réalisées.

Monsieur le Maire, votre projet urbain de recentrer le centre ville est devenu une réalité. Vous l'évoquiez. Aujourd'hui l'hémorragie démographique est stoppée. Les habitants reviennent dans notre ville. Et bien qu'un certain nombre de grandes surfaces se soient développées en périphérie on voit le commerce bordelais se développer, mieux se porter. C'est aussi peut-être grâce au tram.

Evidemment tout ne sera pas rose dans la rue Fondaudège. Nous le savons, le maire l'a vécu au quotidien, sur les quais, sur un certain nombre de voies de Bordeaux, il faudra que nous nous retrouvions. Et c'est vrai que parfois la Communauté Urbaine a une manière d'intervenir un peu dure, un peu radicale. Il faudra mettre un peu d'humanité dans son mode de fonctionnement. Ça sera évidemment le rôle des élus bordelais. Ils ont prouvé précédemment au cours des travaux qui ont duré pendant quelques années qu'ils étaient capables de rencontrer les commerçants et les riverains.

Le maire a fait part d'un certain nombre de propositions pour que les choses se passent le mieux possible.

Vous évoquiez le maintien des places de stationnement. Il faudra évidemment que les places de stationnement soient maintenues le plus possible dans la rue. Que grâce à plusieurs friches qui existent dans cette rue nous puissions mettre en place des parkings de proximité, et à l'intérieur de ces parkings de proximité et sur l'espace public des arrêts minute qui permettront aux commerçants d'avoir une clientèle toujours présente dans cette rue.

Le Maire a également évoqué l'organisation de réunions de chantiers. Le maire l'évoquait. Une cabane de chantier dans la rue et des rencontres régulières avec les responsables du chantier c'est aussi la certitude d'avoir un chantier plus apaisé et plus efficace.

Nous, de notre côté en tant que municipalité, nous devons envisager, comme ça s'est fait dans les autres phases, peut-être une exonération de la taxe voirie et de la taxe locale de publicité extérieure.

Reste la question des indemnités. Dans les autres phases elles n'ont peut-être pas été aussi importantes qu'elles auraient dû l'être. Dans le cas de la rue Fondaudège il faudra surtout envisager un périmètre plus important. Le maire est déjà intervenu auprès de la Communauté Urbaine dans ce sens. Ne pas seulement garder la rue Fondaudège en tant que périmètre d'indemnisation, mais envisager aussi les rues perpendiculaires et les secteurs qui se trouvent au plus près de cette rue Fondaudège.

Sur le reste, on a évoqué bien souvent l'état des commerces pendant et après les travaux du tram. Alors soyons honnêtes et soyons très transparents, un certain nombre de commerces et un certain nombre de propriétaires verront leurs biens évoluer à la hausse.

Une décision de passage du tram sur la rue Fondaudège c'est automatiquement pour le foncier, qu'il soit nu ou bâti, une forte augmentation.

C'est aussi pour un certain nombre de commerçants face à des difficultés, la possibilité de vendre ; à un certain nombre de commerces qui croient à l'arrivée du tramway c'est donc la certitude de vendre son fonds de commerce ou son pas-de-porte à un prix qu'on n'aurait pas pu espérer avant l'arrivée du tramway.

C'est aussi la possibilité - nous l'avons vécu rue d'Ornano - pour certaines entreprises de profiter de ces travaux pour se délocaliser et se déplacer avec des aides de la Communauté Urbaine.

C'est la possibilité aussi avec des prêts à taux zéro de rénover son commerce et de le rendre plus agréable dans l'attente de nouveaux chalands et de nouveaux habitants.

Oui. Il y aura de nouveaux habitants, parce que le tramway entraîne la requalification du logement et on verra certains logements à l'abandon aujourd'hui, ou non occupés, occupés de nouveau avec de nouveaux habitants qui pourront aller dans les commerces du secteur.

C'est la certitude aussi de voir une nouvelle clientèle. Pourquoi ? La rue Fondaudège aujourd'hui est à sens unique. Elle en configuration presque autoroutière. Avec la nouvelle configuration suite aux travaux du tramway c'est une circulation apaisée, c'est beaucoup moins de vitesse, beaucoup moins de pollution, et surtout la possibilité de donner, grâce à la rénovation de l'éclairage et à des travaux nouveaux, une meilleure allure à la rue. Et c'est aussi un double sens tramway. Aujourd'hui les automobiles passent dans un seul sens. Les tramways passeront dans les deux sens. Et comme nous l'avons vu sur les cours de Bordeaux, grâce à la mise en place du double sens de circulation sur les cours nous verrons à ce moment-là aussi une nouvelle clientèle découvrir la rue Fondaudège.

Alors bien sûr les choses ne seront pas faciles mais nous serons à côté des habitants, le maire y sera comme il l'a été dans les travaux précédents. Et lorsqu'on regarde comment la ville a évolué on peut penser que la rue Fondaudège évoluera dans le bon sens.

Juste une petite parenthèse. Je me souviens d'une étude de l'agence d'urbanisme qui prévoyait 18 files de circulation sur les quais. 18 files ça paraît extraordinaire. Il y en avait déjà 10. Lorsqu'on se promène sur les quais on s'aperçoit que nous avons bien eu raison de ne pas nous engager dans cette voie-là. Sans interdire la voiture dans la ville nous sommes arrivés à un juste équilibre.

C'est ce que vivra la rue Fondaudège, un juste équilibre de la circulation qui ne sera pas interdite, du stationnement bien sûr, le tramway, et une requalification totale. Je pense au bout du compte que les habitants et les commerçants s'en porteront mieux.

M. LE MAIRE. -

Merci.

M. MAURIN.

M. MAURIN. -

Nous prenons acte des conclusions des études concernant les possibilités de tracés de cette nouvelle ligne de tramway. Nous sommes d'accord avec la demande de voir traiter l'ensemble du tracé de Bordeaux jusqu'à Eysines, même si les phases de travaux seront bien entendu différentes.

Si le tracé Fondaudège apparaît le mieux adapté au vu de l'étude, notamment par rapport à la connexion avec le tramway C, la desserte des boulevards, la circulation vélo, l'apaisement de la vie locale, les expropriations, les coûts induits, etc., il faut évidemment traiter de façon adaptée les deux points noirs de l'opération à venir :

Premièrement, la compensation de la suppression de 63% des places de stationnement.

Deuxièmement, la survie des nombreux commerces.

En ce sens nous souscrivons aux 6 conditions que vous émettez, notamment la création de parkings de proximité pour les résidants, et un système de stationnement minute adapté aux commerces.

Toutefois je souhaiterais évoquer une dimension supplémentaire qui ne figure sur ce dossier ni dans les préoccupations communautaires, ni dans les 6 conditions que nous proposez d'adopter.

En effet, la dimension sociale de l'investissement tramway a conduit la CUB et les communes à décider des dessertes en fonction des différents besoins dont celui lié au désenclavement de quartiers à fort habitat social. Les trois lignes A, B, C, ont répondu à Bordeaux à ces principes en desservant correctement les 7 quartiers prioritaires de la Ville de Bordeaux, même si pour Bacalan, rappelez-vous, il a fallu mener bataille en 2005 / 2006 pour obtenir l'arrivée du tramway jusqu'au bout.

Avec la ligne D, par contre, la partie bordelaise ne va desservir quasiment aucun habitat social, ce qui ne sera pas tout à fait le cas au Bouscat et à Eysines bien entendu.

Aussi, compte tenu de l'impact du tram sur le niveau du prix du foncier, M. DUCHENE vient de le rappeler, et compte tenu du déséquilibre manifeste dans la répartition bordelaise des sites d'implantation de logement social, je propose d'ajouter une condition au cahier des charges de la CUB, celle de réserver les opportunités foncières et immobilières à des programmes spécifiques d'habitat social.

Enfin le rapport évoque la préoccupation légitime de la desserte du quartier de Caudéran. Ce n'est pas un détail. Et si la perspective de bus à haut niveau de service doit bien entendu être fouillée, la piste ligne de ceinture SNCF ne doit pas être simplement soumise aux impératifs régionaux de création de TER, TER que dans notre groupe nous sommes bien entendu pourtant à défendre.

En effet, il me semble que la ville doit peser pour que le cadencement de la desserte de la gare de Caudéran située, je le rappelle, à 10 minutes de la gare Saint Jean et à 10 minutes de la gare Saint Louis, facilite l'accès du quartier de Caudéran au réseau de TCSP soit par des TER adaptés, soit par un réseau de tram / tram. Merci.

M. LE MAIRE. -

Merci.

Mme BOURRAGUE.

MME BOURRAGUE. –

Monsieur le Maire, mes chers collègues, permettez-moi de vous rappeler, Monsieur le Maire, que sous votre impulsion notre ville et plus largement notre agglomération ont connu grâce à des projets tels que le tram ou les zones d'aménagement concerté de profondes et importantes mutations.

Le tramway a remarquablement transformé notre Ville de Bordeaux en offrant un mode de déplacement moderne, fiable, écologique. Il dépasse la simple mise en place d'un nouveau mode de transport en organisant les territoires, en partageant différemment l'espace public. Et dans la perspective de hisser notre agglomération au niveau des plus grandes métropoles européennes, la réalisation de la troisième phase du transport en commun en site propre constitue un projet essentiel à la poursuite du développement durable et solidaire de notre agglomération et de notre ville.

Sur la ligne D depuis avril 2007 et le lancement de la concertation, comme tous je dialogue, j'analyse, j'interroge.

En effet, je pense à la possibilité du départ de cette ligne depuis Mériadeck. J'ai bien conscience des difficultés concernant le raccordement à la ligne A et l'arrivée sur les boulevards. Cependant, de l'avis même des experts, le tracé empruntant ensuite la barrière Saint Médard et l'avenue du Maréchal de Lattre jusqu'à Saint Médard est d'une réalisation facile et rentable aussi bien pour la faisabilité avec peu de dégâts induits sur les activités économiques que pour le nombre d'une population desservie beaucoup plus importante.

Je regrette, sur l'ensemble du corridor nord, l'absence d'études économiques sérieuses par la Communauté Urbaine. La Communauté Urbaine nous donne de multicritères qui ne prennent pas bien en compte la population et l'activité économique. De nombreux enseignants et parents d'élèves des établissements du corridor sud attendent comme beaucoup l'arrivée du tram.

Cependant j'attire votre attention aussi sur l'axe Bouscat / Bruges. Sur cet axe les directions régionales des grands constructeurs automobile et les concessionnaires de toutes marques traversent une période économique extrêmement difficile.

Il y a une dizaine d'années nous nous sommes battus et avons obtenu de les maintenir à Bordeaux ou au Bouscat. Aujourd'hui, ajouter une nouvelle incertitude pour plusieurs années, une entrave à la marche de leurs entreprises, constitue un risque très important pour les emplois et les activités.

Ils ont déjà supporté pour la plupart deux ans de travaux sur la route du Médoc. Bien sûr, ce n'est pas Bordeaux. Il s'agit d'activités ou commerces sur le Bouscat, Bruges et l'avenue de la Libération.

Dans cette période de crise certains constructeurs risquent de prendre ces nouveaux travaux, cette nouvelle difficulté pour leurs activités comme prétexte pour se désengager définitivement de ce secteur géographique.

Je suis élue d'une circonscription située en plein cœur du quadrant nord-ouest comprenant, outre la partie nord de Bordeaux, deux autres communes, Le Bouscat et Bruges. Cette délibération proposée au sein de notre assemblée va bien au-delà des limites de notre commune et concerne toute l'agglomération.

Cependant j'ai encore de réelles inquiétudes sur les points suivants.

Ma première interrogation concerne la population desservie. Le projet prévoit un itinéraire jusqu'à Eysines. Qu'en est-il des populations de Saint Médard et de Caudéran ? Je me permets de rappeler que c'est le secteur le plus peuplé. Les passagers des bus en 2008 sur le corridor sud atteignaient le chiffre de plus 3.700.000 passagers contre 2.000.000 de passagers sur le corridor nord.

J'ai bien entendu vos propositions et celles de M. LOTHAIRE sur de nouvelles perspectives de bus à Caudéran avec une desserte toutes les 6 minutes sur les grands axes.

Le deuxième point concerne un petit différend sur la lisibilité du réseau dans le cadre des itinéraires différenciés en centre ville. Cette solution est rejetée a priori dans les études.

Or les itinéraires différenciés sont utilisés depuis longtemps par les bus comme par les automobiles, surtout dans le secteur visé. Ces itinéraires différenciés permettraient aussi une meilleure desserte de la population intra-boulevards.

Les travaux réalisés sur la route du Médoc doivent, selon le site de la Ville de Bruges, permettre d'améliorer le confort et la sécurité des usagers et de fluidifier sensiblement la circulation sur cet axe majeur. Qu'en sera-t-il avec le tram sur cet axe ?

Je m'interroge enfin sur les activités économiques prises en compte. Comment sera calculée l'indemnisation, et à partir de quelle activité ? Comment pouvoir garantir que les travaux ne paralyseront pas toutes les activités pendant près de 5 ans sur l'axe au-delà de la barrière du Médoc ?

En quatrième point, Bordeaux et vous-même avez affiché une exigence très forte en places de parking. C'est une bonne résolution. Je me permets cependant de rappeler la situation à proximité du Centre Hospitalier Universitaire où plusieurs centaines de places – 300 je crois – ont été effacées du jour au lendemain entre l'avant-projet de tram et sa

réalisation. De même sur le secteur Emile Counord ce sont plus de 100 places qui n'ont pas été créées contrairement aux engagements.

Enfin l'aménagement de la place de Tourny, comme celui de Saint Seurin, restera difficile compte tenu du patrimoine. Mais le tram passe aujourd'hui devant le Grand Théâtre sans dommage pour notre patrimoine.

Monsieur le Maire, mes chers collègues, ces inquiétudes dont je vous fais part aujourd'hui sont partagées, comme vous le savez, par nombre de nos concitoyens. J'appartiens fièrement à notre majorité, mais comme nous tous je suis soucieuse de l'intérêt général. Je vous fais part de mes inquiétudes sur l'itinéraire nord et ses conséquences socio-économiques.

S'agissant d'un avis sur le trajet de la ligne D, vous comprendrez, Monsieur le Maire, qu'en conscience je m'abstienne sur cet avis.

Bien sûr je vous confirme que le jour où une décision sera prise et votée je soutiendrai, j'accompagnerai et je serai solidaire de vous-même et de notre équipe comme je l'ai toujours fait.

M. LE MAIRE. -

M. HURMIC

M. HURMIC. -

Monsieur le Maire, mes chers collègues, sachez tout d'abord, Monsieur le Maire, que nous apprécions la méthode qui consiste à demander à un Conseil Municipal de se prononcer avant que nos élus communautaires soient eux-mêmes appelés à se prononcer sur un même dossier. Nous regrettons que cette nouvelle méthode de gouvernance n'ait pas été utilisée dans le passé.

Je pense par exemple – c'est un dossier emblématique – que lorsqu'il s'est agi à la Communauté Urbaine de décider d'une grande salle de spectacles, si la Ville de Bordeaux avait pris ses responsabilités ici auparavant et avait émis un vote qui j'en suis persuadé aurait été très consensuel, nous aurions évité la cacophonie du débat auquel on a eu droit à la Communauté Urbaine.

De même, je prends un deuxième exemple peut-être plus contemporain, si notre Conseil Municipal avait été sollicité avant que la Ville de Bordeaux ne demande à être accompagnée par la Communauté Urbaine dans le cadre des contrats de co-développement pour la création d'un projet de grand stade à Bordeaux, nous aurions aimés également que notre Conseil Municipal soit appelé à délibérer sur une question aussi importante avant que la Communauté Urbaine ne soit interrogée ou sollicitée.

Cela n'est pas important par rapport à la délibération d'aujourd'hui, mais je tenais quand même à indiquer que si cette méthode de gouvernance nous plaît, aujourd'hui nous aimerions qu'elle soit appelée à être étendue en ce qui concerne des décisions futures.

J'en viens maintenant à la délibération à proprement parler.

La décision que vous nous demandez de prendre aujourd'hui Monsieur le Maire avec vous, incontestablement n'est pas une décision facile à prendre.

En ce qui nous concerne nous prendrons nos responsabilités en sachant qu'effectivement la question est délicate dans la mesure où existent plusieurs intérêts généraux. Vous avez dit tout à l'heure dans vos propos préliminaires qu'effectivement ce qui devait nous guider c'était l'intérêt général, mais j'ai envie de dire que parfois l'intérêt général n'est pas d'une grande lisibilité et l'intérêt général peut entrer en conflit avec d'autre.

Par exemple ici l'intérêt général d'agglomération n'est pas forcément exactement le même que l'intérêt général de la Ville de Bordeaux ou de ses habitants.

L'intérêt général d'agglomération, je dois vous dire que nous, après maintes réflexions, nous considérons qu'effectivement la desserte du quadrant nord-ouest est indispensable, et urgente :

- 150.000 habitants, soit 21% des habitants de la Communauté Urbaine de Bordeaux,
- 14% des emplois de la Communauté Urbaine,
- Un secteur aujourd'hui desservi par aucune offre de transport collectif structurante,

c'est effectivement une priorité pour la Communauté Urbaine. C'est ce que j'appelle l'intérêt général d'agglomération.

De même, Monsieur le Maire, lorsque l'on examine les dessertes nord et les dessertes sud de ce qu'on appelle ce corridor nord-ouest, effectivement nous voyons bien qu'avec le corridor nord il y a une continuité urbaine jusqu'à Eysines et une coupure qui se fait au-delà, ce qui satisfait notre vision de l'aménagement du territoire, tandis que dans le corridor sud il faut traverser des secteurs peu denses juste après la rocade avant de retrouver l'urbanisation plus dense de Saint Médard.

Donc pour ces raisons d'intérêt communautaire liées à notre vision de l'aménagement du territoire qui consiste à ne pas utiliser les transports collectifs urbains pour favoriser l'étalement urbain que par ailleurs nous déplorons, nos préférences vont au niveau communautaire sur la desserte telle qu'elle est aujourd'hui envisagée, ce que l'on appelle la desserte nord.

Vient maintenant la deuxième question naturellement plus délicate à savoir la problématique de la rue Fondaudège.

Je crois que cette partie délicate nous impose, vous l'avez dit et nous sommes d'accord avec vos propos, d'envisager cet ensemble urbain et commercial original et dynamique.

Il est de notre devoir ici, élus bordelais, de tout mettre en œuvre pour soutenir cet axe qu'est la rue Fondaudège, pour soutenir ses habitants, pour soutenir ses commerces de proximité.

Quelles sont les caractéristiques originales et dynamiques de cette rue Fondaudège qu'il est de notre devoir de soutenir ?

C'est 140 commerces principalement traditionnels et de service qui fonctionnent à la fois avec le transit et comme pôle de quartier. C'est également un secteur qui a un rôle de polarité commerciale pour le quartier. Les trottoirs actuels sont étroits et peu confortables. L'ambiance générale de la rue, il faut bien le reconnaître, est très circulée, bruyante et pas forcément des plus attractives pour les piétons et pour les cyclistes en raison notamment d'un stationnement à double sens qui est relativement anarchique sur cette artère très passante de Bordeaux.

La rue Fondaudège avec ses caractéristiques mérite de la part des élus bordelais, mais aussi des élus communautaires, d'être protégée dans ses bons aspects, et non pas sur ses mauvais aspects, comme les derniers que je viens de citer.

Incontestablement les habitants et les commerçants de la rue Fondaudège vont devoir payer un lourd tribut pour des travaux qui sont quand même, qu'on le veuille ou non et malgré toutes les précautions d'usage que nous pourrions prendre au préalable, des travaux extrêmement dévastateurs. On en a l'expérience dans différentes artères.

La délibération que vous nous proposez comporte des dispositions intéressantes, mais il me semble que l'on peut même aller au-delà. Nous devons faire en sorte que la rue Fondaudège, si elle est choisie comme étant une composante de ce nouvel itinéraire de tramway, récupère un peu du tribut qu'elle aura payé.

J'ai regardé la comparaison financière entre les deux circuits qui nous sont proposés. Je parle de Bordeaux intra muros entre le circuit Croix Blanche et le circuit Fondaudège. Quand on examine tous les postes financiers caractéristiques de chacun de ces itinéraires on se rend compte que l'itinéraire Croix Blanche coûterait à la collectivité 49,2 ME, tandis que l'itinéraire Fondaudège coûterait à la collectivité 38,8 ME, c'est-à-dire une somme conséquente d'économie faite par la collectivité si nous choisissons l'itinéraire par la rue Fondaudège.

Il me paraîtrait normal, Monsieur le Maire, mes chers collègues, que les commerçants de la rue Fondaudège qui, je le répète, seront pénalisés à court terme pendant les travaux par ce choix d'itinéraire, récupèrent une partie des économies qu'ils auront permis à la collectivité de réaliser s'agissant quand même d'un coût différent selon que le tramway empruntera la Croix Blanche ou la rue Fondaudège.

Donc je souhaiterais que d'ores et déjà on puisse acter que la Ville de Bordeaux mettra tout en œuvre pour que les habitants, les riverains et les commerçants de la rue Fondaudège puissent récupérer en grande partie les économies réalisées par la collectivité si le tramway devait emprunter cette artère.

Cela veut dire quoi ? je vais essayer d'être encore plus concret. Par exemple je vous fais une suggestion, Monsieur le Maire. Je crois que la rue Fondaudège actuellement ne fait pas partie du droit de préemption concernant les baux commerciaux et artisanaux. Je crois que seule la barrière du Médoc fait partie de ce périmètre. Il me paraîtrait de bonne politique de faire en sorte que très rapidement la rue Fondaudège puisse être intégrée à ce droit nous permettant d'exercer notre préemption sur toute vente de fonds de commerce pour éviter une caractéristique qui est déjà largement mise en œuvre dans beaucoup d'artères de notre ville, à savoir que les banques, les services, les agences immobilières ou les compagnies d'assurance s'emparent de la plupart des commerces. Je pense que nous avons là un outil efficace pour éviter ce type de dérive.

Je crois, Monsieur le Maire, que rien n'est pire qu'un tramway qui serait mal accompagné. Si le tramway doit passer par là nous devons effectivement mettre en œuvre un certain nombre de mesures pour accompagner ce passage et faire en sorte que nos rues de « tuyaux à voitures » ne soient pas transformées en rues de « tuyaux à tramway. » Etre « tuyau tramway » ce n'est pas mieux que d'être « tuyau voitures », c'est tout aussi dévastateur. Je pense que c'est le challenge que nous avons aujourd'hui à assumer vis-à-vis de cette rue Fondaudège, que ce changement de statut ne se fasse pas dans l'outrance et que demain nous ne découvrons pas les ravages d'un tuyau en tramway au long de cet itinéraire.

Je terminerai en disant que nous approuvons la délibération que vous nous proposez aujourd'hui. Nous pensons qu'effectivement les analyses techniques, financières, même politiques, à l'échelle de l'agglomération ne nous permettent pas d'envisager aujourd'hui un autre itinéraire que celui-là pour desservir correctement et dans l'économie le quadrant nord-ouest.

Mais au-delà de ce choix il est de notre responsabilité de faire en sorte que la rue Fondaudège devienne une rue plus conviviale, que nous favorisions une meilleure intégration de la rue Fondaudège dans la ville et que la Ville de Bordeaux comme la Communauté Urbaine d'ores et déjà s'engagent à lutter efficacement contre tous les dommages collatéraux qu'incontestablement cette artère dynamique et originale subira pendant la période des travaux du tramway. Merci.

M. LE MAIRE. -

Merci.

M. PEREZ.

M. PEREZ. -

Monsieur le Maire, mes chers collègues, au terme de cette concertation il convient d'abord je crois de saluer la manière dont elle a été menée grâce entre-autres à l'immense travail d'information, d'analyse, et de simulation mené par les services de la CUB, de la Ville, de la mission tramway, de Gistra(?) et de Sistra(?). Il convient de les remercier et de les en féliciter.

Nous sommes un peu en désaccord avec votre exposé des faits et avec la conclusion, Monsieur le Maire. Nous sommes comme vous d'accord sur la notion d'intérêt général. L'intérêt général, c'est une vieille antienne, mais elle demeure, ne devant pas être la somme des intérêts particuliers, mais les intérêts particuliers ne doivent pas non plus être opposés les uns aux autres.

S'agissant plus particulièrement de la desserte du quadrant nord-ouest nous nous demandons si la vraie question n'est pas plutôt : « Par quel tracé commencer ? », plutôt que : « Quel tracé choisir ? » Tous les tracés envisagés pour cette future desserte présentent un intérêt et des inconvénients.

L'intérêt général bien compris ne doit à terme laisser personne au bord de la route, ou trop loin de la voie, après tout, après le choix quel qu'il soit pour tel ou tel tracé.

La concertation fait ressortir l'impérieuse nécessité d'une desserte des deux corridors. Tant les réunions que les registres de concertation sont assez transparents sur la question. Nombre sont ceux qui de part et d'autre veulent un TCSP et vite. Nous ne pouvons mettre en compétition les deux corridors. Les deux répondent à de véritables besoins et se disputent les mêmes potentialités. Il nous faut trouver avec la CUB les moyens financiers et techniques d'y répondre et cela dans un calendrier raisonnable.

Les deux tracés ont leur légitimité, tant en termes de tracé que de densité de population desservie.

Cela ne peut pas être « fromage ou dessert », mais ça doit être « fromage et dessert » comme le disait si joliment Christine Bost(?), Maire d'Eysines, au dernier Conseil de CUB, car l'on ne saurait opposer le tracé nord au tracé sud.

Le tramway confirme nettement la position privilégiée qu'il occupe auprès des populations. Mais le tramway ne peut peut-être pas techniquement aller partout, nous en sommes d'accord.

Les habitants du quadrant nord-ouest nous disent aussi qu'ils sont plus qu'impatients d'accueillir ce mode de transport sur leur territoire. Leur participation massive à la concertation le prouve.

La concertation a souligné le positionnement du quadrant nord-ouest et de Caudéran dans la catégorie des parents pauvres des transports en commun de notre agglomération. Il sera de notre responsabilité depuis quelques mois d'organiser la priorité des dessertes.

Les 155.000 habitants que représente le quadrant nord-ouest, 22% de notre Communauté Urbaine, ne veulent pas attendre, pas plus que les 41.000 habitants de Caudéran, 22% de notre ville.

C'est un service public que nous devons à tous. Ils nous l'ont fait savoir.

Le quadrant nord ouest et Caudéran ne veulent plus détenir le triste record communautaire des territoires qui utilisent le moins les transports en commun et donc a fortiori le plus la voiture. Les habitants nous demandent d'agir et d'agir vite.

Aujourd'hui ce n'est pas une alternative que les populations attendent. C'est un service, une offre qui correspond à un véritable besoin pour aujourd'hui, pour demain, et pour les années à venir.

Il s'agira bien, au regard des volumes d'investissements qui seront engagés de phaser les interventions, et surtout de ne pas prendre des décisions irréversibles qui obtureraient les adaptations nécessaires aux futurs besoins et à l'augmentation de la demande.

Cela demande que nous ayons une vision globale et non fragmentée du réseau TCSP.

C'est pourquoi, Monsieur le Maire, nous pensons qu'il convient d'ajouter trois conditions à l'émission de l'avis favorable de notre Conseil sur la délibération proposée.

Le réexamen d'une desserte de Caudéran par un réseau de bus à haut niveau de service si la desserte par le tramway n'est pas possible. Et nous comprenons les arguments évoqués.

Que pour cette desserte un délai raisonnable soit donné aux habitants de Caudéran pour la desserte en TCSP.

Enfin que les places de stationnement gratuit actuellement existantes ne soient pas remplacées par du stationnement payant comme le laissent supposer les points 4 et 5 de la proposition.

Nous comptons sur le rôle du premier vice-président de la Communauté Urbaine et du Maire de Bordeaux pour prendre part à cette orientation, et peut-être une partie des fonds du grand emprunt national pourrait-il être investi dans le réseau TCSP bordelais afin d'alléger le fardeau supplémentaire que, nous en sommes conscients, notre demande induit pour la CUB.

Aussi Monsieur le Maire nous vous faisons la proposition d'amendement suivante à cette délibération, amendement sur lequel M. LOTHAIRE pourrait être d'accord.

Comme suite à l'argumentaire que nous venons de vous présenter nous vous proposons de rajouter sur la délibération du Conseil Municipal soumise à notre approbation à la suite des points 1 et 2 de votre conclusion l'amendement suivant.

« Point n°3 – Concomitamment à la décision de la ligne D du tramway par la rue Fondaudège, une ligne de bus en TCSP sera créée pour la desserte de Caudéran.

Parallèlement et afin de pouvoir répondre aux besoins des Caudéranais à plus long terme, l'étude de la faisabilité d'un réseau de tramway sur ce quartier lancée par la présente procédure sera complétée. »

Bien sûr notre vote positif est soumis à l'acceptation de cet amendement qui ne peut qu'être favorable à l'ensemble des Bordelais. Nous pensons en effet que l'option Caudéran a été un peu rapidement évacuée dans cette délibération.

Pour conclure, Monsieur le Maire, notre proposition est qu'il ne faut pas désespérer Caudéran. Notre proposition est « fromage et fruits », même si on doit se laisser le temps de la digestion entre les deux. Et puisque, après tout, nous sommes en été, après le fromage nous pourrions avoir des cerises en été.

(Brouhaha)

M. LE MAIRE. -

Moi j'adore les cerises en été, mais je n'aime pas beaucoup promettre le beurre et l'argent du beurre, plus le sourire de la crémière.

Je suis tout à fait prêt à examiner – je vais y revenir tout à l'heure – vos propositions d'amendement, mais il y a quelque chose qui serait irresponsable de notre part - d'ailleurs ce n'est pas exactement ce que vous avez proposé, ça mérite quelques précisions - ce serait de demander à la Communauté Urbaine de réaliser concomitamment le corridor nord et le corridor sud.

Nous avons eu un comité de pilotage tramway et j'ai beaucoup apprécié le discours de vérité du Président de la Communauté Urbaine qui nous a dit très clairement : « Cette réunion n'est pas une réunion de décision, c'est une réunion de vérité ». Et la vérité c'est quoi ?

La vérité c'est que d'ici 2020 la Communauté Urbaine ne peut pas financer un tramway ou un BHNS sur le corridor nord et sur le corridor sud concomitamment. Ce n'est pas possible.

J'ai été convaincu par cette argumentation, comme l'ensemble d'ailleurs du comité de pilotage.

Si nous demandons à court terme la réalisation d'une ligne de bus en site propre particulièrement performante pour la desserte de Caudéran et la jonction avec le centre ville, c'est ce que souhaite M. LOTHAIRE, et que nous évoquions la poursuite des études selon un calendrier à définir sur un tramway ou un BHNS dans un second temps sur le corridor sud, je veux bien.

Mais demander concomitamment, je le répète, le nord et le sud ça je ne l'accepterai pas parce que c'est tout simplement de la démagogie et que la Communauté Urbaine n'en a pas les moyens.

Alors, je peux le dire par anticipation, je vous proposerai de faire une suspension de séance et de constituer un petit groupe de travail de 4 personnes, 1 par groupe, de façon à voir si on peut se mettre d'accord sur un texte commun avec les amendements que vous présentez et les amendements de M. LOTHAIRE. Si on y arrive, très bien. Si on n'y arrive pas chacun prendra ses responsabilités.

Ça sera le cas de M. PALAU à qui je donne la parole.

M. PALAU. -

En préambule de mon intervention, je souhaite, mes chers collègues, que vous me donniez suffisamment de crédit pour ne pas verser dans l'amalgame politique, mes arguments étant principalement économiques.

Qu'est-ce que l'intérêt général ? Une notion politique française qui désigne la finalité de l'action publique sans que son contenu exact soit d'ailleurs parfaitement défini, cette définition étant un enjeu politique.

Ce peut être aussi une notion opposée aux intérêts particuliers que l'intérêt général transcende comme la somme des intérêts particuliers.

Donc l'intérêt général vous fait préférer, Monsieur le Maire, le tracé Fondaudège, Libération, Médoc dit axe nord, au tracé sud Croix Blanche, Marc Nouaux, Caudéran.

Rappelons que l'insertion du tramway sur l'axe Fondaudège, Libération, Médoc ne permettra plus qu'une file de circulation automobile en sens unique.

J'incarne ici, Mesdames et Messieurs, dans vos rangs, l'un des intérêts particuliers puisque j'exploite deux concessions automobiles sur l'axe Libération-Médoc, qui emploient 120 personnes sur environ 2 ha, dont 12.000 m² couverts. Nous y réaliserons cette année un chiffre d'affaires proche de 40 ME.

La somme de tous les intérêts particuliers qui font le même métier que le mien sur cet axe représente 15 ha d'activité, dont 10 ha couverts, et emploie environ 800 personnes.

La somme de tous les intérêts particuliers qui ont une activité économique sur cet axe, tous types d'activités confondus, représente environ 3000 emplois.

A cela il convient de rajouter les intérêts particuliers des 78.000 habitants qui seraient desservis par le corridor sud, ainsi que leur 4,7 millions de passagers annuels usagers de ces lignes de bus en 2008.

Nous voici donc en face d'un autre intérêt général qui mérite tout autant d'attention que le premier.

Maintenant il convient de comparer les deux options.

L'avantage du tracé Fondaudège, Libération, Médoc : une insertion du tramway bien plus aisée évitant notamment l'expropriation d'une dizaine de propriétaires rue Capdeville et à l'angle de la rue du Château d'Eau et de la rue Judaique.

L'avantage du tracé Croix Blanche, Marc-Nouaux, Caudéran : 78.000 habitants desservis dont 22.000 de plus que sur l'axe nord, 4,7 millions de passagers des transports en commun en 2008, soit 47% de plus que sur l'axe nord, 11 établissements scolaires supplémentaires desservis et un rapport de 1 à 5 concernant les traumatismes économiques collatéraux.

La seule rue Fondaudège, le rapport d'impact fait par la CCI en novembre 2007 concluait, je cite :

« Il faut rappeler qu'il n'existe actuellement aucun secteur traversé par le tramway comparable à cette zone caractérisée par une forte concentration de commerces indépendants et de proximité. Le tramway ne se présenterait pas comme un frein, mais plutôt comme un obstacle insurmontable au développement de l'activité économique dans ce secteur. »

Monsieur le Maire, pour moi le compte n'y est pas. Ce choix n'est pas le bon.

Ceci dit, nord ou sud, c'est une question de temps. Vous venez de le dire. Pour les raisons que je viens d'évoquer je ne vois pas comment nous pourrions échapper aux velléités légitimes de nos administrés de Caudéran et aux habitants de Saint Médard qui réclameront aussi leur tramway ou leur BHNS.

Qu'est-ce qui pourrait nous empêcher de leur faire cette promesse ? A mon sens deux événements.

Tout d'abord le constat tardif que laisser pousser toujours plus loin du tramway contribue à renforcer l'étalement urbain, ce contre quoi nous essayons désormais de lutter.

Ensuite, bien évidemment le manque de moyens. La première source de financement de la CUB c'est la taxe professionnelle et c'est très bien. Sans celle-ci nous ne pourrions même pas parler de tramway.

Mes chers collègues, nous devons être respectueux des entreprises et des commerces qui permettent par le fruit de la taxe professionnelle de financer et de faire fonctionner les transports publics. Je rappelle que le déficit d'exploitation 2008 du réseau TBC est de 100 millions d'euros.

Séance du lundi 20 juillet 2009

A titre d'exemple, les 800 mille euros de taxe professionnelle annuelle que représente la distribution automobile sur l'axe Libération / Médoc permettront à la CUB d'emprunter environ 10 millions d'euros ou de construire 1,5 km de tramway.

Mes chers collègues, en faisant ce choix nous devons en même temps nous engager au titre du même intérêt général à indemniser justement les commerçants et les entreprises qui seront très durement traumatisés par les travaux du tramway.

Puis, pour ceux qui seront encore vivants à l'issue de plusieurs années d'inaccessibilité, à les accompagner suite à la modification de la commercialité de cet axe.

Mais je ne me fais guère d'illusions. Plus de 50% des commerçants devront déménager pour rester en vie. Dans quelles conditions ? Pour aller où ?

Ce sera le cas de l'intégralité des concessionnaires automobiles que je représente ici. La CUB n'aura pas les moyens d'indemniser nos seules entreprises qui totalisent sur cet axe plus de 400 millions d'euros de chiffre d'affaires annuel.

Puisqu'on va nous chasser nous exigerons au moins 15 ha visibles et accessibles dans le quadrant nord ouest de l'agglomération à un prix très compétitif. Reste à trouver le lieu, car au niveau du prix nous sommes presque rassurés : lorsque l'on voit ce que la majorité socialiste de la CUB a failli nous faire voter au dernier Conseil de CUB pour l'Aréna de Floirac par ailleurs subventionné, alors qu'est-ce que ce sera pour sauvegarder 800 emplois ?

Nous exigerons aussi une modification des PLU sur nos propriétés actuelles afin de pouvoir valoriser au mieux nos espaces. Nous sommes tous assujettis au régime des plus-values à long terme. Il faudra donc que 66% du fruit de nos propriétés foncières puissent financer environ 60 millions d'euros de construction.

A défaut, je suis en mesure de vous promettre des risques sur l'emploi.

Monsieur le Maire, mes chers collègues, vous l'avez compris, pour la première fois je m'abstiendrai sur un projet de délibération proposé par notre majorité car il n'est pas respectueux des entreprises, de leur histoire et des salariés qui créent la valeur ajoutée sur cet axe.

Nous allons en partie tourner le dos à l'activité économique en la considérant comme une variable d'ajustement, alors que c'est tout le contraire qu'il faut faire, surtout en ce moment.

Mes chers collègues, permettez-moi de vous mettre en garde sur le fait que l'on peut à peu près tout exiger des entrepreneurs, sauf une chose, de continuer d'entreprendre. Merci.

(Applaudissements dans le public)

M. LE MAIRE. -

Merci. Je crois que chacun peut avoir son opinion, je les respecte toutes, y compris tous les votes d'où qu'ils viennent. Ce que je ne peux pas laisser dire c'est que le tramway tue l'activité économique. C'est une contrevérité. Le tramway soutient l'activité économique. Il nous en a apporté la démonstration, je l'ai dit tout à l'heure, dans la première et la deuxième phase du tramway.

Et même dans les rues où les travaux se sont déroulés de manière particulièrement difficile avec des retards inacceptables, je pense à l'une d'entre-elles en particulier, à savoir la rue Vital-Carles, est-ce que l'activité économique a disparu de la rue Vital-Carles ?

Alors, bien sûr, le cours de l'Argonne... Je parlerai du cours de l'Argonne.

La rue Vital Carles, vous allez évidemment pousser des hurlements, l'une des premières entreprises de Bordeaux et l'une des plus dynamiques du centre ville, Mollat a fermé boutique ? Bien. Et son chiffre d'affaires n'a pas cessé d'augmenter depuis.

Le magasin de jouets de la rue Vital Carles particulièrement touché par les travaux, il a fermé boutique ?

La coiffeuse Mme Laporte a fermé boutique ?

Alors arrêtons de dire que le tramway tue les commerces.

Il y a eu des cessations d'activités c'est vrai, je le reconnais. Mais il est faut d'affirmer que le tramway automatiquement provoque la cessation d'activités économiques.

Quant au cours de l'Argonne, qu'on ne me fasse pas rigoler. Est-ce que le cours de l'Argonne était une grande artère commerciale dans Bordeaux ? Voyons, soyons sérieux.

Il y avait des commerces cours de l'Argonne dans la partie haute vers la place de la Victoire. Ils subsistent. Après il n'y en avait pas. C'est tout. Donc il n'y en a pas aujourd'hui davantage. C'est bien vrai. La fleuriste qui est en face de la station Bergonié est plutôt heureuse de la réalisation du tramway. Et les commerces qui sont autour de la barrière Saint Genès sont extrêmement satisfaits de la réalisation du tramway.

Alors cessons d'affirmer des choses qui sont des contrevérités parce que, je le répète, aussi bien les chiffres que l'expérience nous montrent que l'on peut parfaitement faire coexister le passage du tramway et une activité économique à condition qu'elle s'adapte.

Quant à la taxe professionnelle qui nourrit le budget de la Communauté Urbaine, mon cher collègue, je souhaite que vous soyez entendu et qu'elle soit donc maintenue.

Mme DESAIGUES.

MME DESAIGUES. -

Après toutes ces interventions je vais essayer d'être succincte et brève, d'abord en vous disant que je suis d'accord avec votre introduction, Monsieur le Maire, sauf que vous me permettez de la reformuler très différemment.

Le quadrant nord ouest est un vaste quadrant avec une partie nord qui concerne, vous l'avez dit, Bruges, Bouscat, Eysines, Blanquefort, Parempuyre, mais le chiffre auquel il faut rattacher ce territoire c'est 12 millions de personnes qui entrent, sortent, traversent le territoire pour entrer ou sortir de Bordeaux.

La partie sud de ce quadrant c'est une partie intra-boulevard de Bordeaux Caudéran, mais au-delà on cite uniquement Saint Médard. Il y a aussi la proximité de Mérignac, Eysines, Le Haillan et Le Taillan, et là les chiffres sont beaucoup plus intéressants. C'est 19 millions de personnes qui entrent et sortent chaque année – ce sont les chiffres annuels – et seulement 3 millions empruntent un bus. Ce qui veut dire que chaque année sur cette partie sud de ce territoire, 16 millions de voitures entrent et sortent. C'est énorme.

Donc la réflexion que nous devons mener ici, je dirai que c'est une réflexion qui doit prendre en considération ce nombre de voitures qui dépasse bien évidemment le nombre de voitures des Caudéranaises et des Caudéranais. On doit avoir une vision globale du quadrant ouest et bien au-delà de Bordeaux.

Et deuxième vision, excusez-moi, ce qui me gêne depuis le départ c'est qu'il ne faut pas opposer les deux corridors compte tenu du nombre de véhicules qui traversent les parties hautes et les parties basses de ce territoire.

Si je parle de ma gêne quant à opposer ces corridors c'est qu'il y a des points négatifs qui sont avancés pour le corridor sud, à commencer par celui qui dit que – je n'en prends que quelques-uns – s'il y a une ligne unique de tramway au niveau de la rue Capdeville, on dépassera le cadencement de 4 minutes vers 8 minutes.

Alors moi je vais vous dire, pour ceux et celles qui attendent un bus pendant 30 minutes, 8 minutes, ou même 15 minutes c'est la joie. On préfère 8 minutes que 30 minutes. Ceci étant, on peut le dire entre nous, le cadencement de 4 minutes sur des lignes de tramway actuellement en service est quelquefois dépassé. On attend un peu plus. On ne râle pas sur le retard parce que même si c'est 10 minutes c'est quand même un très bon service.

Concernant les contraintes techniques qui sont avancées comme celle du déplacement des fibres optiques. Il a fallu tout le temps déplacer les fluides, qu'ils soient électriques, téléphoniques, eau, gaz, électricité. Dans tous les tracés cela a été un trou financier très lourd. Donc je ne vois pas ce que vient faire cet argument, d'autant que l'on sait que sur le haut de la rue Judaïque les câbles téléphoniques empruntent le vieux souterrain qui rattache le Palais Gallien aux centraux téléphoniques qui sont du côté de Mériadeck.

Concernant la démolition ou l'expropriation, vous avez raison, Monsieur le Maire, c'est très traumatisant. Mais cela a été fait pour d'autres tracés. Et avec le recul, le dédommagement qui accompagnait l'expropriation et la démolition, plus personne n'y pense.

Je trouve donc qu'au vu de ces points négatifs qui sont couchés sur les tableaux que vous nous avez remis on écarte trop rapidement une ligne dans le sud de ce quadrant.

Vous faites une proposition. Je voudrais répondre à M. Pierre LOTHAIRE qu'elle me gêne sur un point. C'est que faire une transverse par bus vers Saint Augustin, CHU et la ligne de tramway, j'ai peur que le centre de Caudéran et quelques espaces de Caudéran deviennent des parcs relais de personnes qui arriveraient de Caudéran, voire de l'extérieur de Caudéran, qui gareraient leurs véhicules, à commencer par le centre de Caudéran où les parkings ont été refaits - ils sont beaucoup plus nombreux qu'autrefois - ils les gareraient là et y resteraient toute la journée immobilisant des places de parkings au détriment de ceux et celles qui veulent venir faire leurs courses.

Vous dites : les parkings sont payants. Oui, mais ce n'est pas une réponse, parce qu'à ce moment-là ils vont s'installer dans les rues adjacentes, rues où aujourd'hui déjà les riverains ont du mal à garer leurs véhicules. Souvenez-vous les réunions de concertation que vous avez animées où les problèmes de parking sont très récurrents.

Moi je pense que l'amendement que nous vous soumettons, je vais le dire simplement, c'est qu'il faut un tramway à Caudéran et il ne concerne pas que Caudéran.

Par contre il faut absolument sortir du schéma traditionnel que toutes les lignes de tramway quittent Bordeaux centre. Il y a déjà des réflexions qui sont en cours dans le cadre d'horizon 2020 qui sont intéressantes, qui parlent de corridors transverses.

Donc moi contrairement à beaucoup je ne donnerai pas de noms de rues à emprunter. Je dirai tout simplement, et c'est ce que nous vous demandons dans notre amendement, que des études soient reprises... alors, oui, bien sûr, le quartier de Caudéran, mais au-delà, que les 19 millions de personnes et les 16 millions de voitures soient absorbées par un tramway qui serait un nouveau tracé transverse qui sorte de ce schéma traditionnel de l'étoile.

Et en attendant que ce tramway voit le jour à Caudéran, il faut, M. LOTHAIRE, refondre complètement le tracé des bus qui ne concerne pas que les Caudéranais, qui concerne par les lignes 16, 51, 52, etc., toutes celles et tous ceux qui habitent au-delà de Caudéran et qui empruntent ces bus pour rejoindre Bordeaux ou traverser Bordeaux.

L'amendement c'est en ce sens. C'est : en attendant le tramway à Caudéran refaisons tout un maillage correct par les bus de Caudéran et au-delà. Ayons une vision transverse du grand quadrant ouest de Bordeaux.

Deuxièmement, reprenons des études avec des tracés transverses audacieux qui ne gênent pas.

Mais ne nous abritons pas derrière les contraintes techniques, financières, etc., du haut de la rue Capdeville ou place des Martyrs de la Résistance pour dire qu'il n'y aura jamais de tramway.

M. LE MAIRE. -

Bien. Merci madame. Alors là j'avoue que je suis perdu. On va comment de Caudéran au centre ville avec votre nouvelle ligne ?

Ce n'est pas votre problème... D'accord. J'ai compris.

Là on explose complètement. Vous commencez par nous dire que la liaison transverse qui va de la ligne A à la ligne D du tramway en passant par Saint Augustin et Caudéran est très dangereuse parce qu'elle risque d'attirer des voitures dans Caudéran.

Après vous nous dites qu'il faut faire une liaison transverse par tramway, ce qui peut avoir exactement les mêmes effets parce que ça peut attirer, à toutes les stations du tramway également, dans les parcs relais les voitures qui vont venir.

Et enfin vous nous dites : il faut poursuivre des études, mais je ne dis pas par où on passe.

Je vous dis chapeau. C'est une proposition extrêmement constructive.

Je suis prêt au dialogue. Je vous l'ai dit. On va essayer de se mettre d'accord sur un amendement qui pourrait être consensuel, mais je voudrais fixer les limites parce que moi je ne suis pas démagogue.

La limite c'est que je ne demanderai pas à la CUB de faire simultanément deux lignes de tramway, une qui irait de Caudéran au centre ville et l'autre qui irait d'Eysines au centre ville de Bordeaux, parce que ça, ce n'est pas sérieux.

Ce qu'on peut demander c'est une amélioration de la desserte entre Caudéran et le centre ville de Bordeaux par un bus cadencé de manière régulière, et je vous rappelle que les lignes de Kéolis iront bien au-delà de ce que vous souhaitez puisqu'elles seront cadencées à 10 minutes. Ça il faut l'exiger et le demander très clairement.

Deuxièmement, je suis prêt à demander une liaison transverse qui permette de rejoindre Saint Augustin et la nouvelle ligne D, la station du CHU puis la nouvelle ligne D à un endroit à déterminer, peut-être au niveau du garage Renault, c'est à voir.

Troisièmement je suis prêt évidemment à demander une amélioration de la barrière Saint Médard et d'autres améliorations de ce type.

Et puis la poursuite des réflexions pour que dans un second temps lorsque la Communauté Urbaine aura réalisé la troisième phase du tramway, la possibilité de desservir cette partie du quadrant nord ouest par un système de transport en site propre qui pourrait être un bus à haut niveau de service ou un tramway dans un second temps. Ça je veux bien.

On va essayer de travailler ensemble. Si on peut se mettre d'accord là-dessus, très bien. Si on ne peut pas se mettre d'accord chacun prendra ses responsabilités.

Je vous propose de terminer le débat, parce que j'ai encore deux demandes d'inscription.

Je voudrais dire avant de l'oublier... Je crois que c'est M. RESPAUD qui évoquait ce problème. Il me disait : il faut que le stationnement soit payant comme il l'est aujourd'hui.

Là aussi il faut raisonner sur des bases exactes. Le stationnement rue Fondaudège, il est payant. Donc ce qu'on va demander à la CUB c'est de maintenir les mêmes dispositions qu'aujourd'hui, c'est-à-dire le stationnement résidant pour les résidents dans les nouveaux parkings de proximité. Mais je ne peux pas demander de passer du payant au gratuit. On va me dire que c'est un peu trop charger la barque.

J'ai une demande de Mme DESSERTINE et de M. SOLARI. Ensuite on va essayer de faire une suspension de séance pour voir si l'on peut arriver à un amendement commun qui viendrait compléter notre texte. Si on n'y arrive pas je mettrai aux voix ce projet d'avis.

Mme DESSERTINE.

MME DESSERTINE. -

Comme vous l'avez dit, Monsieur le Maire, le choix du tracé d'une ligne de tramway est une décision importante. Plus qu'importante, c'est une décision qui est grave. Pourquoi ? Parce qu'elle aura des conséquences durables pour l'Agglomération de Bordeaux et pour les Bordelais, en particulier les futurs riverains du tramway. Habitants et commerçants verront leur vie personnelle ou leurs commerces modifier par le passage de la ligne, et bien sûr par les travaux longs et complexes qu'elle suppose.

Lors des deux premières phases nous avons déjà mesuré ce versant positif à moyen et long terme, mais négatif aussi à court terme.

C'est pourquoi nous nous sommes efforcés de multiplier les concertations de manière à intégrer les arguments de chacun, les difficultés prévisibles, les angoisses, les espoirs, les aspirations, mais aussi les revendications.

Et puis arrive le moment où il faut décider. Certains, rappelons-le, seront déçus de cette décision parce que le tramway ne passera pas assez près de chez eux. D'autres seront affolés parce que le tramway, au contraire, passera devant leur porte.

Mais redisons-le avec force, l'immense majorité des Bordelais une fois les travaux terminés se félicitera et considérera que ce nouveau mode de transport est une chance formidable qu'il est indispensable de saisir.

En ce qui concerne le quartier centre dont vous m'avez donné la responsabilité, Monsieur le Maire, deux axes étaient possibles : la rue Fondaudège, le faisceau nord, ou la rue de la Croix Blanche, le faisceau sud.

Cela a été dit, mais je souhaiterais le redire, les études d'intégration des faisceaux nord et sud ont été menées jusqu'au bout et de manière parallèle. Il en découle quoi ?

Il en découle que des résultats objectifs indéniables conduisent à considérer que la priorité doit être donnée au corridor nord. Vous les avez cités, Monsieur le Maire, ça concerne l'insertion urbaine du tramway, les perspectives d'utilisation futures, la gestion des déplacements eux-mêmes, je ne reviens pas dessus.

En conclusion, c'est avec gravité que je le dis, ce choix s'impose parce qu'il n'y a pas d'autre alternative possible. Et je suis persuadée, nous sommes persuadés que demain pour tout le centre de Bordeaux ce tramway sera une opportunité formidable au moins autant que l'ont été sans exception toutes lignes existantes.

Monsieur le Maire, chers collègues, je vous remercie.

M. LE MAIRE. -

Merci.

M. SOLARI.

M. SOLARI. -

Monsieur le Maire, chers collègues, tout ce que je voulais dire a été pratiquement dit.

S'agissant de la ligne D du quadrant nord ouest, apparemment ça me semble un très bon choix. J'habite à Caudéran depuis 30 ans. Je suis plutôt favorable à des lignes de bus cadencées, mais aussi d'avoir une possibilité de transversalité.

En effet, à l'heure actuelle il existe une navette, la navette 13, qui part de Mondésir à vide pour aller à Saint Augustin et vice et versa. Il serait intéressant de pouvoir la faire aller jusqu'à Caudéran pour pouvoir rabattre toutes les personnes qui ont besoin de rattraper le tram par cette possibilité. En plus, c'est un véhicule propre et accessible à tous. Moi je trouve ça très important pour le moment. Et après, bien sûr, on pourra rabattre vers la ligne D par des lignes transversales.

Voilà l'intervention que je voulais faire parce que la plupart des choses ont été dites.

M. LE MAIRE. -

Merci. Mes chers collègues, je me réjouis que nous ayons pu avoir cet échange qui a été je crois de bonne qualité.

Je ne reviens pas sur le texte qui vous a été proposé. Moi j'attache beaucoup d'importance à la façon dont nous suivrons le déroulement des travaux, notamment à la médiation travaux que nous avons déjà mise en place dans la première phase.

Des propositions ont été faites par M. MAURIN, et je ne suis pas du tout hostile à ce que l'on dise que dans les opportunités immobilières qui se dégageront dans le corridor du tramway une priorité soit donnée à l'habitat social.

Des propositions ont été faites par le groupe socialiste. J'ai indiqué ce qui me paraissait possible et ce qui me paraissait difficile, en particulier le concomitamment nord et sud ne me paraît pas possible, mais le phasage dans le temps c'est une autre affaire.

Voilà. Je vais demander à Hugues MARTIN de réunir un petit groupe composé d'un représentant de chacun des groupes de notre assemblée. Comme tout ça est connu depuis longtemps on ne va pas en discuter pendant des heures, donc nous allons faire une suspension de séance d'un quart d'heure maximum. Nous reprenons vers 6 h moins 20.

(La séance est suspendue à 17 h 20 et reprise à 17 h 45)

M. LE MAIRE. -

Mes chers collègues nous allons reprendre nos travaux. Je vous invite à vous concentrer et à accélérer un peu les interventions parce qu'il est 6 h moins le quart et nous n'avons pas vraiment encore entamé l'ordre du jour des projets de délibérations.

Est-ce que je pourrais avoir le projet d'amendement ?

Je ne reprends pas le débat. Je voudrais simplement indiquer que les différents groupes ont fait des suggestions de modifications. Donc le petit groupe animé par Hugues MARTIN, que je remercie de son travail, aboutit à une rédaction qui pourrait être la suivante, sous réserve des améliorations de forme.

Outre les conditions qui sont déjà évoquées dans ce texte, nous demanderions :

Premièrement, la création d'une liaison par navette entre la ligne D future, Caudéran - Saint Augustin et la ligne A devant le CHU, donc une liaison transverse irriguant Caudéran et Saint Augustin.

Deuxièmement, la poursuite de la réflexion sur la réalisation ultérieure d'un TCSP, soit tramway, soit bus à haut niveau de service, sur le corridor sud.

Troisièmement, la requalification de la barrière Saint Médard.

Quatrièmement, à la faveur des négociations en cours entre la CUB et Kéolis, l'amélioration et l'optimisation des dessertes de bus du secteur de Caudéran avec notamment le cadencement à 10 minutes.

Enfin, dans le cadre des opportunités foncières et immobilières qui se présenteront sur le tracé de la ligne D, une priorité aux opérations de logement social.

On ne va pas reprendre le débat parce que l'heure est déjà très avancée. Est-ce qu'il y a encore des remarques sur ce projet d'amendement ?

M. ROUVEYRE.

M. ROUVEYRE. -

Je crois que la proposition de notre groupe a été mal comprise. Sur le deuxième point : « la poursuite de la réflexion sur la réalisation ultérieure d'un TCSP », on comprend bien que ce n'est pas possible d'avoir deux tramways maintenant et les questions budgétaires sont évidemment entendues.

En revanche, pour la discussion que nous avons eue avec le Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux, il n'y avait pas de difficulté à ce qu'on mette en place un TCSP qui ne soit pas le tramway sur ce corridor.

Donc rayez « la poursuite de la réflexion », et laissez « la réalisation d'un TCSP sur le corridor sud. »

M. LE MAIRE. -

Je vous propose une version différente.

Quatrième alinéa :

« Obtenir l'amélioration et l'optimisation des dessertes de bus du secteur de Caudéran et notamment la réalisation d'une liaison en site propre ».

Sous ces conditions je mets aux voix le texte.

Qui est contre ?

Qui s'abstient ?

Qui ne participe pas au vote ?

Vous ne participez pas au vote Mme BOURRAGUE ?

MME BOURRAGUE. -

(Réponse : confirme sa participation)

M. LE MAIRE. -

Ah bon.

Qui est pour ?

Mme BOURRAGUE a voté. Nous avons donc unanimité et une non participation au vote. Je pense que ceci est une bonne décision.

(Applaudissements)

AMENDEMENT PRESENTE PAR LE MAIRE

- La création d'une liaison par navette ligne D – Caudéran - St Augustin - ligne A – CHU,
- La poursuite de la réflexion sur la réalisation ultérieure d'un TCSP (bus à haut niveau de service ou tramway sur corridor sud,
- Une requalification de la barrière Saint-Médard,
- A la faveur des négociations en cours entre la CUB et KEOLIS, obtenir l'amélioration et l'optimisation des dessertes de bus du secteur de Caudéran et notamment, la réalisation d'une liaison en site propre,
- Dans le cadre des opportunités foncières et immobilières qui se présenteront sur le tracé de la ligne D, une priorité sera réservée aux opérations de logement social.

**Suspension de séance de 17H20 à 17H45
pour rédaction d'un amendement commun**

Amendement proposé par le Maire

ADOPTE A L'UNANIMITE

NON PARTICIPATION AU VOTE DE M. PALAU

D -20090371

Avis de la Ville sur la réalisation du pont Bacalan Bastide.

Monsieur le Maire présente le rapport suivant :
Mesdames, Messieurs,

La Ville de Bordeaux a, depuis 1995, engagé de très vastes travaux visant à l'embellissement de la cité et à la mise en valeur d'un patrimoine qui s'était fortement dégradé au fil du temps. C'est la reconnaissance de ce travail exceptionnel qu'a salué l'UNESCO en juillet 2007 en inscrivant 1 800 hectares du territoire bordelais au patrimoine mondial de l'humanité.

Le projet du pont Bacalan-Bastide figurait évidemment dans le dossier de candidature et n'a donc pas fait obstacle à l'inscription.

Ce projet a néanmoins fait l'objet d'observations et de questions de la part du Comité du Patrimoine Mondial en 2008 qui a décidé à Québec en juin 2008, d'appliquer, à Bordeaux, le mécanisme de « suivi renforcé », procédure mettant sous surveillance le bien classé, au regard d'un risque d'atteinte patrimoniale auquel il est confronté.

La Ville, la Communauté Urbaine de Bordeaux et l'équipe de concepteurs se sont alors organisées pour répondre aux attentes du Comité Patrimoine Mondial.

Un atelier d'experts réunis sous la présidence de Paul Andreu a eu lieu en janvier 2009. Il a conclu favorablement au projet présenté et néanmoins demandé que des adaptations soient apportées au projet.

Une mission conjointe UNESCO-Icomos a été reçue par la Ville et la Communauté Urbaine de Bordeaux fin janvier 2009. L'ensemble des questions concernant la gestion du site classé sur la liste du patrimoine mondial a été abordé, et notamment celles touchant au projet de pont levant au droit de la rue Lucien Faure. Cette mission a conclu qu'un franchissement était nécessaire, que le meilleur emplacement se situait au droit de la rue Lucien Faure et qu'il devait s'agir d'un pont et non d'un tunnel. Ce pont devant laisser passer tout type de bateau, ce ne pouvait être qu'un pont levant.

La mission a validé la demande d'adaptations concernant notamment les pylônes, en accord avec l'avis de l'atelier présidé par Paul Andreu et la proposition de mise en place d'une instance de suivi des transformations urbaines dans le site inscrit et sa zone de sensibilité.

Pour répondre à ces demandes :

- Un Comité Local Unesco Bordelais (CLUB) a immédiatement été mis en place. Cette instance se réunit une fois par mois. Elle est composée d'historiens, d'historiens de l'art, d'experts du patrimoine, de l'urbanisme et de l'architecture ainsi que des représentants des partenaires de la Ville dans la gestion du site (Direction régionale des affaires culturelles, Service départemental de l'architecture et du patrimoine, Ordre des architectes.). Le compte rendu de chaque réunion est transmis au Centre du Patrimoine Mondial par la voie de l'ambassadrice de la France auprès de l'UNESCO.

- Des adaptations au projet ont été étudiées par les concepteurs.

La mission conjointe de l'UNESCO a présenté début juin 2009, en préparation de la 33^{ème} session du Comité Patrimoine Mondial de Séville, un rapport présentant une double conclusion, celle de l'Icomos (Conseil International des monuments et des sites) et celle du Centre du Patrimoine Mondial.

Dans sa conclusion, l'Icomos « considère que l'option choisie pourrait être un complément acceptable au bien du patrimoine mondial et offrirait une solution fonctionnelle et techniquement élégante continuant de permettre aux grands navires d'accéder au cœur de la ville ».

Dans sa conclusion, le Directeur du Centre du Patrimoine Mondial est plus réservé.

Le Comité du Patrimoine Mondial a donc adopté, en juin dernier à Séville, une décision équilibrée entre ces deux points de vue apparemment contradictoires. Vous trouverez cette décision ci-jointe.

Le Comité considère d'abord qu'il n'est plus nécessaire de maintenir le mécanisme de suivi renforcé : ce dernier est donc levé. Il considère ensuite que le franchissement doit bien être un pont urbain levant, écartant ainsi définitivement les arguments des partisans d'un tunnel.

Il considère le principe d'un pont acceptable, mais demande « d'étudier des solutions alternatives qui n'incluraient pas le transit de grands navires en face des zones historiques, permettant seulement à des bateaux plus petits d'accéder au port, afin de limiter l'impact visuel sur le bien, ainsi que de considérer le transfert de la zone de mouillage des grands navires en aval de l'emplacement du pont proposé. »

Une telle orientation, appelle plusieurs observations :

Tout d'abord, c'est bien « Bordeaux Port de la Lune » qui a été classée au Patrimoine mondial, et autant il est nécessaire de préserver, comme le souhaite l'UNESCO, les vestiges portuaires des bassins à flot, autant il paraît également indispensable que Bordeaux continue d'avoir la possibilité d'accueil de grands voiliers ou navires de croisière, à l'exclusion des très grands paquebots qui, de toute manière, ont un tirant d'eau et des contraintes de manœuvre incompatibles avec le site.

C'est dans cet esprit que la décision a été prise, en conseil de CUB, d'étudier la faisabilité de l'implantation d'une zone de mouillage des plus grands navires visés par la décision de l'UNESCO en aval du pont Bacalan Bastide.

En revanche, les grands voiliers et moyens navires doivent pouvoir continuer à accéder au Port de la Lune. Car les générations futures ne comprendraient pas que cette possibilité, qui participe au respect de la mémoire portuaire, ait été sacrifiée. Le projet actuel est donc conçu dans cette perspective.

Par ailleurs, compte tenu des préconisations de l'atelier animé par Paul Andreu et du CLUB, et suite aux demandes du Comité du Patrimoine Mondial de Séville, la CUB, en étroite liaison avec la Ville, a finalisé les études entreprises depuis janvier, pour améliorer l'impact visuel des pylônes du pont.

Séance du lundi 20 juillet 2009

Elle en a présenté les conclusions lors de son conseil du 10 juillet. Vous trouverez ci-joint le rapport présenté à cette fin. Outre des allègements de structure et de dessin des pylônes, qui rendent ceux-ci plus élancés, la hauteur totale est diminuée de 6 mètres passant de 83 à 77 m.

La teneur des débats préalables à la décision adoptée et la décision elle-même qui lève l'application du mécanisme de suivi renforcé permettent donc sur ces bases d'envisager le démarrage des travaux préparatoires à la construction du pont en septembre 2009.

Il s'agira ensuite de poursuivre certains ajustements du projet de manière à réduire son impact visuel : couleur et mise en lumière de l'ouvrage, plantations et accueil des piétons et cyclistes, présence des grands voiliers et navires de croisière, formalisation d'un plan de gestion de l'accès de ces bateaux dans le site historique du port, et étude d'une zone de mouillage pour les plus grands navires en aval du pont.

Les conclusions de ces études pour optimiser l'impact visuel seront transmises au Centre du Patrimoine Mondial début 2010.

L'ensemble de ces éléments me conduit à vous proposer de valider la démarche menée depuis un an pour répondre aux interrogations de l'UNESCO, et donc de donner à la CUB **un avis favorable** au lancement des travaux du pont à partir du mois de septembre

Le Comité du patrimoine mondial,

1. Ayant examiné le document WHC-09/33.COM/7B.Add,
2. Rappelant la décision **32 COM 7B.89**, adoptée à sa 32e session (Québec, 2008),
3. Note que l'État partie regrette la destruction du pont du Pertuis qui enjambait le bassin à flot et qu'il a commencé un inventaire des vestiges du port qui sont des attributs de la valeur universelle exceptionnelle du bien ;
4. Demande, afin d'éviter tout impact analogue sur la valeur universelle exceptionnelle à l'avenir, que des dispositions de planification cohérentes soient appliquées à l'ensemble du bien, y compris au bassin à flot, et demande également de faire connaître son calendrier et son programme de travail pour assurer la mise en œuvre d'une telle mesure ;
5. Regrette que les impacts potentiels du pont de remplacement du pont du Pertuis sur la valeur universelle exceptionnelle du bien n'aient pas été évalués avant la construction, et demande en outre que soit examinée la restauration et la reconstruction du canal de passage dans ses dimensions d'origine dès que possible ;
6. Prie instamment l'Etat partie de réexaminer le projet proposé du pont Bacalan-Bastide et d'étudier des solutions alternatives qui n'incluraient pas le transit de grands navires en face des zones historiques, permettant seulement à des bateaux plus petits d'accéder au port, afin de limiter l'impact visuel sur le bien, ainsi que de considérer le transfert de la zone de mouillage des grands navires en aval de l'emplacement du pont proposé ;
7. Prie l'État partie de poursuivre les études visant à limiter l'impact visuel sur le bien ;
8. Considère en outre que la façade de l'ancien chai (bâtiment de négoce des vins), faisant actuellement partie du collège Cassagnol, devrait être conservée et non démolie, étant donné qu'elle contribue aux attributs de valeur universelle et exceptionnelle, et note également que le permis de démolition a été refusé et qu'un projet révisé est en cours de préparation ; et demande en outre à l'État partie à ce que les détails du nouveau projet soient adressés au Centre du patrimoine mondial, pour évaluation par l'ICOMOS ;
9. **Décide de ne pas continuer à appliquer le mécanisme de suivi renforcé au bien ;**
10. Demande par ailleurs à l'État partie de soumettre au Centre du patrimoine mondial, d'ici le **1er février 2010**, un rapport sur l'état de conservation du bien et sur les résultats des études menées, en tenant compte des observations formulées, pour examen par le Comité du patrimoine mondial à sa 34e session, en 2010.

M. LE MAIRE. -

Nous passons au point suivant qui concerne la réalisation du pont Bacalan Bastide et l'avis que la Ville de Bordeaux - dont je vous rappelle qu'elle est en tant que telle classée dans le Patrimoine Mondial de l'UNESCO et qu'elle est donc fondée à s'exprimer à ce sujet - doit émettre en accord d'ailleurs sur le plan de la procédure, avec la Communauté Urbaine.

Je serai bref parce que je crois que vous connaissez tous le dossier.

Je me bornerai à réaffirmer que Bordeaux a absolument besoin de nouveaux franchissements. On ne peut pas faire vivre, fonctionner et travailler une agglomération de 700.000 habitants, et plus si l'on va au-delà des limites de la Communauté Urbaine, avec deux ponts de rocade et un pont et demi de ville. Ce n'est pas possible.

Je voudrais rappeler que lorsque nous avons mis en marche notre projet urbain en 96 / 97 et lancé la première et la deuxième phase du tramway, cette réalisation du tramway s'appuyait sur un plan de circulation qui visait à organiser un système circulaire autour du centre ville bouclant d'abord sur les cours, ensuite sur les boulevards qu'il s'agissait de relier entre la rive gauche et la rive droite par deux nouveaux franchissements au niveau de Jean-Jacques Bosc et au niveau de Lucien Faure, et enfin bien sûr par la rocade qu'il faudra bien mettre un jour - là je crois que les choses progressent sur ce point - en deux fois trois voies.

Je rappelle d'ailleurs que l'UNESCO ne conteste pas la nécessité de ces franchissements.

Deuxième remarque, nous avons discuté de ces projets pendant 10 ans. Là non plus je ne vais pas refaire l'histoire : les premières initiatives que j'avais prises, la concertation, les débats sur les quais et ainsi de suite... Donc nous avons comparé toutes les solutions. Nous nous sommes livrés à la Communauté Urbaine ou à la Ville à des études extrêmement approfondies.

Troisième remarque, les Bordelais se sont démocratiquement exprimés à plusieurs reprises sur ces grands choix. Au moment des dernières élections, celle de 2001 comme celles de 2006 et de 2008 ce sujet est venu sur la table. Les listes en présence avaient chacune un point de vue sur la réalisation de cet ouvrage, et on connaît les résultats.

Par ailleurs le Conseil de Communauté en a délibéré à plusieurs reprises et s'est souvent prononcé à l'unanimité en faveur de ce que j'appellerai la solution du pont Bacalan Bastide.

Donc nous sommes arrivés après comparaison entre les différentes sites et les différentes formules : le tunnel, les ponts levants, les ponts ouvrants, au projet que vous connaissez.

Le fait nouveau a été le classement de la ville dans le Patrimoine Mondial par l'UNESCO. A ce sujet je voudrais dire deux ou trois choses.

D'abord le projet de pont Bacalan Bastide a été porté à la connaissance du Centre du Patrimoine Mondial avant que l'UNESCO ne procède au classement de notre ville. Ce point me paraît d'un point de vue éthique particulièrement important.

Nous n'avons pas pris l'UNESCO en traître. Nous avons été de bonne foi. Le premier expert de l'ICOMOS qui est venu à Bordeaux, qui s'appelait M. Gonzalès-Ferrere, a écrit noir sur blanc qu'il connaissait ce projet et qu'il n'avait donc émis aucune objection à sa réalisation.

Séance du lundi 20 juillet 2009

Deuxièmement, depuis que le Centre du Patrimoine Mondial à Québec au mois de juillet de l'année dernière nous a mis en procédure de suivi renforcé, nous avons fait preuve de la plus grande ouverture et de la plus grande volonté de dialogue avec l'UNESCO.

Nous avons accueilli à Bordeaux au début de cette année une mission conduite par le Directeur du Centre du Patrimoine Mondial, M. Bandarin, et par l'expert de l'UNESCO, l'ONG ICOMOS, dont le chef s'appelait Sir Malcus Binney, si je me souviens bien, et nous avons longuement discuté avec eux de ce projet. Nous le leur avons présenté sous toutes ses facettes. Nous nous sommes transportés sur le site. Nous avons réuni un groupe d'architectes de grand renom pour qu'ils nous fassent part de leur sentiment sur l'insertion de ce projet dans le site. Bref, toutes les informations ont été communiquées.

A Séville, le Centre du Patrimoine Mondial, dans des conditions que je ne qualifierai pas, elles sont un peu particulières, mais enfin c'est le mode de travail de certaines organisations internationales, a finalement abouti à une décision qui comporte beaucoup de points positifs.

Le premier point positif c'est que le mécanisme de suivi renforcé sous lequel Bordeaux avait été placé a été levé. Donc il y a une dissociation totale du cas de Bordeaux et du cas de Dresde.

Deuxièmement, le rapport de l'ICOMOS qui a été communiqué au Centre du Patrimoine Mondial et donc aux délégations, écrit noir sur blanc que ce projet est un bon projet. Je n'ai pas la phrase exacte sous les yeux mais je l'ai citée dans le document que je vous ai distribué.

Enfin, même si ce n'est plus inscrit noir sur blanc dans la délibération finale du Centre du Patrimoine Mondial, de tous les débats et de mes contacts en particulier avec les délégations, il ressort très clairement que l'option du tunnel a été écartée pour des raisons à la fois urbanistiques, écologiques et financières.

Ce qui est moins satisfaisant dans cette décision c'est qu'on nous demande de réexaminer le projet, notamment en étudiant la possibilité d'organiser le mouillage des grands bateaux en aval de ce futur ouvrage qui serait donc ainsi réduit dans ses proportions.

Qu'est-ce que je vous propose ?

De faire preuve de la plus grande volonté de dialogue avec l'UNESCO.

De nous engager dans les mois qui viennent - puisqu'on nous demande un nouveau rapport pour février 2010, avant que le Centre du Patrimoine Mondial ne se prononce à nouveau en juillet prochain - à faire preuve de la plus grande disponibilité pour rechercher tous les progrès possibles sur le projet.

Bien entendu de nous montrer favorables au mouillage des grands bateaux en aval. Je signale au passage qu'il existe déjà. Les bateaux qui ne peuvent pas accéder pour des raisons de tirant d'eau ou de manœuvre d'évitage au Port de la Lune, mouillent déjà à Bassens. Et ils sont de plus en plus nombreux parce que les nouveaux bateaux de croisière ont des tailles de plus en plus grande qui leur interdisent l'accès au Port de la Lune.

Mais au-delà de ça, je voudrais dire avec là aussi beaucoup de gravité que je n'accepterai jamais que le Port de la Lune cesse d'être un port. C'est le patrimoine de Bordeaux. C'est notre patrimoine historique, culturel, portuaire. Jamais je ne dirai aux Bordelais : nous allons construire un pont qui fera que les grands voiliers, ou les paquebots normaux qui viennent déjà au centre ville, ne puissent plus venir au Port de la Lune. Qu'on ne compte pas sur moi pour prendre cette décision parce que je pense qu'elle serait d'une certaine manière en complète contradiction avec notre volonté de maintenir notre patrimoine.

Notre patrimoine ce sont des façades, notre patrimoine c'est une volumétrie dans la construction de Bordeaux, c'est la ville basse, mais notre patrimoine c'est aussi une tradition portuaire, une tradition industrielle, une tradition qui fait que chaque fois que nous voyons apparaître sur le Port de la Lune des voiliers ou des bateaux il y a quelque chose qui bat dans le cœur des Bordelais.

Je vous ai fait distribuer la plaquette – je pense que cela a été mis sur table – que nous avons distribuée à Séville. Il y a une photo qui pour moi est une photo extraordinaire qui est celle du bateau école mexicain le Cuauthémoc devant la place de la Bourse. Eh bien moi je ne priverai pas les Bordelais de cette joie, de ce bonheur qu'ils ont à voir arriver des grands bateaux.

Et je voudrais dire que le pont actuel, il a été très exactement dimensionné pour l'accueil de ce type de grands voiliers. Je sais bien qu'il n'y en a pas des milliers au monde, mais y en aurait-il que 5 ou 10, je pense qu'il faut qu'ils puissent continuer à venir dans le cœur de Bordeaux.

Le mât du Cuauthémoc c'est 49 m. M. DELAUX pourrait donner la dimension d'autres mâts de navires de ce type. Il y a la Cutty Sark, peut-être un jour le Grand Pavois, il y a d'autres manifestations de ce type qui doivent continuer à entrer dans le Port de la Lune.

Dans ces conditions, pour faire bref là encore, quelle est la décision que je vous propose ?

Poursuivons le travail de discussion, de concertation, de dialogue avec l'UNESCO, tout ceci en liaison bien sûr avec le Ministère de la Culture puisque l'UNESCO connaît les Etats partie à la convention de l'UNESCO. Le Directeur Régional des Affaires Culturelles m'a demandé ce matin si j'étais prêt à rencontrer notre Ministre de la Culture M. Frédéric Mitterrand, ma réponse est évidemment oui, et je vais essayer de monter cette réunion le plus vite possible de façon à ce que nous travaillions main dans la main avec le Ministère de la Culture.

On peut travailler sur la couleur, encore peut-être sur la forme des piles, sur leur mise en lumière, parce que ça peut être un atout extraordinaire de ce pont s'il est bien mis en lumière, sur les plantations qui seront réalisées de part et d'autre du boulevard, sur l'accueil des piétons et des cyclistes.

On peut également présenter à l'UNESCO un plan de gestion de l'accès des grands bateaux qui montrera que les plus grands paquebots de croisière n'ont évidemment pas vocation pour des raisons tout simplement techniques, je ne me répète pas, tirant d'eau et les manœuvres d'évitement, à venir dans le Port de la Lune.

Et travailler aussi sur l'amélioration de la zone de mouillage en aval.

Je voudrais aussi insister sur un point. Ce qui me choque profondément c'est que l'on continue à nous expliquer que ce pont est un pont autoroutier. C'est une contrevérité.

Il y a deux fois trois voies de circulation sur le pont Saint-Jean. Est-ce que nous le considérons comme un pont autoroutier, ou comme un pont de ville ?

Le futur pont Jean-Jacques Bosc comportera, je crois, deux fois deux voies de circulation minimum. Est-ce que nous le considérons comme un pont de boulevard ou comme une autoroute ?

Pourquoi considérerait-on ce pont comme une autoroute ? Il n'a rien d'un ouvrage autoroutier pour toutes sortes de raisons.

D'abord parce que, en son centre passera un système de transport en site propre : dans un premier temps sans doute un bus en TCSP, et dans un deuxième temps, c'est prévu, un tramway qui reliera la gare de Cenon Pont Rouge et ensuite la plaine rive droite jusqu'à Floirac.

Deuxièmement, je ne connais pas d'autoroute où un tel effort soit fait pour l'accueil des cyclistes et des piétons. Il y aura de chaque côté du pont de vastes espaces de promenade, avec des espaces – j'oublie le mot technique – plantés qui permettront de contempler le panorama qui sera magnifique, que ce soit vers l'aval en direction du pont d'Aquitaine, ou que ce soit vers l'amont en direction de la ville, et la circulation sera une circulation à deux fois deux voies comme sur les quais. On se souvient de l'autoroute sur les quais de Bordeaux. On s'en souvient parce que ce n'est plus le cas aujourd'hui. C'est aujourd'hui un boulevard urbain. Et ce pont sera traité exactement dans les mêmes dispositions d'esprit.

Il sera raccordé aux rives par des feux. Je ne connais pas d'autoroute sur lesquelles il y a des feux rouges pour entrer sur le pont. Ça n'existe pas, naturellement. C'est une vue de l'esprit. Ce raccordement se fera bord à bord.

Je ne connais pas non plus une autoroute dont le trafic serait interrompu périodiquement pour laisser passer des bateaux. C'est un non sens. C'est un pont de ville, avec les contraintes que ça représente.

Je voudrais rappeler que la commission d'enquête publique sur la réalisation du pont qui n'avait pas de sympathie particulière pour cet ouvrage a écrit noir sur blanc qu'il ne s'agissait pas d'un franchissement à caractère autoroutier. C'est écrit noir sur blanc sous la signature d'un expert et d'un président de commission d'enquête indépendants.

Alors je trouve que cet argument n'est vraiment pas un argument de bonne foi. On peut en invoquer d'autres peut-être, mais pas celui-là.

Si bien que, sous la réserve que je viens de dire, à savoir poursuivons le travail de discussion avec l'UNESCO en liaison avec le Ministère de la Culture, préparons notre rapport de l'année prochaine en améliorant encore le projet, et défendons notre position dans la perspective de la prochaine réunion du Centre du Patrimoine Mondial, je vous propose finalement de donner à la CUB l'accord de la Ville pour le lancement des travaux puisque toutes les conditions sont maintenant réunies.

Voilà. Il est 6 h. Je n'ai pas du tout l'intention de censurer qui que ce soit, ni de châtrer ce débat, si je puis dire, mais je vous invite malgré tout à un peu de concision. On peut dire beaucoup de choses en relativement peu de temps.

M. PAPADATO veut commencer.

M. PAPADATO. -

Oui, Monsieur le Maire, très rapidement parce que Pierre HURMIC fera l'intervention pour notre groupe.

A vous entendre parler de pont autoroutier en disant que le pont Bacalan Bastide ne sera pas un pont autoroutier, et en parlant de mauvaise foi, je rappellerai, Monsieur le Maire, que lorsque vous êtes arrivé à Bordeaux il y avait un pont qui était autoroutier et il y avait une avenue qui était autoroutière, c'était l'avenue Thiers et c'était le Pont de Pierre.

Je vous rappelle que lorsque vous avez décidé de faire passer ce pont à deux fois une voie en faisant passer le TCSP dessus, ça a changé complètement la configuration de l'avenue Thiers. M. PALAU qui habite le secteur pourrait certainement nous le dire. Le quartier a complètement changé et l'avenue Thiers a complètement changé parce que simplement on a changé les voies sur le Pont de Pierre et on y a fait passer le tramway.

Malheureusement vous refaites l'erreur en faisant deux fois deux voies. L'avenue Lucien Faure deviendra ce qu'était l'avenue Thiers avant, c'est-à-dire à deux fois deux voies, une voie autoroutière. Il ne fera pas très bon vivre sur ce secteur. Donc je crois que ce n'est pas une question de mauvaise foi. On a eu l'exemple du Pont de Pierre et là vous refaites l'erreur avec le pont Bacalan Bastide.

M. LE MAIRE. -

J'en tombe le c... par-terre. Pardon. Il y a combien de voies sur l'avenue Thiers ? Votre argumentation est invraisemblable. Il y a deux fois deux voies sur l'avenue Thiers naturellement, et si on avait pu faire deux fois deux voies sur le Pont de Pierre avec le tramway au milieu, on aurait deux fois deux voies sur le Pont de Pierre. Simplement je ne sais pas élargir le Pont de Pierre. Votre argument me sidère. Je ne veux pas être agressif ni désagréable, mais je le trouve, alors là je regrette infiniment, mais d'une mauvaise foi pyramidale.

Si j'avais mis l'avenue Thiers à deux fois une voie vous auriez peut-être un argument. Mais elle est à deux fois deux voies l'avenue Thiers, et heureusement, et on s'en réjouit.

Je ne comprends pas. Vraiment quand on veut abattre son chien on dit qu'il a la gale, ou la rage. Je ne sais plus la bonne formule.

M. HURMIC.

M. HURMIC. -

Je ne sais pas qui a la gale, ou qui a la rage... Bon. Je vais essayer de préciser notre position en disant au préalable que nous sommes heureux de délibérer pour la première fois sur ce pont Bacalan Bastide. C'est quand même assez étonnant, ça fait 15 ans qu'on parle du pont Bacalan Bastide, que la Communauté Urbaine à maintes reprises a voté sur ce pont et c'est aujourd'hui la première fois que le Conseil Municipal de Bordeaux nous demande à nous Bordelais de nous prononcer là-dessus.

Nous avons tendance à penser que c'est au moment où ce projet est particulièrement délicat et ses protagonistes sont particulièrement embarrassés que pour la première fois on demande aux Conseillers Municipaux bordelais de donner leur avis. C'est une première. Donc nous émettrons notre avis sur ce sujet-là.

Vous l'avez compris, depuis le début de ce Conseil Municipal nous sommes dans un esprit, je crois, de compromis. Nous en ferons également sur ce terrain-là, non sans avoir au préalable, Monsieur le Maire, et brièvement, rappelé un certain nombre de points forts de notre position.

Dès le départ nous avons été contre ce franchissement. Je ne dirai pas, Monsieur le Maire, aujourd'hui, qu'il s'agit d'un franchissement autoroutier au sens juridique du terme. Effectivement ce n'est pas exact. Je dirai qu'il s'agit d'un franchissement trop routier. Pourquoi ?

Dès le début les finalités de ce pont ont consisté à faire en sorte qu'il puisse délester le pont d'Aquitaine du trafic d'agglomération. Dès le départ – vous ne me contredirez pas - le gabarit du pont a été conçu pour pouvoir accueillir 53.000 véhicules jour dont 8.000 camions. Ce qui correspond précisément à des caractéristiques de trafic de caractère autoroutier. Ce sont les caractéristiques de départ de ce franchissement.

Je veux bien que par la suite à la Communauté Urbaine les finalités de ce pont aient évolué, que d'un pont de délestage du pont d'Aquitaine ce pont soit devenu un pont urbain destiné à relier les quartiers Bacalan et Bastide. Il n'en demeure pas moins que malgré nos oppositions répétées et nos propositions répétées à la Communauté Urbaine jamais on a été entendu, jamais on a accepté de revoir à la baisse le gabarit du pont initialement destiné à accueillir généreusement ces 53.000 véhicules jour.

Alors aujourd'hui on dit : il va se transformer par des feux de croisement, par un certain nombre d'aménagements en pont urbain, c'est-à-dire que ça ne sera plus les 53.000 véhicules jour initiaux. On nous a d'abord dit 40.000 véhicules. Aujourd'hui on nous dit que ça sera un franchissement type boulevard à 30.000 véhicules jour à peu près.

Il n'en demeure pas moins que notre hostilité au départ sur un tablier surdimensionné est toujours pertinente. Donc nous réaffirmons aujourd'hui haut et fort notre hostilité sur ce pont Bacalan Bastide tel qu'il a été initialement configuré et tel qu'il a été par la suite maintenu à la Communauté Urbaine.

Cela étant, Monsieur le Maire, je vous ai dit que nous souhaitons ne pas rester sur une position de blocage, que nous sommes bien obligés de tenir compte de l'évolution des discussions et du caractère tout à fait minoritaire qu'a été notre position à la Communauté Urbaine, et que nous souhaitons comme vous que le débat avance.

Nous ne pouvons pas nous payer le luxe de repartir pour 10 années de nouveaux débats sur un franchissement. Les Bordelais ne nous le pardonneraient pas. Je pense comme vous. Tous les Bordelais que je croise dans la rue me disent aujourd'hui : Allez-y. Vous avez discuté. Maintenant il manque un franchissement à Bordeaux. Manifestement à Bordeaux on ne sait pas faire des ponts. Donc celui-là, malgré toutes ses imperfections, il existe.

Les travaux sont prévus pour démarrer au mois de septembre. Des pénalités de 350.000 euros par mois de retard seront à la charge de la Communauté Urbaine si le projet tel que signé avec la société GTM ne démarre pas au mois de septembre.

Tout cela nous amène à une position que je qualifierai d'empirique qui fait en sorte que notre groupe aujourd'hui ne prendra certainement pas la responsabilité, à supposer qu'il puisse numériquement l'avoir, en tout cas il ne prendra pas la responsabilité de bloquer un tel projet.

C'est la raison pour laquelle nous ne voterons pas contre, mais nous adopterons la même position qu'à la Communauté Urbaine malgré notre hostilité répétée. Je le redis encore aujourd'hui ici dans cette enceinte, nous ne voulons pas bloquer la situation au titre de cet empirisme, de ce réalisme et de cet esprit de compromis qui nous animent, aujourd'hui nous nous abstiendrons sur cette délibération.

Non sans avoir rappelé, Monsieur le Maire, que nous avons toujours été aussi hostiles à un tunnel. Nous considérons que le tunnel est également un franchissement trop routier, et que les critiques que nous faisons sur ce pont, nous pourrions tout à fait les reporter sur un tunnel.

Un tunnel ce n'est pas un franchissement urbain. C'est un franchissement qui pénalise les modes de déplacement doux que sont les piétons et les cyclistes. C'est la raison pour laquelle face à un tunnel et un pont levant nous préférons un pont levant, mais nous aurions préféré, vous l'avez sûrement compris, que ce franchissement soit beaucoup moins surdimensionné qu'il ne l'est aujourd'hui.

Je tiens également à réaffirmer notre souhait de conserver au Port de la Lune sa vocation portuaire. Je crois que c'est mieux en le disant. Certains nous ont dit : mais vous êtes pour un pont fixe. Non. Nous sommes pour un pont ouvrant. Vous avez raison de rappeler, Monsieur le Maire, l'attachement de notre ville au caractère portuaire de son cœur de ville, et il faut que ce pont soit ouvrant.

J'entends certains dire : mais en étant ouvrant il ne pourra plus accueillir les plus gros navires. Et alors ? C'est évident qu'un pont urbain ne permettra pas le franchissement des plus gros navires.

C'est la raison pour laquelle nous avons pris l'initiative il y a 15 jours à la Communauté Urbaine de dire qu'il serait bien que la Communauté Urbaine fasse passer à l'UNESCO le message comme quoi elle a bien entendu les réticences de l'UNESCO sur l'accueil des très gros navires en cœur de ville, et que la Communauté Urbaine se mettra en devoir de faire en sorte que ces gros navires puissent être correctement accueillis en aval immédiat de ce franchissement et ne soient plus accueillis en cœur de ville.

Nous tenons également à réaffirmer solennellement cette position.

Il y a un dernier point sur lequel nous tenons également à intervenir et réaffirmer notre position, c'est notre attachement à l'UNESCO. Nous considérons que ce label UNESCO a créé pour notre ville un appel d'air fantastique au niveau du tourisme mondial. Nous considérons que se priver de ce label serait catastrophique. Non seulement s'en priver, mais également la publicité qui ferait en sorte que partout on dirait que la Ville de Bordeaux a perdu le label UNESCO, serait catastrophique en termes de tourisme urbain, une image extrêmement négative donnée par notre ville sur la scène mondiale.

Nous tenons à réaffirmer ici notre attachement à ce label. Cela nous impose naturellement de faire un certain nombre de concessions. Un label impose des contraintes. On ne peut pas dire : on veut l'UNESCO mais on ne veut pas entendre ce que dit l'UNESCO.

Donc nous tenons à ce que la Ville de Bordeaux et la Communauté Urbaine, nous l'avons déjà dit dans cette enceinte, mettent tout en œuvre pour entendre le plus possible le message de l'UNESCO qui, permettez-moi de vous le dire, rejoint quelque part le nôtre. Lorsqu'ils parlent de franchissement surdimensionné j'ai un peu l'impression d'entendre ce que les Verts disent ici et ailleurs depuis un certain nombre d'années.

Donc le coup est parti concernant le dimensionnement et le tablier du pont. La Communauté Urbaine est prête à faire des efforts en ce qui concerne les piles qui seraient réduites de 6 m de hauteur. Je pense que tous les efforts pouvant être faits tel l'éclairage, iront dans le bon sens.

En tout cas nous souhaitons que tout soit mis en œuvre pour qu'on ne puisse pas dire que la Ville de Bordeaux et la Communauté Urbaine aient à un quelconque moment négligé la préservation du label UNESCO.

M. LE MAIRE. -

Merci M. HURMIC. Je me réjouis de voir qu'on n'est plus sur un pont autoroutier mais sur un pont trop routier.

Je renouvelle ma question à M. PAPADATO. Connaît-il des autoroutes avec des feux rouges ?

... Il ne s'agit pas de faire comme ça... Ce n'est pas un pont autoroutier, et continuer à affirmer cela c'est un déni de réalité. Je suis heureux que M. HURMIC l'ait reconnu.

Deuxièmement, moi je n'ai pas de leçons à recevoir sur l'attachement à l'UNESCO. Qui a déposé la candidature de Bordeaux à l'UNESCO ? Qui a mené la bataille et qui l'a gagnée ? M. Hugues MARTIN et moi-même. Cela a été difficile. Cela a été un travail de longue haleine. Et comme d'habitude, quand on a lancé l'opération on nous a dit : vous n'y arriverez pas, etc, etc.

Alors maintenant, tout le monde dit l'UNESCO, l'UNESCO...

Je suis très attaché à l'UNESCO. J'ai lu ce matin un article dans la presse dans lequel on dit que ce n'est pas ça qui a boosté le tourisme à Bordeaux. Je ne sais pas. J'en laisse la responsabilité à son auteur. Mais je suis très attaché à ce maintien bien évidemment. Ça serait une très mauvaise chose que nous soyons traités comme Dresde. J'en suis absolument convaincu.

Mais, deuxièmement, ce n'est pas pour autant que je laisserai muséifier Bordeaux. L'usage qui est fait aujourd'hui du classement de Bordeaux à l'UNESCO par un certain nombre de personnalités ou d'associations est scandaleux.

Quand je pense qu'on a découvert les ruines du portail roman de la Cathédrale il y a 5 ans, que pendant des mois et des mois je me suis battu pour obtenir un revêtement vitré de ces ruines, que tous nos experts m'ont expliqué que ce n'était pas possible, que les archéologues sont venus dans mon bureau me dire que si on faisait ça on risquait de dégrader le bien, parce que la lumière provoque immédiatement des phénomènes de moisissures - d'ailleurs on l'a vu pendant la petite période où les choses ont été mises à l'air libre - que donc in fine j'ai décidé de donner mon accord pour qu'on remblaye tout cela, et qu'aujourd'hui je vois renaître ce débat, qui est un débat, je le répète, qui a eu lieu il y a 5 ans, et qu'on saisit le comité du Patrimoine Mondial dans un moment où nous savons bien que nous sommes en tension avec eux, je dis que c'est travailler contre Bordeaux et que c'est absolument scandaleux.

Je ne cite personne mais vous voyez qui j'ai en tête. Je trouve que la façon dont on utilise le classement de Bordeaux dans le Patrimoine de l'UNESCO nous amènera à des difficultés croissantes si chaque fois que nous déplaçons une pierre, immédiatement on saisit la commission du Patrimoine Mondial. C'est uniquement naturellement pour « ehm... » la municipalité. Disons les choses comme elles sont, et dans des conditions tout à fait extraordinaires. Quand j'ai rencontré l'une des délégations du Patrimoine Mondial et que son chef de délégation m'a demandé de lui montrer sur le cours de la Garonne l'emplacement du pont du Pertuis je me suis vraiment pincé très fort... J'ai pensé qu'à ce moment-là certaines associations avaient mal fait leur travail.

Ce dénigrement et ce contournement de la légitimité démocratique par ce genre de manœuvres est inacceptable. Je le dis comme je le pense.

M. MAURIN

M. MAURIN. -

Monsieur le Maire, mes chers collègues, vous connaissez la position de notre groupe à la CUB et ici concernant ce pont Bacalan Bastide.

Elle repose sur trois principes d'intérêt général :

Premièrement, l'urgence de réaliser une nouvelle traversée interurbaine au nord de Bordeaux pour réduire principalement les temps de déplacements domicile / travail des salariés de la CUB, notamment de la rive droite.

Deuxièmement, créer une liaison tram, voire tram / train entre les gares de Cenon Pont Rouge et Bordeaux-Saint-Louis-Ravezies, afin de limiter et contraindre l'usage de la voiture.

Troisièmement, permettre l'accès aux bateaux à fort tirant d'air : paquebots, voiliers, etc., afin de conserver la vocation portuaire du Port de la Lune.

Pour ces raisons nous estimons qu'il ne faut plus tergiverser. Le débat a eu lieu. Il dure depuis 10 ans. La consultation des citoyens a eu lieu. Les arguments des opposants à ce point ont été fortement médiatisés. Les recours administratifs ont également eu lieu. Aujourd'hui l'UNESCO demande des ajustements qui ne remettent pas en cause la nature du projet. Nous pensons qu'il faut valider cette démarche, à savoir principalement une zone de mouillage pour les très grands navires à Bassens et la réduction de hauteur de 6 m des pylônes.

Accélérons donc maintenant les études pour réactiver la ligne de ceinture SNCF et anticiper le futur tram, ou tram / train sur le pont Bacalan Bastide, travaillons bien les fonctions urbaines des accès rue Lucien Faure et quai de Brazza, et préparons-nous à accueillir certainement les milliers futurs visiteurs de ce pont.

Bref, après toutes ces années perdues et cet argent gaspillé il est grand temps que ce pont sorte enfin du tunnel. Merci.

(Rires)

M. LE MAIRE. -

Ah ! Ça j'apprécie. Ça vaut quelques applaudissements !

(Applaudissements)

M. RESPAUD.

M. RESPAUD. -

J'allais dire, Monsieur le Maire, réservez vos applaudissements pour après mon intervention aussi quand même. Il en faut pour tout le monde...

M. LE MAIRE. -

On verra à la fin... Pourquoi pas.

M. RESPAUD. -

Je voulais vous remercier, Monsieur le Maire, je vous l'ai dit à la réunion des présidents de groupes ce matin, pour cette amorce de nouvelle gouvernance puisque c'est le second débat que nous avons aujourd'hui qui est préalable à un Conseil de la Communauté Urbaine. Donc je vous en remercie.

J'aurais souhaité avoir les contrats de co-développement avec la Communauté Urbaine. Bien sûr je souhaiterais que la prochaine fois on ait les schémas de déplacement de police qui sont proposés sur la Ville de Bordeaux... (Interrompu)

M. LE MAIRE. -

Vous m'autorisez à dire un mot, M. RESPAUD ? Les contrats de co-développement on va les avoir. Ils vont venir dans le Conseil Municipal.

M. RESPAUD. -

Voilà. Aussi les voiries de desserte, l'examen chaque année que nous devons avoir à ce Conseil. Je crois que ça serait une bonne démarche. En tout cas c'est une bonne amorce. J'espère que ça se prolongera.

Sans refaire toute l'histoire de ce pont je dirai que c'est la seconde fois – pas la première - que nous avons à donner notre avis sur le franchissement de la Garonne au sein du Conseil Municipal.

La première fois c'était il y a très longtemps, il y a près de 10 ans. En plein milieu d'un débat de la Communauté Urbaine sur un franchissement urbain soit au droit des Quinconces soit au droit du cours du Médoc, devant le tollé que représentait le franchissement des Quinconces qui était votre position favorite, vous avez provoqué un Conseil Municipal et vous avez dit : ça ne sera ni aux Quinconces, ni au cours du Médoc, ça sera devant la rue Lucien Faure, alors que le débat, je le répète, montrait une nette opposition au franchissement aux Quinconces et que donc on se dirigeait lentement mais sûrement vers un franchissement au cours du Médoc.

Donc c'est quand même une position que vous avez adoptée à l'origine. Je reviendrai tout à l'heure sur le blocage. Mais s'il y a eu blocage, initialement c'est quand même vous qui

l'avez amené à partir de cette position sur la rue Lucien Faure qui ne faisait pas partie de la concertation lancée à l'époque par la Communauté Urbaine.

Le second débat que nous avons c'est aujourd'hui, et là encore je dirai que c'est un peu pressé par les événements.

Vous connaissez les positions des uns et des autres, et en particulier vous connaissez notre position. Vous l'avez critiquée. Je ne vais pas insister beaucoup. Je vais simplement la rappeler.

Depuis le début nous avons dit que ce pont était trop sur-dimensionné pour n'être qu'un véritable pont urbain et pour n'être que la jonction de deux quartiers, la Bastide et Bacalan, jonction de deux quartiers qui était la vocation du franchissement qui était souhaité par les Bordelais à l'époque. C'est pour ça qu'on pensait le faire aux Quinconces. Bon. On le fait rue Lucien Faure. On avait dit : ça reliera deux quartiers.

Au départ c'était vraiment un pont autoroutier, mais depuis il y a eu tellement d'expressions négatives autour de ce pont qu'il y a eu des tergiversations et un certain nombre de modifications. Donc vous avez raison, Monsieur le Maire, c'est vrai que ce n'est plus en l'état actuel une autoroute urbaine. Les camions y seront interdits de séjour nous a-t-on dit, on mettra des feux aux extrémités, on ne regarde pas les conséquences occasionnées sur les rives notamment à la Tulle et à Joliot-Curie, on va créer des petits jardins au milieu du pont, etc... C'est presque le pont d'Avignon... C'est charmant.

Mais vous savez bien que tout ce qui a été mis en place pour nous convaincre que c'est un pont urbain peut être défait demain rapidement pour le transformer en pont autoroutier. On sait que dans quelques années le pont d'Aquitaine sera de nouveau un lieu de blocage de la circulation et qu'une partie importante de cette circulation d'agglomération, voire nationale et internationale, passera par le pont Bacalan Bastide.

Vous serez le seul maire d'une grande ville à avoir accepté un jour que la congestion automobile que chacun prédit pour la rocade puisse être allégée par une circulation dans votre ville. C'est cela ce que les habitants ressentent, en tout premier lieu ceux qui habitent à La Bastide ou à Bacalan qui considèrent qu'effectivement pour le moment ce n'est pas un pont autoroutier, mais que c'est devenu un pont urbain à vocation autoroutière. Il peut devenir très rapidement autoroutier.

C'est pourquoi depuis longtemps nous nous sommes prononcés contre un tel pont.

Mais je crois qu'aujourd'hui le débat n'est plus là, parce que si c'était pour ça vous nous auriez consultés bien avant. Le débat n'est plus là. Votre délibération est beaucoup plus ambiguë puisqu'elle nous demande de valider la démarche menée depuis un an pour répondre aux interrogations de l'UNESCO. En fait c'est cela qui vous intéresse.

En effet, les considérants de la délibération ne portent que sur ce point. Ce que vous voulez, Monsieur le Maire, aujourd'hui, c'est que le choix de faire ce pont pour lequel vous sentez les réticences de l'UNESCO soit un choix collectif, global, au cas où vous perdriez votre pari qui est à la fois d'avoir le pont et de garder le label UNESCO.

Vous nous dites que l'UNESCO estime que c'est un bon projet. Vous me paraissez très optimiste. A mon avis vous n'aurez pas les deux. Vous aurez le pont ou le label.

Je vous le dis, nous sommes quant à nous très sceptiques sur la décision finale de l'UNESCO. Je dis finale, car vous n'ignorez pas que la décision définitive ne sera prise qu'en 2010 à la 34^{ème} session, et que si l'UNESCO a levé, comme vous le dites, le mécanisme de suivi renforcé qu'elle avait instruit l'an passé, ce n'est pas un blanc-seing. Vous devez soumettre pour le 1^{er} février 2010 un rapport sur l'état de conservation du bien et sur les résultats des études menées des variantes, et ce n'est qu'en juin prochain que vous saurez ce qu'il advient.

Et nous il y a un élément qui nous importe que vous n'avez pas dit à aucun des collègues qui sont ici, à aucun Bordelais encore, qu'il faut que chacun sache, c'est qu'il y avait un article qui figurait dans le projet de délibération qui a été discuté avec l'UNESCO, l'article 6, qui a été supprimé. C'est vrai que s'il était demeuré vous auriez pu être optimiste, Monsieur le Maire, mais il a disparu. Je vous le lis.

« Prenant note des études de franchissement du fleuve et des avantages pour la gestion de la circulation à l'intérieur du bien (de Bordeaux) et pour le re-développement de la rive droite, considère également qu'un pont est dans ce cas une solution acceptable. »

Il y a eu beaucoup de discussions sur cet article qui avait la faveur d'ICOMOS et qui a été supprimé. Il est remplacé par l'article 6 que vous avez sous les yeux, qui figure dans la délibération :

« ... prie l'Etat de réexaminer le projet proposé du pont Bacalan Bastide et d'étudier des solutions alternatives. »

Cela en dit long sur l'état d'esprit qui prévaut à l'UNESCO. Je tiens quand même à le dire parce que ça ne figure pas dans la délibération qui nous est donnée qui nous paraît au contraire très optimiste.

Monsieur le Maire, page 2, vous nous dites :

« Le Comité du Patrimoine Mondial, etc., a émis un avis réservé. » Ça d'accord. C'était même bien plus que réservé.

« Il considère le principe d'un pont acceptable .» Non. C'est l'article 6 qui a été supprimé. Avant on considérait que le pont était acceptable, mais maintenant on ne le considère plus. Il n'est plus dans la décision de l'UNESCO ce pont acceptable. Je crois que ça il faut le dire.

De même vous dites à la page 1, Monsieur le Maire :

« La mission a validé la demande d'adaptation concernant notamment les pylônes, c'est-à-dire l'abaissement de ces pylônes, en accord avec... » La mission n'a rien validé du tout. Ce n'est pas dans son pouvoir de valider. C'est à l'UNESCO de valider. Elle a pris en compte ce que vous lui avez dit. Ceci dit ça n'a pas été entouré d'un franc succès.

Moi je crois que ça il faut le dire aux Bordelais.

Et comme le débat s'est passé - bien qu'il soit avant le dernier Conseil de la Communauté Urbaine - sur le pont tel qu'il est maintenant, c'est-à-dire avec des piles moins hautes, ça veut dire : qu'est-ce qu'il nous reste à marchander en février ? Moi je crois que c'est un point important.

Je voulais rajouter un point qui me chagrine.

Dans cette délibération il est beaucoup question du Comité Local de l'UNESCO Bordelais. Moi je ne savais pas que ça existait. J'avais bien vu en janvier dans votre conférence de presse que cela allait se mettre en place. J'ai regardé Internet. Pas de numéro de téléphone. Alors j'ai regardé « C.L.U.B. » sur Internet. J'ai vu que c'était : Certificat de Langue des Universités de Bordeaux... Ça s'appelle comme ça...

M. LE MAIRE. -

M. RESPAUD, est-ce que vous pourriez conclure, s'il vous plaît ?

M. RESPAUD. -

Oui, je conclus, Monsieur le Maire.

M. LE MAIRE. -

Non, vous ne concluez pas. Vous partez sur un chemin de traverse...

Calmez-vous. Ce n'est pas une raison pour rougir comme ça...

M. RESPAUD. -

Quand je lis que chaque mois, de Bordeaux, part un rapport au Comité de l'UNESCO émanant du CLUB, je voudrais savoir à qui appartient ce CLUB, au nom de qui il parle ? Pourquoi on n'a pas le rapport ?

M. LE MAIRE. -

M. RESPAUD ce sont des spécialistes : des architectes et des techniciens. Le jour où vous me présenterez votre diplôme d'architecte on vous insérera dans le CLUB.

Je vous demande de conclure parce que ça n'apporte rien au débat.

M. RESPAUD. -

Je conclus. Je dis depuis longtemps que vous êtes seul à décider depuis le début du dossier sur le pont. Je crois que vous serez le seul décideur également de la perte du label de l'UNESCO...

M. LE MAIRE. -

Très bien. J'en ai bien conscience. Je vous remercie.

Vous terminez s'il vous plaît.

M. RESPAUD. -

Ce qui est quand même gros c'est que non seulement il y a peu de chance qu'on puisse garder le label, mais si on dit – c'est dans la délibération - qu'on va commencer les travaux en septembre 2009 alors que la délibération de l'UNESCO n'aura lieu qu'en juin 2010, je crois que c'est une autre raison qui ne peut que provoquer un effet négatif auprès de l'UNESCO.

M. LE MAIRE. -

On vous fait confiance pour attiser le feu.

M. RESPAUD. -

En tout cas nous sommes plus favorables à ce que dit l'UNESCO qu'à ce pont-là !

M. LE MAIRE. -

Mme DIEZ.

MME DIEZ. -

Monsieur le Maire, je voudrais revenir sur les propos que vous avez tenus précédemment en reprenant votre phrase dans le sens de « emm... la municipalité » pour les idées que nous avons ! Même si elles sont inverses aux vôtres, j'estime que nous avons un tant soit peu de respect à avoir de votre part. Nous avons été élus démocratiquement et nous ne sommes pas là, parce que nous avons des idées différentes, dans le but « d'emm... » la municipalité. Je vous prierais de retirer ce que vous avez dit !

M. LE MAIRE. -

Je suis très très sensible au fait que vous soyez visée, Mme DIEZ, parce que je ne pensais pas à vous. Pas du tout.

Je persiste et je signe. Je les connais très bien parce qu'ils se sont présentés contre moi aux élections municipales où ils ont réalisé le score remarquable de 1,5 ou 2,5%.

Je connais très bien ceux qui sont animés dans ce dossier par une volonté de nuire à la municipalité et rien d'autre. Vous ne m'empêchez pas de le dire parce que c'est la vérité.

Je vais vous dire maintenant que le moment de la décision est venu, et moi j'assume mes responsabilités.

C'est vrai que j'ai voulu ce pont. C'est vrai que nous avons mené une concertation très large pour y arriver. C'est vrai que la Communauté Urbaine a délibéré à l'unanimité à plusieurs reprises pour le réaliser. Maintenant nous sommes au pied du mur. Que chacun prenne ses responsabilités.

J'estime qu'il est de l'intérêt général de la Ville de Bordeaux et de l'agglomération que nous réalisons cet ouvrage.

Je pense, et je ne suis pas le seul à le penser, qu'il est parfaitement compatible avec la qualité exceptionnelle de notre patrimoine.

Je lis dans le rapport qui a été soumis au Comité du Patrimoine Mondial :

« L'ICOMOS accepte les déclarations de l'Etat partie selon lesquelles la présente proposition concerne un pont urbain plutôt qu'un nouveau pont autoroutier et qu'il dotera la Ville d'un troisième quai reliant les deux rives tout en offrant une solution technique et fonctionnelle élégante pour permettre encore à tous les bateaux d'arriver jusqu'au cœur de la ville. »

Voilà ce qui a été dit par les spécialistes.

C'est la première fois dans ce genre de débat que le Centre du Patrimoine Mondial ne suit pas l'avis de l'ICOMOS. Je n'ai pas à m'immiscer, évidemment, dans les fonctions internes de l'UNESCO. Je me borne à le constater.

Donc nous avons pris ces responsabilités. Maintenant nous allons décider.

Je vois que vous ferez tout, naturellement, pour créer des problèmes. C'est tout à fait normal... Et que vous vous réjouissez déjà avec une gourmandise extraordinaire de la possibilité - que je ferai tout pour écarter - que nous soyons retirés de la liste du Patrimoine Mondial.

Vous avez cette position tout à fait extraordinaire qui consiste à dire :

« Il faut faire un pont ; ce pont n'est plus un pont autoroutier ; c'est une bonne solution, mais comme on prend le risque de... il ne faut pas le faire. »

Eh bien moi je ne suis pas dans cet état d'esprit-là.

Je crois que les Bordelais attendent, comme vous l'avez dit, la réalisation de ce pont. Il est absolument indispensable au fonctionnement de l'agglomération. C'est la raison pour laquelle j'ai fait la proposition que je vous ai faite.

Maintenant je mets ça aux voix.

Qui est contre le projet de délibération que je vous ai soumis ?

Cela sera inscrit dans la mémoire des Bordelais. J'en prends date aujourd'hui.

Qui s'abstient ?

Qui vote pour ?

Je vous remercie.

Au moins ainsi les choses seront claires.

ADOPTE A LA MAJORITE

VOTE CONTRE DU GROUPE SOCIALISTE
ABSTENTION DU GROUPE DES VERTS