

M. le Maire

Présentation de l'avancement de l'étude d'urbanisme du secteur Saint-Jean/Belcier/Carle Vernet.

Monsieur le Maire présente le rapport suivant :

Nous allons commencer notre séance par une communication qui va me permettre de vous présenter l'état d'avancement de l'étude d'urbanisme du secteur Saint-Jean / Belcier / Carle Vernet.

J'ai eu l'occasion de dire à plusieurs reprises que les deux grands pôles de la nouvelle phase de notre projet urbain pour les 10 années qui viennent étaient d'un côté le secteur Bacalan / Bassins à Flots / Bastide autour du pont Bacalan-Bastide dont la mise en chantier va intervenir, je l'espère, prochainement, et deuxièmement l'aménagement du vaste secteur Saint-Jean / Belcier / Carle Vernet.

Pourquoi ce deuxième secteur qui nous occupe aujourd'hui ?

Bien sûr parce que le tramway va le desservir et que l'arrivée du tramway nous conduit à revoir et à organiser la mutation de tous ces quartiers, mais principalement parce que d'ici 2016 arrivera à Bordeaux, en 2 heures, le TGV qui nous reliera à Paris.

Ultérieurement, lorsque sera réalisée la jonction Bordeaux / Hendaye et Bordeaux / Toulouse, ce pôle Saint-Jean / Belcier se trouvera aussi à 1 h 30 de Bilbao, au cœur du Pays Basque espagnol, à 3 h ou 3 h 30 de Madrid, et à moins de 1 h de Toulouse.

C'est donc un pôle qui est promis à un magnifique développement et il m'est apparu qu'il ne fallait pas attendre pour réfléchir à la façon dont nous allions l'aménager.

C'est pour toutes ces raisons qu'après avoir lancé un appel d'offres la Ville a confié à un Cabinet d'urbanistes qui s'appelle T.G.T., du nom de ces principaux responsables Jérôme TREUTEL, Jean-Claude GARCIA et Jean-Claude TREUTEL qui sont présents parmi nous et que je salue, associés à ICADE G3A et au Cabinet TRANSVERSAL de nous faire des propositions et de répondre à un certain nombre de questions que nous nous posions :

Comment désenclaver le quartier de Belcier et mieux le relier au quartier Carle Vernet et au reste de la ville ?

Comment permettre l'accueil de nouveaux habitants et quels équipements leur offrir, notamment en terme d'espaces verts ?

Où positionner le pôle tertiaire dont l'arrivée du TGV doit permettre l'essor ?

Quel avenir imaginer pour les 6 ha que le départ prévisible des abattoirs en bord de Garonne sur les quais va libérer ?

Ce cabinet a travaillé dans le cadre d'une étude qui était commanditée à la fois par la Ville et la CUB, puisque nous avons dans tout cela travaillé en étroite liaison avec les services communautaires.

Des premières esquisses nous ont été livrées. Une première concertation a été engagée puisque les premières orientations de cette étude ont été soumises au Conseil de Quartier pour tester les réactions des habitants et permettre à l'équipe T.G.T. de vérifier la bonne acceptation de ses propositions.

Nous avons aussi enclenché des discussions avec la SNCF, RFF, les services de la CUB, je l'ai déjà dit, et aujourd'hui nous sommes en mesure de présenter au Conseil Municipal les grandes orientations de cette étude.

Je voudrais tout de suite insister sur le fait que cette étude, pour l'instant, n'engage personne, sauf ses auteurs, bien entendu. C'est un avant-projet.

Plusieurs des lignes de force qui vont nous être présentées nous paraissent intéressantes. J'aurais l'occasion tout à l'heure, après l'intervention de T.G.T., de vous dire lesquelles. Donc il y a là matière à réflexion, mais rien n'est figé, qu'il s'agisse des surfaces d'activités, des surfaces de commerces, des surfaces de logements, ou même du positionnement des principaux éléments de ce projet.

La concertation se poursuivra au-delà de la réunion de notre Conseil Municipal d'aujourd'hui. Un nouveau comité de pilotage à la CUB sera réuni, je l'espère, dans les prochaines semaines ou les prochains mois.

La CUB a lancé simultanément deux autres études, l'une sur la partie béglaise de cette zone de l'agglomération puisqu'il importe d'avoir une étroite coordination avec notre commune voisine, et d'autre part une étude sur les besoins en terme d'activités économiques confiée au Service du Développement Economique de la CUB de façon à mieux apprécier ce que l'on peut faire sans tomber dans les erreurs, dans les excès ou dans les insuffisances qui ont pu être commises dans d'autres villes. Je pense notamment aux péripéties qu'a connues le projet Euralille, au moins dans ses débuts.

Voilà où nous en sommes aujourd'hui.

Je vais donc demander tout de suite à T.G.T. et à ses différents représentants ici de nous présenter le résultat de la réflexion avant d'engager le débat. Vous pourrez poser évidemment toutes vos questions.

C'est une communication, donc il n'y aura pas de vote. Il ne s'agit pas d'approuver un projet. Simplet, ce que Michel DUCHENE vous soumettra dans la foulée c'est un périmètre de prise en considération - on pourra d'ailleurs tout de suite le soumettre à votre délibération - de façon à éviter que les évolutions qui ne vont pas manquer de se produire dans ce quartier du fait de l'arrivée prévisible du TGV n'aillent à l'encontre d'un certain nombre d'orientations qui nous paraissent déjà incontournables.

Ce périmètre de prise en considération nous permettra en particulier de surseoir à statuer sur les demandes de permis de construire qui nous paraîtraient en contradiction avec l'évolution souhaitable du secteur.

Messieurs, je vous ai prévenu que la salle n'était pas facile, que l'acoustique était épouvantable, donc donnez de la voix si vous voulez être entendus.

(Intervention illustrée par la présentation de diapositives)

CABINET T.G.T. . –

Merci Monsieur le Maire.

Une très brève introduction et ensuite un commentaire sur 18 diapositives. Vous en avez déjà vu 2.

La brève introduction est la suivante :

La tâche qui nous a été confiée nous honore. On est absolument ravis de le faire. On vous dit tout de suite aussi que la tâche est d'une très grande complexité.

Pourquoi complexe ?

Non seulement parce que la zone d'étude est considérable, mais aussi pour des raisons géographico-historiques. La zone d'étude se situe à cheval sur deux municipalités. Elle se situe à cheval sur 2 esteys. Et elle se situe à cheval sur l'emplacement de 2 faisceaux ferroviaires : le faisceau ferroviaire Saint-Jean que vous connaissez tous, et le faisceau ferroviaire de l'ex gare de Brienne qui est un peu oublié mais qui a lui aussi une assez longue histoire.

Vous voyez ici le faisceau ferroviaire que le projet de toute façon conservera.

Vous avez en bleu plus ou moins pâle la création de 3 nouveaux quartiers.

En orange plus ou moins « flash » la possibilité de création d'un pôle international d'affaires.

En vert, évidemment un grand espace vert.

Et toujours en vert le tracé de l'estey sur lequel nous aimerions insister un peu plus tard.

Evidemment c'est une vue que vous connaissez tous. Notre sujet d'étude est à l'extrême gauche.

M. LE MAIRE. -

Là il n'y a pas encore le TGV.

CABINET T.G.T. . -

Mais il y a déjà, me semble-t-il, le franchissement ferroviaire.

M. LE MAIRE. -

Non... Ça c'est le Pont de Pierre.

CABINET T.G.T. . -

Ah, non, le Pont de Pierre bloque les bateaux.

M. LE MAIRE. -

Où ça ? Ça c'est le Pont de Pierre. C'est bien ce que je dis.

CABINET T.G.T. . -

La passerelle Eiffel.

M. LE MAIRE. -

Ah, la passerelle. Mais on ne la voit pas, là.

CABINET T.G.T. . –

Nous avons insisté pour montrer cette diapositive pour que tout le monde se rende compte que la limite de Bordeaux est assez clairement définie par les plantations sur les boulevards, mais qu'une deuxième ligne de plantations, même si on ne la voit qu'insuffisamment, se trouve le long de l'estey. Fin 19^{ème}, sans doute en 1875 / 1880, l'estey était encore planté et jouait un rôle paysager important que nous aimerions réintroduire dans le projet.

Voici une carte ancienne tirée d'un magnifique ouvrage sur les villes françaises. On s'aperçoit que le quartier dont vous nous avez confié l'étude est à cheval sur l'estey, alias ruisseau d'Ars, et que cet Estey est plus ou moins lié comme un frère siamois à un estey venu de Bègles qui s'appelle L'Obourde(?).

Donc c'est ce lieu extrêmement complexe que nous avons étudié entre le marais de Bègles et le palud de Sainte-Croix, parcouru par les 2 esteys, qui ensuite va être radicalement transformé par l'intervention ferroviaire.

Voici la même image d'un peu plus près.

Ce qui est important aussi sur le site c'est que les interventions ferroviaires ont conduit à des travaux de terrassement considérables.

A l'origine les locomotives ne franchissaient pas le fleuve puisqu'elles s'arrêtaient à Saint-Jean qui était une gare en cul-de-sac, mais pour que les locomotives et les convois puissent franchir le fleuve et que le triage puissent se faire on a été obligé d'araser un bon morceau de la butte, ce qui fait qu'il existe un dénivelé de 6 m entre l'actuelle rue Amédée Saint-Germain et le plateau ferroviaire.

De la même façon entre le plateau ferroviaire de la gare Saint-Jean et le plateau ferroviaire de Brienne il y a un dénivelé de 1 m et il y a à nouveau un dénivelé de 1 m avec le fond de l'estey.

Donc ce terrain qui peut paraître plat de l'extérieur est un terrain extrêmement compliqué.

Voici donc les grandes emprises.

Vous reconnaissez en jaune un peu pâlichon ce qui appartient à RFF et à la SNCF.

En jaune un peu plus soutenu les Abattoirs.

En rouge le MIN.

En gris, au centre, le quartier de Belcier qui est un quartier néoclassique des années 1850 / 1860 dont la création a été liée à la création de la gare.

On voit assez bien sur cette carte que le chemin de fer qui arrivait à la gare de Brienne s'arrête maintenant brutalement à l'entrée Sud du MIN, alors qu'auparavant tout le MIN était occupé par les voies de triage ou les voies de la gare de Brienne, dite aussi gare maritime.

Le plein et le vide.

On croit comprendre que le territoire est largement vide, mais enfin il est vide sans l'être tout en l'étant, étant donné que ces vides sont occupés par les voies ferrées et que certains bâtiments qui sont représentés en noir sont en fait des bâtiments légers, des hangars en bardage qui peuvent disparaître assez facilement, alors que d'autres petits bâtiments, essentiellement des échoppes, même s'ils sont minuscules par rapport aux grandes emprises industrielles et ferroviaires, eux, sont là pour rester.

Les éléments remarquables sur le site.

On a choisi quelques éléments remarquables. C'est une vision d'esthète.

La Halle de la gare Saint-Jean qui est une des plus belles halles de France, qui mériterait peut-être d'être rafraîchie, qui mériterait d'avoir du vitrage clair de façon à regagner toute sa beauté.

On a représenté aussi le premier bâtiment du tri postal, le Tri du Midi, parce que nous l'aimons. On a le droit de le dire.

On a représenté la Halle aux Bestiaux de l'architecte Débat-Ponsan qui était le gendre de Tony Garnier et qui était un des meilleurs architectes de sa génération.

On a représenté toute une série de bâtiments de la SNCF, dont les bureaux de la Direction générale.

On a représenté aussi un bâtiment industriel de Gattebourse.

On pense qu'il ne serait pas inutile de conserver dans ce projet le magnifique château d'eau du côté d'Amédée Saint-Germain qui ressemble à un arc de triomphe romain.

Une carte postale représentant le bâtiment des années 30 qui a fait l'objet d'un concours national et qui a frappé l'imagination architecturale dans les années 30.

Ici le diagnostic.

Nous avons décelé un certain nombre de zones très différentes les unes des autres. C'est aussi ce qui fait la difficulté de ce travail. Il y a 12 zones toutes plus différentes les unes que les autres. Elles sont collées les unes aux autres et il faut les traiter.

Les cercles représentent des problèmes d'accès, parce que le problème de la desserte automobile de ce quartier est posé. Nous proposons de le régler par la création d'un nouveau pont qui traverserait le faisceau ferroviaire réduit.

La description du projet.

A gauche sont représentées en noir les emprises actuelles de RFF et de la SNCF.

Les traversées sont représentées en rouge : le Pont en U, le Pont du Guit, le quai de Paludate qui passe actuellement sous la Passerelle Eiffel et le boulevard des Frères Moga qui passe le long de la Garonne.

A droite le projet que nous proposons. Evidemment nous proposons sans en être assurés que ce projet pourra être facilement réalisable.

Nous proposons :

- de pincer terriblement le faisceau ferroviaire, donc de réduire à gauche et à droite le faisceau ferroviaire de la gare Saint-Jean.
- de transformer en un nouveau quartier mixte habitations / activités, ce que nous appelons « la banane », ou « le croissant » Amédée Saint Germain.
- de transformer en quartier d'habitation, en parc, et avec l'estey ce que nous appelons le triangle de Brienne.
- et de transformer, mais ça ce sera plus facile, en quartier d'habitation ce qui est pour le moment la semi-friche ferroviaire de Gattebourse.

L'essentiel du projet, dans une certaine mesure, tient dans ces deux images.

Ce projet n'est possible qu'après de longues et sans doute difficiles négociations avec les propriétaires ferroviaires. Il faut obtenir d'eux qu'ils se séparent d'une partie importante de leurs terrains. Ces terrains, je le répète, appartenaient à 2 gares. Tout le monde semble avoir un peu oublié qu'il y avait 2 gares à cet emplacement et que le MIN actuel est en fait posé sur le territoire d'une gare.

Proximité et accessibilité.

Nous nous sommes posé la question : où faut-il installer de préférence le nouveau pôle tertiaire international dont vous avez besoin, dont vous rêvez ?

Ce pôle tertiaire international, il y a deux emplacements possibles. Le premier emplacement c'était le long du fleuve en remplacement des abattoirs.

Il nous est apparu que cet emplacement n'est pas nécessairement le meilleur :

- pour des raisons de propriété foncière. C'est quelque chose qui relève du Port Autonome, je présume.
- pour des raisons d'inondabilité. Le PPRI s'y oppose.
- et surtout pour des raisons d'accessibilité et pour des raisons symboliques.

Un voyageur venu d'Espagne ou venu du Nord qui débarque dans la Halle Saint-Jean restaurée, nous l'espérons, est-il préférable que descendant du TGV il fasse les 300 m qui le conduiraient presque directement par escalator de l'autre côté du Pont du Guit à l'emplacement où nous suggérons d'installer le pôle tertiaire international, ou au contraire qu'il descende sur le quai et qu'il accomplisse une distance plus longue dans des conditions architecturo-culturelles moins bonnes ?

C'est la raison pour laquelle on a fait figurer ici le nombre de mètres entre le quai et la gare, et le nombre de mètres entre la gare et le Pont du Guit que nous proposons d'élargir par une nouvelle passerelle piétonne qui relierait 2 émergences ou 2 tours.

On a aussi beaucoup travaillé sur le problème des accès.

On sait que les accès posent un problème réel à la gare Saint-Jean, encore qu'il nous apparait, peut-être en tant que Parisiens frivoles, que certains Bordelais ont tendance à

exagérer la difficulté des accès. Les accès sont difficiles à Saint-Jean, mais sont-ils vraiment plus difficiles qu'à Montparnasse ou à la gare du Nord ? Cela reste à démontrer.

Il nous semble que le problème des accès ne peut se régler que par la création d'un nouveau pont que nous proposons d'installer sur le faisceau ferroviaire resserré. Et ce problème des accès ne peut se régler aussi que par la rue d'Armagnac prolongée, la place d'Armagnac, une vaste place parking, et ensuite la rue d'Armagnac existante.

Ce n'est pas tellement les accès à la gare qui posent problèmes, nous semble-t-il, ce qui est important c'est de pouvoir tourner, de pouvoir utiliser une partie de ce système viaire comme un énorme giratoire qui permet de tourner autour de la gare, d'arriver à la gare par un endroit et d'en repartir par un autre.

Le schéma des nouvelles voies.

En rouge les nouvelles voies que nous proposons.

Ici les espaces paysagers que nous proposons. Pour le moment il y a relativement peu de végétation sur ce secteur. Nous prétendons évidemment, tout urbaniste prétend le faire, améliorer largement la quantité des espaces perméables plantés – on préfère ce vocable à celui d'espaces verts, et nous prétendons aussi améliorer largement leur qualité.

Améliorer leur qualité ça passe par le retraitement de l'estey, estey qui a été redressé historiquement, estey qui historiquement faisait la limite entre Bègles et Bordeaux, limite entre Bègles et Bordeaux qui historiquement a varié, et nous voudrions utiliser ce tracé de l'estey pour paysager réellement le quartier.

Donc un estey relativement long, et un nouveau parc public relativement important de 4 à 5 ha.

Le schéma des nouveaux îlots.

C'est une façon de dire : qu'est-ce qui est vendable ? Quels sont les quartiers que l'on pourra vendre une fois qu'on les aura achetés à leurs propriétaires actuels, ou qu'on les aura obtenus par telle ou telle opération foncière ?

Vous vous apercevez que nous pensons pouvoir découper quarante îlots d'un hectare chacun. Sur ces 40 îlots on pourrait construire « x » milliers de logements. En gros 2000 logements. On pourrait installer toute une série d'équipements. On vous en parlera tout à l'heure.

Les secteurs d'opérations.

Les secteurs d'opérations reproduisent les divers secteurs que nous avons analysés lors du diagnostic.

Une grande bande le long de la Garonne. Un tout petit triangle le long de la rue Terres de Borde, ce tout petit triangle correspondant éventuellement à une nouvelle façade de la gare Saint-Jean.

Le croissant d'Amédée Saint-Germain.

L'épaississement du Pont du Guit au Nord et un autre morceau sur l'autre rive ferroviaire.

Le grand triangle du jardin public.

Le rectangle numéroté n°1 qui est une grande place que nous proposons d'appeler place d'Armagnac, mais surtout sous laquelle nous proposons d'installer un nombre considérable de véhicules.

Le trapèze de Gattebourse.

Et tout en bas du terrain un espace qui correspond à la liaison ferroviaire entre la voie d'Arcachon et la voie de Toulouse de la fin du 19^{ème} siècle.

Ici le plan d'ensemble sur lequel nous travaillons depuis longtemps.

Que dire d'autre ?

On peut dire que la tête du pont routier Saint-Jean a été largement modifiée.

Qu'un grand bâtiment en forme de serpent – nous l'appelons serpent – est proposé sur le quai pour remplacer les abattoirs. Il est accompagné par une tour, un hôtel.

Les trois quartiers d'habitations se voient assez clairement : le croissant, le triangle avec son parc et le trapèze de Gattebourse avec un petit jardin intérieur.

Le long du quai jusqu'à Bègles nous proposons un traitement paysager, mais sans reprendre nécessairement l'aménagement Corajoud des quais du centre.

Voici une vision volumétrique qui permet de voir les émergences que nous proposons.

Nous proposons 3 émergences seulement : un hôtel sur le quai et 2 émergences de part et d'autre du Pont du Guit.

Les autres émergences oranges ou rouges correspondent à une nouvelle entrée, l'entrée Sud de la gare Saint-Jean, 3 petits cubes sur un parking en infra et en superstructure, et pour signifier que le MIN n'est pas nécessairement composé uniquement de boîtes à chaussures on propose des bureaux signifiants pour le MIN sur la place d'Armagnac et sur le quai.

Une vue depuis le Sud-Ouest. Nous proposons donc de pincer les voies ferrées et une fois que nous avons pincé les voies ferrées nous pouvons créer un nouveau pont qui ne fait – si l'on peut dire – que 220 m de long entre le quartier du triangle et le quartier du croissant.

Pourquoi proposons-nous d'installer le pôle tertiaire international à côté du Pont du Guit ? Parce qu'il nous semble que placé à côté du Pont du Guit il pourrait s'étendre assez facilement vers le Sud, ici en direction du croissant et là en direction du triangle.

C'est aussi une espèce de symbolique un peu simple. Quand nous débarquons du train nous regardons vers la façade absente de la gare et pour le moment on se contente d'imaginer que les voyageurs venus de Paris verraient en sortant du train directement 2 tours et sauraient immédiatement vers où se diriger si tant est que leur but est de se diriger vers un centre d'affaires, un centre d'affaires directement visible depuis la gare et directement accessible par 300 m au maximum éventuellement par escalator.

Voici des coupes un peu plus difficiles à comprendre mais dont on espère qu'elles vous font comprendre qu'on fait des émergences, mais ce ne sont pas des émergences colossales. A moins que nous nous soyons totalement trompés d'échelle vous voyez que les émergences que nous proposons sont à peine plus élevées que la magnifique halle de la gare Saint-Jean.

Vous remarquez sur la partie gauche juste au-dessus de la coupe AA' la forte différence de niveau entre la rue Amédée Saint-Germain et le plateau ferroviaire, ces fameux 6 mètres qui peuvent nous permettre de gagner 2 étages.

Une autre vision de la maquette qui montre les 3 quartiers d'habitations : le quartier du croissant, le quartier et le parc du triangle et le quartier Gattebourse, la grande place d'Armagnac étant traversée dans sa diagonale par le tramway. Puisque, évidemment, ce projet n'a de sens que grâce à l'arrivée du tramway d'une part, et l'accroissement de la rapidité du TGV de l'autre.

Le quartier du croissant.

On veut montrer que c'est un quartier qui sera complexe. Ce ne sera pas un quartier qui ressemblera à une ZAC brutalement posée sur un territoire plat. Ce territoire n'est pas plat. Il a déjà une longue histoire. Nous pensons que le projet doit s'inscrire dans la lignée de cette histoire et de cette topographie complexe sinon mouvementée.

Ici une coupe depuis la Garonne. On n'a pas pu résister au plaisir de représenter une piscine flottante, parce qu'on pense – on verra ce qu'il en sortira – qu'une occupation possible du site actuel des abattoirs pourrait être un pôle du corps, un grand centre de fitness.

Donc on commence par la piscine flottante, ensuite le centre de fitness sur pilotis ce qui permet de conserver la vue vers la Garonne, ensuite la halle Débat-Ponsan conservée, et enfin on arrive à Belcier ou au pôle nuit, des bâtiments eux aussi relativement peu hauts.

Le quartier du parc et de l'estey.

Ce sont des quartiers d'habitations classiques dont la partie Ouest abriterait le quartier du bruit venu des chemins de fer.

Vous avez une vue de la maquette : la place d'Armagnac vue vers le Nord-Ouest. C'est très schématique mais ça montre au moins que la rue d'Armagnac existante vient buter sur l'angle de la place d'Armagnac - la place d'Armagnac est, si j'ose dire, un énorme rond-point – et la rue d'Armagnac prolongée se dirige ensuite vers le boulevard Jean-Jacques Bosc.

Au-dessous, nous avons travaillé sur l'estey.

Nous pensons que l'estey, dans sa situation actuelle, ce n'est pas vraiment un élément urbain formidable puisque c'est un U en béton dans lequel coulent des eaux pas nécessairement très propres. Ce U en béton sert de fondement à la voie sur laquelle va très bientôt rouler le tram, donc on ne peut pas le détruire. Comme on ne peut pas faire abstraction du U en béton tel qu'il existe, on le conserve, on démolit le petit bout du mur qui empêche les gens pas très grands, comme moi, de voir de l'autre côté car c'est étrange d'avoir en pleine ville un mur de béton qui empêche de voir de l'autre côté, et on détourne légèrement l'estey.

Au lieu de faire couler l'estey dans ce U en béton, on le fait couler dans une cuvette beaucoup plus large que l'on peut appeler noue, vase d'expansion, ou tout ce qu'on voudra, de façon que lorsqu'il est en charge, lorsqu'il est en crue, il puisse s'étendre beaucoup plus largement plutôt que d'être contraint dans son tube en béton actuel.

Une autre image de maquette. Je pense que c'est la dernière.

Je résume en 5 points :

- Nous croyons beaucoup à un pôle tertiaire visible depuis la gare et immédiatement accessible depuis la gare.

- Nous croyons beaucoup en une libération relative des quais. Ne pas construire sur le quai, ou construire très bas sur le quai et conserver la transparence grâce à des pilotis jusqu'à 6 m sous le bâtiment, tout en marquant l'entrée dans la ville lorsqu'on arrive soit par le pont routier Saint-Jean soit par le nouveau pont du TGV, tout en marquant l'accès et la modernité de la ville par un grand signal qui pourrait être un hôtel.

- Nous croyons aussi beaucoup à la réalisation d'un grand parc public unitaire, mais ce n'est pas uniquement un grand parc public unitaire, c'est un parc public qui s'accompagne de l'estey, qui fait partie intégrante de l'estey. On ne croit pas à la restitution de l'estey, on ne va pas restituer l'estey rural des années 1880 / 1885, mais on pense que la trace de l'estey doit être conservée.

- Et enfin, depuis le début c'est une idée qui nous pourchasse, c'est pour ça qu'on a pris la photo sous cet angle, essayer de relier Bègles et Bordeaux par un nouveau franchissement circulé dont nous pensons qu'il est à peu près bien dessiné. Ce que nous, on fait, c'est ce qui est en gris. Ce qui existe s'arrête à la rue Amédée Saint-Germain et ça repart de l'autre côté face au projet actuel de Xavier de Gueyter, et nous, nous nous contentons de relier ces deux voies de façon à la fois sinueuse et, nous l'espérons, relativement moderne.

Je vous remercie.

M. LE MAIRE. -

Merci beaucoup pour cette présentation précise et très synthétique.

Je ne reviens pas sur les 5 points que vous avez bien mis en exergue dans votre conclusion.

Dans les discussions qui ont déjà eu lieu au Conseil de Quartier ou dans les différentes réunions de concertation, deux ou trois questions ont été soulevées qui reviendront sans doute tout à l'heure. Nous avons demandé à T.G.T. de bien les prendre en compte.

D'abord il est évident que la négociation avec RFF et la SNCF pour le pincement des voies est un des points durs de toute cette opération. On verra comment les choses se passent. Cela conditionne, bien entendu, à la fois le franchissement et la réalisation des espaces construits que l'on appelle croissant d'Amédée Saint-Germain, ou triangle de Belcier.

Deuxième question récurrente qui est venue, notamment à l'initiative des élus du quartier, le stationnement. Je crois qu'il est absolument essentiel de bien prendre en compte cette question du stationnement, d'abord pour la desserte de tout ce qui va se construire là, en particulier des logements.

Même si la zone est desservie par le tramway, on constate, notamment sur la rive droite, que cela n'empêche pas les gens de continuer à avoir des voitures, que l'objectif zéro voiture en ville est sans doute inatteignable et non souhaitable, qu'il ne faut pas le confondre avec zéro voiture polluante, et que donc il faut des places de stationnement. Peut-être pourrez-vous tout à l'heure nous apporter quelques assurances sur ce point.

Enfin le MIN, le Marché d'Intérêt National, est d'une certaine manière au cœur de ce quartier, de son activité économique. Il a une vocation régionale et même nationale. Donc il est très important de lui permettre de s'épanouir sur son site, peut-être en liaison avec ce qu'il adviendra des abattoirs puisque même si l'on conserve la grande halle dont vous avez parlé, il va de soi que l'activité d'abattage n'a plus sa place sur les quais. Le marché de la viande peut réintégrer le MIN, cela semble dans le domaine du possible. Peut-être même une activité d'abattage dans des conditions à déterminer.

Voilà quelques points complémentaires que je voulais soulever.

Je vous laisse maintenant la parole, mes chers collègues, pour vos observations et surtout vos questions à la fois à la municipalité et au bureau d'études.

M. VALADE.

M. VALADE. -

Monsieur le Maire, je voudrais faire écho à ce que vous venez de dire. Je confirme l'intérêt économique de ce pôle agro-alimentaire constitué par le MIN tel qu'il est représenté ici avec son confortement par ces immeubles de part et d'autre.

Nous voyons ici la partie Ouest, et si j'ai bien compris il y a une partie Est de la même nature.

Je voudrais qu'il soit bien entendu de façon à ce qu'il n'y ait pas d'erreur d'analyse, que la partie comprise entre la barre verte et le MIN est déjà investie par des activités de type agroalimentaire : des mareyeurs, une usine à viande, etc. Pour tout cela il faut confirmer cette vocation.

Et enfin - c'est ma dernière remarque – de l'autre côté de l'aménagement de l'estey il y a toute une série d'acquisitions qui ont été réalisées par la Communauté Urbaine. C'était une friche industrielle devenue vacante. Les Postes et Télécommunications, et actuellement les Télécom essentiellement, ayant mis en vente ces espaces, nous les avons acquis.

Donc je ne vois pas d'inconvénients à ce qu'on aménage la rue Carle Vernet, dans la mesure où on pourra ménager une activité de type agroalimentaire complémentaire de façon à ce qu'on puisse articuler l'activité qui est au Nord de l'estey aménagé, et la partie Sud.

M. LE MAIRE. -

Merci. Une petite remarque à ce sujet.

D'abord – je parle sous le contrôle du bureau d'études – dans tout ce schéma on ne détruit rien, en réalité. On construit sur des friches, soit sur des terrains disponibles, soit sur des voies de chemin de fer. Donc il y a déjà un élément qui est très important pour les habitants du quartier, tout ce qui est aujourd'hui urbanisé est respecté. Je ne me trompe pas ? A 99% ?

CABINET T.G.T. . –

Non, non à 100%. Et on passerait même à 120%, Monsieur le Maire, puisque comme M. VALADE l'a fait remarquer nous proposons de construire des bureaux de type représentatif à la fois sur la place d'Armagnac et sur le quai de la Garonne.

J'ai bien entendu aussi le souci de M. VALADE d'éventuellement étendre le MIN vers le Sud tout en respectant la rue Carle Vernet repaysagée grâce à son estey.

M. LE MAIRE. -

Oui, ça c'est le souci du Président du MIN. C'est un point à discuter.

Ce sur quoi nous sommes d'accord c'est de sanctuariser ce qui existe. On peut aussi imaginer que le territoire existant puisse être densifié. Donc la décision d'étendre le MIN au-delà de ses limites actuelles n'est pas à exclure, naturellement, mais elle ne peut pas être considérée comme une contrainte a priori de la poursuite des études.

M. MOGA.

M. MOGA. -

Monsieur le Maire, mes chers collègues, voici une étude qui va occuper nos réflexions et notre action pour les 10 / 15 ans à venir.

Belcier / Carle Vernet, on peut le dire, est un quartier d'avenir de notre ville. Il fallait anticiper. Vous l'avez fait afin de préparer le quartier, comme vous l'avez indiqué, pour bien recevoir le Bordeaux-Paris 2 h 05.

C'est votre troisième « B », Monsieur le Maire. Vous êtes fidèle à vos engagements pris dès 1995.

Aujourd'hui nous avons la perspective de voir, et non plus seulement d'envisager, ce quartier lié au centre ville par le tram, de voir ce quartier explosé, repeuplé, redynamisé, recommercialisé, requalifié, qui va donner à ses habitants et riverains un nouveau souffle, et même on peut dire une excitation, car ce projet, afin de mieux vivre ensemble dans ce secteur qui en avait bien besoin, nous permet de rappeler que nous n'avons pas attendu cette étude pour manifester notre intention municipale et réaliser des opérations.

Ce n'est pas le propos d'aujourd'hui, mais je tiens quand même à rappeler que nous avons déjà réalisé une nouvelle crèche à Carle Vernet, la rénovation de nos écoles Beck et Ferdinand Buisson, la rénovation urbaine de l'îlot Saint-Jean qui va être complétée ici par l'îlot d'Armagnac, et de la résidence du parc Montesquieu ;

Ce socle, cette matière, comme vous l'avez indiqué, que représente cette étude est déjà sur toutes les lèvres et dans tous les cœurs de nos habitants.

Les idées sont et seront largement débattues lors de notre atelier d'urbanisme municipal de quartier, complétées par les réflexions de l'Association Les Bains Douches dont je salue ici le travail.

Pour terminer, Monsieur le Maire, je voudrais insister, comme vous l'avez souligné, sur le problème que rencontrent beaucoup d'habitants au sujet du stationnement dans le secteur, qui existe déjà, car il y a déjà un gros problème de stationnement de part et d'autre de la gare Saint-Jean. Ce problème de parking dont vous avez parlé est donc tout à fait important.

Ce quartier va subir un changement significatif dont on ne soupçonne pas l'ampleur. En effet, ce besoin qui va prendre sur l'aéroport un nombre conséquent de places de stationnement tant pour le Bordeaux-Paris que pour le Bordeaux-Bilbao va, d'après moi, engendrer un minimum de 3000 places de stationnement. Il est bon d'y songer dès à présent.

Pour terminer je n'oublierai pas les jeunes et les enfants du quartier. Il serait bon de réaliser des espaces pour le sport, un gymnase, et pourquoi pas une piscine intercommunale. Je vois qu'elle existe sur le projet mais peut-être pas ailleurs.

M. LE MAIRE. -

Merci M. MOGA. Juste un mot de complément. Cela n'a pas été évoqué, je crois, dans la présentation qui vient d'être faite, il va de soi que la question des équipements publics des quartiers, d'inter-quartiers, ou de ville, sera évidemment traitée dans l'étude.

Il y a déjà un projet de médiathèque qui est pratiquement lancé sur la place d'Armagnac puisque nous avons saisi la Communauté Urbaine de ce projet. Et tous les équipements scolaires ou sportifs devront être évidemment intégrés dans la réflexion.

M. MAURIN.

M. MAURIN. -

Nous avons déjà eu l'occasion de dire des choses sur l'aménagement du quartier, notamment à la Communauté Urbaine à l'occasion de diverses délibérations.

Je voudrais ici redire trois choses rapidement.

Sur l'aspect développement économique nous persistons à penser que le développement économique de l'ensemble de ces quartiers doit s'appuyer sur les atouts suivants :

Le Marché d'Intérêt National.

Les abattoirs pour lesquels l'avenir n'est peut-être pas aussi tranché que ce que vous le laissez entendre aujourd'hui, Monsieur le Maire.

La gare SNCF, bien entendu, avec l'arrivée du TGV 2 h 10.

La desserte du tramway qui commence à modifier sensiblement les comportements et donc les atouts que constituent ce nouvel axe de transport collectif,

Une réflexion nouvelle sur l'utilisation du fleuve. Même si la personne de l'agence vient de nous donner quelques pistes en particulier sur la notion de pilotis sur Garonne, je pense qu'il y a peut-être à réfléchir notamment sur l'utilisation du fleuve en terme de transport collectif également avec la navette fluviale éventuelle.

Et sur le stationnement, nous l'avons déjà dit, vous l'avez soulevé également, où ce problème est crucial.

A la différence, peut-être, avec nos amis de l'étude, tout cela pour nous est en lien avec le caractère historique et populaire de ce quartier.

La mémoire d'un quartier est évidemment importante pour bâtir son avenir. En ce sens nous ne nous satisfaisons pas totalement de la mono-fonction attribuée à l'emprise que vous donnez sur les friches SNCF qui ne consisterait qu'à l'implantation de tertiaire avec la dénomination principale de « nouveau quartier d'affaires ».

Nous pensons que cet aménagement urbain devrait proposer une offre plus multiforme d'activités nouvelles, en particulier en lien avec le pôle du Marché d'Intérêt National. Pourquoi pas un développement possible du pôle agroalimentaire ?

Deuxième idée : le principe de mixité sociale.

Il est évident que construire du logement est impératif, du logement mixte en faisant en sorte que les retards de la Ville de Bordeaux en terme de logements sociaux puissent à travers cette opération, comme celle de la Bastide ou celle des Bassins à Flots, rééquilibrer en faveur du logement social type PLUS et PLAI.

Bien entendu avec des services publics diversifiés. Il faudra que la population croissante ait les moyens d'avoir accès au scolaire, au périscolaire, à la petite enfance et à d'autres services publics liés aux loisirs.

Enfin nous pensons que dans ce projet il y a matière à réfléchir à de nouveaux types de déplacements entre les quartiers. En ce sens la nouvelle voie que vous évoquez est évidemment intéressante à condition de ne pas faire les frais de la disparition d'activités SNCF existantes.

Claude MELLIER va parler un peu plus des conséquences de ce que vous appelez « le pincement des voies SNCF » qui nous préoccupe beaucoup.

M. LE MAIRE. -

M. RESPAUD.

M. RESPAUD. -

D'abord, Monsieur le Maire, puisqu'on est en période de convergence je m'associe tout à fait...

M. LE MAIRE. -

En convergence... ça dépend avec qui...

M. RESPAUD. -

Je m'associe à ce qui a été dit par Alain MOGA sur l'existence d'une piscine dans le Sud de Bordeaux.

Je vous propose de réagir immédiatement par rapport à ça puisque l'ensemble des élus du quartier quelle que soit leur couleur politique sont pour cette piscine.

Je crois que maintenant il faut arrêter d'en parler, il faut la faire.

M. LE MAIRE. -

Juste sur ce point, M. RESPAUD, avec votre autorisation si je peux vous interrompre.

M. MARTIN me disait hier - un certain nombre d'entre-nous étions dans le quartier de Bercy à Paris - qu'il y a sur la Seine une magnifique piscine en face de la Grande Bibliothèque.

Donc peut-être peut-on explorer cette idée, avec une petite différence c'est que la Seine n'a pas un marnage de 4 m. Il faudra peut-être étudier la question, mais c'est un point qui mérite d'être examiné.

M. RESPAUD. -

Je vais y revenir.

D'abord je voudrais remercier le travail de T.G.T. et vous remercier, Monsieur le Maire, pour la transmission de ce document. Pour les communications ce n'est pas toujours le cas. Ici c'est un gros document. Son arrivée était nécessaire pour la réflexion de chacun. Donc je vous en remercie.

Il est évident que d'une part ce n'est qu'un document provisoire puisque je crois qu'une étude similaire est entreprise sur Bègles à l'initiative de l'A'URBA, et que d'autre part une étude a été décidée vendredi dernier à la Communauté Urbaine sur le centre d'affaires, qui vient d'être commandée à Ernst & Young.

C'est vrai que ce n'est pas une étude définitive mais c'est quand même un rapport d'étape important et il est bon qu'on puisse en parler ici.

Je voudrais faire état des points positifs et des points négatifs de ce projet.

Ce qui est positif d'abord et avant tout c'est que ce projet semble reposer sur la nécessité de créer un centre d'affaires en lien avec la création également de ce qu'on pourrait appeler un centre de loisirs.

Je crois, Monsieur le Maire, que ça faisait partie de vos propositions pour la dernière campagne municipale. C'était aussi le cas pour nous, donc ça ne nous gêne pas.

Je crois qu'on est tous conscients ici de la faiblesse des services marchands aux entreprises, notamment des services supérieurs aux entreprises – comme l'on dit -

D'ailleurs alerté par cette faiblesse structurelle en Aquitaine, en particulier à Bordeaux, le Conseil Economique et Social Régional m'avait chargé d'une étude il y a 10 ans de cela, qui s'intitulait « Les services marchands aux entreprises », qui démontrait la faiblesse de ce tertiaire supérieur sur Bordeaux et la nécessité pour nos entreprises et pour nos administrations d'aller chercher à l'extérieur de Bordeaux et de la région ce qu'elles n'avaient pas sur place.

On avait recensé tous les secteurs. J'espère que Ernst & Young se servira de cette étude.

Nous avons fait également un certain nombre de propositions. Certaines avaient été reprises.

Je rappelle qu'après l'échec de la technopole au vert que votre majorité voulait créer dans les vignes autour de Bordeaux, il y avait eu l'idée de lancer une technopole à plusieurs volets sur l'agglomération. Il était prévu sur Bordeaux une technopole tertiaire. Elle n'a jamais vu le jour faute d'une réelle volonté politique de la Ville de Bordeaux.

D'autre part je vous rappelle qu'il y avait eu l'esquisse de créer un « World Trade Center » sur la Bastide, qui devait être le signal de la Bastide. On a eu plusieurs délibérations ici même dans ce Conseil Municipal sur la création de ce « World Trade Center ». Par la suite il est resté dans les cartons.

Je l'ai dit à la CUB vendredi dernier, je le dis ici, ce centre d'affaires est une nécessité absolue. On a raté l'arrivée du TGV 3 h, il ne faut pas rater l'arrivée du TGV 2 h. C'est pourquoi :

- premièrement nous sommes favorables à un centre d'affaire susceptible d'élargir l'offre du tertiaire supérieur sur Bordeaux.

- deuxièmement nous trouvons positif la façon dont ce thème est abordé dans l'étude à partir des 4 pôles de compétitivité décrits page 34.

Je crois que c'est important car le développement du centre d'affaires doit se faire en lien avec notre hinterland départemental et régional, et répondre au souci des entreprises du secteur.

Il y a quand même un gros bémol, c'est un certain nombre de déviations architecturales. Mais quand je parle de déviations architecturales ce n'est pas forcément péjoratif.

Il semble, à travers ce qui nous a été dit, que ce centre d'affaires ne peut s'envisager sans que des tours soient construites. Il faut des signaux, nous dit-on. Les tours seraient les signaux qu'il nous faut.

Je ne suis pas sûr que pour les entreprises concernées ce soit vraiment le cas.

Pour attirer ce genre d'entreprises il faut peut-être leur offrir l'inverse de ce qu'elles ont ailleurs en terme d'urbanisme et d'environnement.

Par contre les voies d'accès que vous nous dites faciles là où vous situez ce centre d'affaires ne me paraissent pas aussi faciles que ça. On le voit bien dans le schéma qui est ici. Pour aller de ce centre d'affaires jusqu'au pont d'Arcins, ou même, puisqu'il existera prochainement, jusqu'au pont Jean-Jacques Bosc, ce n'est pas une ligne droite.

Une ligne droite, vous l'avez dit, Monsieur le Maire, supposerait de passer sur une partie du marché international, ce qui n'est pas le cas ici. Je ne suis pas allé voir sur le terrain, peut-être que ça peut s'envisager, mais il est évident qu'ici pour aller de ce centre d'affaires jusqu'au pont Jean-Jacques Bosc ou au pont d'Arcins c'est quand même un peu gymkhana.

Le second élément positif c'est que comme on l'a vu à Bilbao notamment, la raison(?) d'un tel investissement doit être accélérée par l'émergence d'un grand équipement de loisirs. Nous ne pouvons qu'être d'accord avec cette proposition.

Les boîtes de nuit que vous voulez conforter sur le quai de Paludate ne sont pas a priori suffisantes, à moins de transformer le quai de Paludate en un nouveau Las Vegas. Ça je le conçois bien...

MME DELAUNAY. -

Non !

M. RESPAUD. -

Sur ce point je partage le sentiment de Michèle DELAUNAY.

M. LE MAIRE. -

Un nouveau casino peut être prévu à votre demande...

(Rires)

M. RESPAUD. -

Le pôle du corps nous laisse lui aussi dans l'expectative. Pour le moment on parle surtout de sexe dans le secteur. Ça peut être le complément, ou l'aboutissement... Je ne sais... Mais je ne suis pas d'accord pour que ce soit pérennisé par cet espace du corps.

Je crois qu'on ne peut pas se lancer dans n'importe quoi. On a déjà loupé, il faut que vous le sachiez Messieurs, ce qui devait être le signal sur Bordeaux, c'est-à-dire à l'origine la Cité Mondiale du Vin. C'était ça le signal. L'idée était intéressante puisque c'était « le » produit de Bordeaux.

La façon dont cette Cité Mondiale a été pensée, a été menée, sans lien avec les professionnels, sans volonté de l'ouvrir à un grand public, a conduit au fiasco que l'on sait. Du moins on en a fait autre chose que ce qui était prévu à l'origine. La responsabilité de votre majorité, Monsieur le Maire, est d'ailleurs entière à cet égard dans cet échec.

J'ai peur qu'il en aille de même, je ne vous le cache pas, sur ce pôle du corps qui risque de se transformer en galeries marchandes, comme cela a pu être fait également sur les hangars des quais.

Donc je crois qu'avant de le lancer, un approfondissement, une étude claire et précise s'imposent sur ce sujet.

D'autres idées existent. A défaut d'avoir réussi avec un produit traditionnel comme le vin, peut-être peut-on se tourner vers l'avenir avec une « Cité du laser », par exemple, puisque ce sera un point sur lequel notre Département sera moteur. Peut-être que ça deviendrait un élément supplémentaire dans la culture scientifique mondiale.

Plus facile à réaliser mais qui implique plus notre mairie, ce serait la construction d'un véritable Musée des Beaux Arts qui est prévu depuis très longtemps, mais qui n'est toujours pas mis en place, avec l'accueil d'expositions temporaires de renommée internationale.

Ce qui n'empêcherait pas, à côté du centre d'affaires, d'avoir une partie consacrée au corps, mais certainement moins importante, et surtout en gardant cette piscine qui nous fait rêver Alain MOGA et moi.

J'espère que cette piscine ne disparaîtra pas de la mouture finale, comme cela avait été le cas dans le projet Corajoud qui en avait prévu une devant Saint-Michel, piscine qui a brusquement disparu du jour au lendemain.

J'espère que celle-là restera en place, Messieurs. En tout cas c'est une des bonnes choses que vous nous avez présentées.

Ces réflexions étant faites, je dois dire que le projet tel qu'il est organisé me laisse sceptique, car il repose dans sa plus grande partie sur la mainmise des collectivités locales sur les emprises ferroviaires.

C'est très bien, mais sont-elles disponibles ?

La SNCF a-t-elle renoncé à les utiliser ?

RFF est-il décidé à vendre ?

C'est un projet où se confondent présent, court terme, moyen terme, long terme. Ce mélange est facile à opérer quand on est dans le domaine non opérationnel, mais qui est beaucoup plus difficile à envisager quand on est comme nous face à des choix politiques. Au niveau des études ça va. Dans la mise en œuvre ce sera plus difficile.

Je crois que le problème est bien posé dans l'introduction, page 6, et dans ce que vous nous avez montré. Il faut réduire, chers collègues, et c'est là-dessus que repose le projet, des deux tiers l'emprise ferroviaire pour que le projet soit possible.

Supprimer Grattebourg, supprimer le triangle de Brienne, supprimer le croissant, cela fait beaucoup.

Pour se prononcer sur cette étude, si on ne veut pas se prononcer uniquement en théorie, il faudrait savoir ce qu'en pensent les propriétaires actuels.

A défaut de leur accord, je ne vois pas comment, par exemple, construire un centre d'affaires en profitant du nœud ferroviaire et en détruisant de fait ce nœud ferroviaire.

Comment peut-on créer des emplois en supprimant des emplois ?

Il y a là une contradiction qui ne peut être résolue que par les acteurs eux-mêmes.

Les dernières informations que j'ai quant à moi montrent que ce n'est pas l'état d'esprit actuel de RFF et de la SNCF. Or tous les nouveaux projets reposent sur leur accord, notamment toute la restructuration qui est liée au pont Saint Germain.

C'est vrai qu'il faut pincer les voies, mais il ne faut pas être pince-sans-rire. Si on pince les voies ça ne peut se faire qu'avec l'accord des propriétaires. Or pour le moment ils ne sont pas dans cet état d'esprit.

Je comprends votre embarras, Messieurs, pour ne pas fixer une planification sur la durée, car même ici on n'y voit pas clair. Sachez que le Maire de Bordeaux a accepté dernièrement dans un Conseil de la Communauté Urbaine qu'il y ait par exemple une déchetterie dans les ateliers SNCF actuels, rue Amédée Saint-Germain. Bon. Là elle a disparu. Voyez qu'on n'est pas non plus très au clair là-dessus. Donc je comprends très bien que de votre côté il en aille un peu de même.

Je crois que l'étude aurait dû partir, avant de fixer un échelonnement, de ce qu'on peut faire à partir des territoires dont on dispose et de ce qu'on peut mettre en œuvre à partir de là, quitte à prévoir une évolution maîtrisée pour le futur. C'est cela qu'on attend.

Or, on ne dispose à l'heure actuelle que de l'emprise du marché de la viande, du Marché d'Intérêt National, de l'îlot d'Armagnac et des terrains qui jouxtent la rue Carle Vernet, plus éventuellement du sous-sol ferroviaire.

Donc quelles sont nos priorités à partir du territoire dont on dispose ?

Par exemple la nécessité de construire le centre d'affaires là où il est prévu suppose qu'on maîtrise le foncier ferroviaire. Si on ne maîtrise pas ce foncier ferroviaire ça remet aux calendes grecques la création de ce centre d'affaires.

Voilà pourquoi le projet TGT nous laisse très pessimistes sur ses possibilités de réalisation. C'est notre premier point de critique.

M. LE MAIRE. -

M. RESPAUD, je vous rappelle que vous m'aviez dit que vous vouliez qu'on termine à 17 h 30 et que vous feriez une intervention concise...

Allez-y. Terminez.

M. RESPAUD. -

Le dernier point que je voulais souligner dans la même optique c'est l'insuffisance des équipements collectifs et la nécessité de construire un cadre de vie agréable de suite pour continuer l'opération.

Les équipements publics figurent à la page 35 du document qui nous est proposé. Reconnaissez-le, c'est à peu près vide.

Je vous propose d'augmenter de manière conséquente le parking, le stationnement. Monsieur le Maire et mon collègue Alain MOGA en ont parlé. Je les rejoins tout à fait. En essayant de prévoir également un parking sur les quais à partir du moment où on garde le centre de nuit.

Le second point est relatif à la place d'Armagnac qui devient maintenant un point central dans le projet qui nous est donné. C'est elle le nouveau centre du Sud de Bordeaux.

A partir de là je crois que l'aménagement du pourtour de cette place est essentiel. On prévoit une médiathèque. C'est très bien. Je vous l'ai dit, Monsieur le Maire, je partage votre point de vue, il faut une médiathèque.

Mais il faut aller plus loin. Si on veut en faire un véritable équipement collectif dans un cadre paysager il faut aller plus loin. La médiathèque elle-même est insuffisante. Il faut y joindre d'autres équipements, sportifs par exemple, au lieu de prévoir de l'habitat comme c'est le cas à l'heure actuelle.

Parce que ce qui est prévu à côté de la place d'Armagnac pour le moment c'est de l'habitat, alors que c'est bien des équipements collectifs qu'il faut placer ici. Notamment le gymnase pourrait se mettre ici et non pas sur un terrain hypothétique qui n'appartient pas pour le moment à la Ville de Bordeaux.

Je vais m'arrêter là parce que je sais que c'est un souci du maire, mais je tenais à faire ces deux points critiques sur le stationnement et sur le manque d'équipements collectifs.

Je vous remercie ;

M. LE MAIRE. -

Merci.

Mme MELLIER.

MME MELLIER. -

Monsieur le Maire, d'abord je voudrais souligner l'aspect positif de cet échange et de l'étude qui nous est soumise. C'est un document de réflexion qui va nous permettre les uns et les

autres d'affiner les échanges et aussi de travailler pour réfléchir au devenir de ce quartier pour ce 21^{ème} siècle.

Je trouve intéressant le document qui nous a été remis, même si je peux regretter que ce soit un peu tard. Mais comme vous l'avez dit c'est une étude. On est tous en réflexion.

Je vais porter mes interrogations et mes réflexions sur l'aspect, comme l'a dit Vincent MAURIN, du devenir de l'activité ferroviaire.

On a dit qu'il ne faut pas rater l'arrivée du TGV, et en même temps on sait tous que l'on veut plus de TER, et je partage l'idée qu'il faut une activité fret en lien avec le développement du MIN.

Alors comment peut-on avancer l'idée d'aller vers un développement plus important du TGV en réduisant l'emprise ferroviaire, c'est-à-dire en allant, comme cela a été dit, vers un pincement des voies, donc vers une réduction d'une part des voies, mais pas simplement ?

Il faut voir qu'un TGV, un TER, un train de fret, ce n'est pas une loco et un homme. C'est tout un ensemble de choses. Ce sont des bâtiments pour l'entretien des voies, la composition des trains et le reste. Il y a donc toute une activité ferroviaire qui, me semble-t-il, va aller en se développant. Or, ce qui nous est proposé c'est une réduction. Je trouve que là on est en pleine contradiction.

Donc j'aimerais qu'on affine la réflexion sur cet aspect.

Ce n'est pas parce que je suis fille et petite-fille de cheminots que je pose ces questions, mais c'est parce que je crois que dans le cadre du développement durable il nous faut développer tout ce qui relève du fer, que ce soit en terme de voyageurs ou en terme de fret.

Là, je trouve que les propositions qui nous sont faites ne me rassurent pas quant au développement de l'activité ferroviaire. Il faudra affiner et nous donner plus d'éléments sur cet aspect.

M. LE MAIRE. -

Merci Madame. Il se trouve que je suis moi aussi petit-fils de cheminot, donc je partage tout à fait votre souci. Simplement votre raisonnement serait imparable si nous étions absolument convaincus qu'il n'y a aucune place perdue dans les emprises actuelles de la SNCF et de RFF.

Il suffit de s'y rendre ou de regarder d'en haut pour se rendre compte que ce n'est pas le cas.

On peut évidemment en développer l'activité. Il va de soi que nous sommes très heureux de l'arrivée du TGV et de la multiplication des TER. Je crois que tout en développant l'activité on peut rationaliser l'occupation de l'espace. Il y a sans doute là la base d'une discussion avec SNCF et RFF.

Deuxièmement, si on se projette à long terme - je serais tenté de dire à très long terme - je vous rappelle que concurremment avec les études sur Bordeaux-Hendaye, RFF s'est engagé à lancer une étude sur le grand contournement ferroviaire de Bordeaux, avec une idée, celle de ne plus faire passer à la gare Saint-Jean des trains de fret qui n'ont rien à faire dans l'agglomération et qui pourraient contourner évidemment la ville.

Cela aussi mérite dans une perspective peut-être à 20 ans, d'être pris en considération.

Je ne sous-estime pas la difficulté, et, ces Messieurs de TGT nous l'ont dit tout à l'heure, de la discussion que nous aurons, mais on ne peut pas partir du principe que les emprises de la SNCF et de RFF sont quelque chose de sacré auquel on ne peut pas toucher. Je sais que c'est un peu la tendance de l'entreprise publique.

Partout ailleurs, que ce soit à Lille ou à Lyon, on a discuté. Nous souhaiterions discuter. J'espère qu'on trouvera un point d'accord.

Mme NOËL.

MME NOËL. -

Quelques mots Monsieur le Maire pour remercier d'abord l'équipe TGT pour la présentation qui vient de nous être faite et la qualité du document qui nous a été transmis.

Mes remarques seront tout à fait ponctuelles car nous n'avons pas eu le temps de nous approprier le contenu de cette étude dans toutes ses dimensions et de digérer l'ensemble des propositions qui nous ont été faites.

Donc prenez ces premières remarques comme plutôt des questionnements et des choses qui nous sembleraient éventuellement devoir être approfondies.

Premier questionnement. Autant concernant la structure urbaine, l'organisation que vous proposez au plan urbain, cette étude nous a paru extrêmement intéressante sur la réflexion qui est menée sur le maillage viaire, sur l'organisation des circulations, sur les propositions qui sont faites pour répondre à cette fragmentation importante du territoire concerné, sur les nouvelles articulations que vous proposez de créer pour lier ensemble les différents éléments qui composent le quartier, les questionnements également sur les accès, toute cette réflexion sur les accès au site, toutes ces réflexions, ces propositions qui sont faites autour de l'organisation physique du projet urbain nous ont semblé extrêmement intéressantes.

Par contre, mais j'imagine que peut-être ces éléments ont été développés par ailleurs, il nous a semblé qu'en terme de diagnostic il y avait peu de choses, au-delà du diagnostic physique, sur un diagnostic humain et économique de cet ensemble.

J'imagine qu'une première phase de diagnostic a été réalisée qui ne se trouve pas ici puisque nous sommes ici dans le champ des propositions. Néanmoins nous aurions aimé avoir des éléments d'approche en terme de population, de composante humaine du territoire et de composante économique du territoire ; mais au-delà de la connaissance c'est aussi parce que naturellement la question sous-jacente qui est formulée c'est celle de l'insertion du projet dans un territoire existant.

Comment ces nouveaux quartiers vont-ils s'articuler avec les quartiers d'habitat existants ? Et comment les éléments de développement économique vont-ils s'agrèger aux éléments existants ?

Vous proposez des quartiers d'habitat mixte, on y reviendra éventuellement tout à l'heure, mais il y a des quartiers d'habitat modestes qui sont aujourd'hui présents sur le secteur. Saint-Jean, Belcier, Carle Vernet sont autant de quartiers populaires et familiaux, donc les mutations que vont générer les projets sont importantes au moins à bien connaître pour essayer d'en diminuer les effets les plus importants.

Même chose pour le développement économique. Ça et là divers points ont déjà été questionnés. Il y a des activités majeures : le Marché d'Intérêt National, la SNCF.

Il y a un élément important qui n'a pas été évoqué pour Paludate, c'est ce fameux pôle de nuit. J'ai mal saisi pour ma part le devenir de ce pôle, si ce n'est que vous avez une formule sibylline : « accompagner les mutations spontanées du pôle nuit ».

Moi j'y ai vu la lecture qu'il serait bien que ce quartier soit tiré vers le haut. Mais je ne sais pas exactement de quelle manière vous voyez la chose.

Voilà pour la première réflexion.

La deuxième concerne les points qui nous ont semblé tout à fait intéressants sur le projet urbain que vous avez développé.

Très intéressantes, je l'ai évoqué en préambule, les propositions que vous faites en terme de distribution, de maillage, de nouvelles voiries créées. Je pense qu'effectivement la création d'un nouveau pont est tout à fait importante si l'on veut supprimer un peu ces effets d'enclavement qui existent aujourd'hui.

L'idée d'ouvrir la gare vers le Sud nous paraît également un point tout à fait intéressant.

De même que celui de réaliser un équipement majeur en tête de pont.

Sur ces points nous sommes tout à fait favorables.

Autre point : celui de limiter la coupure urbaine avec le fleuve puisque, si nous en avons une bonne lecture, vous envisagez de diminuer la circulation sur le boulevard des Frères Moga et de renforcer à l'inverse le quai de Paludate.

C'est éléments nous semblent intéressants.

Sur les éléments de programme, nous semble également intéressante l'organisation des trois pôles : le croissant, le triangle et le secteur de Gattebourse qui se veulent des quartiers mixtes.

Vous indiquez bien qu'il s'agira d'approfondir la programmation à l'échelle de ces quartiers. Nous entendons bien que pour l'instant il s'agit d'une image très globale.

Je pense effectivement que sur la répartition des logements et des activités il reste des réflexions importantes à faire. Quelle est la part en terme de logements des différentes typologies de logements ?

Vous faites des propositions en terme d'équipements publics. Je pense qu'il s'agira également de vérifier qu'il n'y a pas des compléments importants qui n'auraient pas été prévus à retenir en terme d'équipements ; il y a des éléments qui concernent des groupes scolaires, un gymnase ; il s'agit de vérifier qu'on est bien en adéquation avec les besoins du quartier.

Sur le maillage végétal, la création d'un parc nous semble également intéressante, parc qui serait donc plus dans la poursuite du quai, puisque le projet Corajoud s'arrêterait au nouveau pont. C'est vrai qu'il est intéressant d'avoir un parc qui soit plus au cœur du quartier.

A ce titre nous avons quand même une interrogation, puisqu'on est sur la trame végétale, c'est que vous créez une nouvelle avenue au niveau du croissant. Cette avenue est très largement dimensionnée. Nous souhaiterions en connaître mieux les raisons. Elle fait 30 m. Est-ce qu'elle a une vocation à être un axe structurant circulatoire majeur du quartier ?

Je sais bien que les 30 m ne sont pas réservés à la circulation automobile, mais il y a néanmoins 5 voies de circulation automobile.

On aimerait savoir plus précisément ce qui a motivé la création d'une voie aussi importante.

Egalement, puisque je suis un peu à cheval sur la circulation et le maillage, il y a eu pas mal de remarques concernant les parkings. Pour notre part nous ne sommes pas favorables à un surdimensionnement excessif des parkings.

Je voudrais savoir si vous avez dimensionné les 3 pôles parkings qui sont portés sur le plan. Avez-vous une approche des capacités, parce qu'il ne me semble pas l'avoir intégrée ?

Dernier point majeur, celui du pôle tertiaire. Il nous est difficile d'approcher le fait que la dimension de ce pôle soit bien configurée puisque vous-même indiquez qu'a priori on est relativement pourvu en pôles tertiaires, mais qu'il faut prendre en compte la dimension de l'arrivée du TGV et comparer avec d'autres grandes agglomérations qui se sont dotées de pôles similaires.

Moi je n'ai pas de jugement a priori sur le dimensionnement de ce pôle si ce n'est qu'il me semble important d'insister sur la réversibilité possible ou pas, l'adaptabilité des bâtiments qui seront construits.

En effet, je pense qu'aujourd'hui quand on raisonne en terme de développement durable, cette dimension de réversibilité et d'adaptabilité des bâtiments que l'on construit est extrêmement importante. Et dans la mesure où on essaye de prévoir l'avenir sans être sûr d'y parvenir totalement, il me semble que cette dimension est importante. Je ne sais pas si vous l'avez prise en compte dans votre réflexion.

Je vous remercie.

M. LE MAIRE. -

Merci Madame.

Vous comprenez, mes chers collègues, qu'il est extrêmement difficile d'organiser des débats de fond dans notre assemblée.

Ce matin nous nous sommes mis d'accord avec les présidents de groupes pour qu'il y ait une intervention par groupe. Votre dernière intervention a duré 10 minutes. Je ne veux pas être blessant, on aurait pu dire exactement la même chose en 5.

Si j'étais un président de séance normalement constitué je dirais : le débat est terminé. Mais comme je sais que vous allez pousser des cris d'orfraie je donne la parole à M. HURMIC et à M. JAULT.

M. HURMIC.

M. HURMIC. -

Monsieur le Maire, mes chers collègues, je vous autorise à me couper au bout de 5 minutes.

D'abord je veux remercier le Cabinet TGT qui nous a présenté cette étude dont la philosophie est séduisante et dont le mérite est d'établir que le TGV va arriver à Bordeaux très rapidement, en 2016, c'est-à-dire dans 9 ans et que nous avons l'obligation de nous adapter rapidement à cette arrivée du TGV.

Cette étude vient au bon moment dans la mesure où des décisions doivent être prises maintenant si l'on a envie d'organiser et de structurer ce futur quartier TGV.

Le mérite également de cette étude c'est de nous montrer des exemples qui ont été suivis dans d'autres villes.

J'ai vu par exemple ce qui s'est fait à Lille, Lyon, Marseille. C'est intéressant de voir comment des villes TGV ont déjà su utiliser cet atout du TGV Paris pour remodeler un certain nombre de quartiers, avec d'ailleurs des succès divers, il faut bien le dire. Donc ceci doit être enrichissant comme expérience.

J'ai également noté qu'il résulte de ces expériences à Lille, Lyon et Marseille, plus spécialement à Lille et Marseille, que ce qui sera aussi le nerf de la guerre dans les années qui viennent, Monsieur le Maire, c'est de savoir quel sera l'investisseur massif, privé ou public, qui est tout à fait nécessaire au démarrage de ce type d'opération, la connexion TGV n'étant pas suffisante à déclencher toute seule des investisseurs en chaîne.

Donc pour nous il est particulièrement important de commencer à savoir comment sera financé ce futur quartier TGV.

Je suis moins inquiet que Mme MELLIER en ce qui concerne le fait que RFF lâchera des emprises ferroviaires. Ce qui m'inquiète, je pense que cela vous inquiète également, c'est l'argent qu'exigera RFF une nouvelle fois pour nous vendre des terrains qui nous serviront à bâtir ce futur projet.

Est-ce que ce sera plus proche des 80 ou 100 euros qui sont actuellement facturés en ce qui concerne la future ZAC de Bastide 2, ou est-ce qu'on arrivera à des prix plus raisonnables ? Je pense que ce sera un enjeu important dans les années qui viennent.

Enfin je voudrais dire également que cette étude si elle porte un certain nombre de pistes de réflexions intéressantes pour l'avenir, on reste un peu sur notre faim en ce qui concerne les contraintes qu'il nous revient à nous, collectivités locales, d'exiger pour l'aménagement de ce futur quartier.

Même si le travail est intéressant, je pense qu'il faut qu'il y ait en amont un certain nombre de décisions politiques de la Ville de Bordeaux ou de la Communauté Urbaine concernant certains aménagements et équipements.

Par exemple j'aurais aimé savoir en préalable quelle sera la position de la Ville de Bordeaux et de la Communauté pour ce qui concerne le devenir de la passerelle Eiffel.

Vous avez encore vu qu'aujourd'hui deux jeunes architectes bordelais ont été couronnés par un concours national en ce qui concerne les propositions d'aménagement de la passerelle Eiffel. Je pense qu'il nous revient, avant d'aller plus loin dans le projet, de dire exactement si nous voulons la conserver et qu'est-ce que nous voulons en faire.

Pareil, Monsieur le Maire, pour les abattoirs. Nous avons également cette opportunité de 6 ha. Il faut que nous décidions rapidement, nous Communauté Urbaine, ce que nous allons faire de l'emprise des abattoirs. Est-ce que nous allons continuer à gérer les abattoirs en ville, ou est-ce que nous allons décider la reconversion de ce bâtiment ?

Je ne sais pas si vous vous en souvenez, le 27 juin 1997 lorsque nous avons décidé de rebâtir les abattoirs de Bordeaux j'avais été le seul élu communautaire sur les 120 à voter contre en disant qu'il n'était pas forcément utile pour une métropole comme Bordeaux de faire abattre de la viande vivante en centre ville. Actuellement il vaut mieux faire des abattoirs sur les zones d'élevage plutôt que sur les zones de consommation.

Je pense qu'il serait temps que nous ayons une vraie réflexion sur le devenir et à mon sens sur la disparition des abattoirs de Bordeaux.

Un dernier mot puisque j'ai promis d'être bref. Je pense qu'il serait intéressant que toutes les études à venir concernant ce futur quartier intègrent le fait que notre ville est dotée d'une charte municipale d'écologie urbaine. Je n'ai pas trouvé le mot très employé dans l'étude TGT qui nous a été présentée. Je pense qu'il serait bien dès aujourd'hui que nous leur indiquions que c'est une exigence très forte de la Ville de Bordeaux et que naturellement il faudra que ce futur quartier d'affaires soit conforme à un certain nombre d'orientations que nous avons voulu donner à cette charte municipale d'écologie urbaine.

Voilà, Monsieur le Maire. Je ne pense pas avoir abusé de mon temps de parole.

M. LE MAIRE. -

Merci. Bravo d'être resté dans les 5 minutes.

M. JAULT pour terminer.

M. JAULT. -

Plus bref encore. 3 observations et 1 question.

La première observation c'est la nécessité de maintenir sur la CUB un abattoir apportant une réponse nécessaire et suffisante aux besoins locaux.

La deuxième c'est l'importance des parkings en suffisance pour que ne se reproduisent pas ici les problèmes qui se produisent sur mon quartier actuellement. Il faut donc y penser très sérieusement.

La troisième c'est de développer le transport fluvial interurbain.

Enfin ma question, c'est celle qu'a posée mon collègue HURMIC, allez-vous sanctuariser la passerelle Eiffel ?

M. LE MAIRE. -

Merci.

M. MARTIN.

M. MARTIN. -

Monsieur le Maire, juste un mot pour me féliciter de cette étude et féliciter ses concepteurs. Cela fait des années et des années qu'il y avait différentes études des uns et des autres et j'avoue que le projet qui nous est présenté, qui reste bien évidemment amendable, cela a été dit, m'a beaucoup surpris par sa qualité.

Il tient compte de la zone de vie qui est tout à fait attachante dans ce secteur. Il tient compte de la zone d'activité économique, de la gare, du MIN, des abattoirs. Il allie également la qualité de vie, le développement durable et une zone d'habitat tout à fait intéressante, sans mésestimer le centre d'affaires.

Je voudrais féliciter les concepteurs. C'est vrai que ce sera une affaire de très longue haleine, mais j'ai le sentiment, Monsieur le Maire, que cette étude vient en son temps.

Merci de l'avoir commandée et merci de la mettre en œuvre maintenant.

M. LE MAIRE. -

Merci Monsieur le Premier Adjoint. Je m'associe à ce que vous venez de dire. Je félicite l'équipe de TGT pour le travail qui a été fait.

Je ne vais malheureusement pas vous donner la parole, Messieurs, puisque nous avons des limites de temps pour cette séance. Je pense que vous avez noté les réactions des uns et des autres. Nous en reparlerons.

Je voudrais simplement apporter deux ou trois réponses à des questions qui ont été posées.

La passerelle Eiffel : après mûre réflexion je suis d'avis de la conserver, sous une réserve, à condition que RFF ne nous livre pas quelque chose qui soit inutilisable. Or c'est ce qui nous menace aujourd'hui.

RFF pour des raisons techniques nous annonce qu'ils vont casser la pile d'accès à la passerelle sur la rive gauche, et donc on ne pourra plus monter sur la passerelle sauf à en reconstruire une autre. Ce sont des frais que nous ne pourrions vraisemblablement pas assumer, et je doute fort que la Communauté Urbaine les prenne à sa charge.

Donc là il y a un vrai point d'interrogation. Je suis tout à fait d'accord pour dire que ce serait magnifique d'y faire un espace dédié au vélo, à la promenade, peut-être à des expositions. Il y a des tas d'architectes qui ont des tas d'idées, encore faut-il que ça puisse fonctionner.

Deuxièmement les abattoirs. Là j'ai un point de vue tout à fait inverse. Les abattoirs n'ont plus leur place à cet endroit. Je reconnais que M. HURMIC a sans doute eu raison en 97 de voter comme il a voté.

Je pense d'ailleurs que ça fait consensus, et sans vouloir parler à sa place, je considère que le Président de la Communauté Urbaine est aussi sur la même ligne.

Cela veut dire quoi ? Cela veut dire qu'il faut récupérer cet espace, sans doute conserver certains bâtiments qui ont une valeur historique, patrimoniale ou esthétique, comme cela a été dit, et voir comment on peut déménager ces activités.

Pour le marché de la viande à proprement parler qui consiste à vendre de la viande, M. VALADE l'a dit tout à l'heure, ou l'a dit en d'autres circonstances, le MIN est tout à fait prêt à accueillir cette activité.

Sur l'abattoir lui-même, est-ce qu'il faut garder une capacité d'abattage de 4.000 ou 5.000 tonnes dans une ville comme Bordeaux ? J'avoue que je ne sais pas. Je serais tenté de dire non. On peut me démontrer que oui, mais il faudra la positionner ailleurs.

Pourquoi pas éventuellement – j'ai là aussi enregistré une ouverture du Président du MIN – sur le MIN, si c'est compatible avec ses activités, ou ailleurs. Voilà sur ce point.

Troisième question qui a été évoquée par M. HURMIC, je crois, encore, il va de soi Messieurs de TGT que toute cette opération - mais vous êtes très en amont par rapport à tout ça, encore qu'il faille l'intégrer dans les schémas de circulation, etc. - toute cette opération doit être Haute Qualité Environnementale, pour reprendre un sigle qui n'a pas beaucoup de sens, mais enfin cela veut dire que la préoccupation du développement durable doit être au centre de tout ceci.

Toutes les interventions ont été prises en compte. Il y a beaucoup de remarques positives. Je constate quand même que globalement tous les orateurs qui se sont exprimés considèrent qu'il y a une base de travail solide. On peut ne pas adhérer unanimement à tout ce qui a été proposé, mais pour la première fois je crois qu'on tient une idée d'aménagement tout à fait intéressante.

On va continuer à travailler. D'abord il y a l'atelier d'urbanisme qui est animé par Michel DUCHENE auquel vous êtes tous conviés.

Je pense que travailler en commission, notamment dans la commission d'urbanisme présidée par Michel DUCHENE, ce sera quand même plus pratique que de travailler en séance plénière. Donc les ajustements, ou les questions que vous avez posées mériteront d'être évoqués en commission.

J'espère que l'équipe de TGT acceptera de revenir discuter en commission pour tenir compte des observations qui ont été faites.

Et puis je ne reviens pas sur ce que j'ai dit : Comité de Pilotage à la CUB, études complémentaires sur Bègles et études sur le développement économique.

Un dernier point. M. HURMIC a soulevé là encore une question très intéressante : qui va payer tout ça ? Comment mobiliser les investisseurs ?

Il y a des perspectives, mais il faut faire attention. Le début d'Euralille a été calamiteux. Ce n'est qu'au bout de quelques années qu'Euralille a trouvé son point d'équilibre quand les investisseurs ont véritablement vu l'intérêt de l'opération.

Donc je crois que si nous voulons piloter cette opération de manière efficace il va falloir nous orienter vers la création d'un organisme d'aménagement, comme il y a Euroméditerranée, comme il y a d'autres structures de ce type, qui, dans la mouvance de la CUB et de la Ville, pourra prendre à bras-le-corps toutes ces questions de phasage de l'opération, d'investissements, etc., un organisme public, naturellement, qui pourra traiter avec les différents partenaires concernés.

Voilà. Cela fait une heure et demie que nous en parlons. C'était le maximum que nous nous étions donné, donc nous allons nous arrêter là.

Messieurs, je vous remercie en tout cas de votre attention et de votre présentation.

Séance du lundi 30 avril 2007

D -20070215.BIS

Société Aéroportuaire. Désignation du représentant

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

Par délibération n° D-2007/160 en date du 2 avril 2007, le conseil municipal de Bordeaux a décidé d'approuver les statuts de la nouvelle société aéroportuaire concessionnaire de l'aéroport de Mérignac, a confirmé l'entrée de la ville Bordeaux à son capital pour un montant de 3% et a désigné pour la représenter « le Maire ou son représentant ».

Conformément à l'article L.225-76 du Code du Commerce, il y a lieu de préciser le nom du représentant de la Ville.

Je vous saurais gré de bien vouloir procéder à la désignation de **M. Jean Charles BRON**.

M. LE MAIRE. -

Nous avons approuvé le 2 avril dernier les statuts de la nouvelle société aéroportuaire qui aura la concession de l'aéroport de Mérignac.

La Ville a 3% du capital. Il s'agit de désigner le représentant du Maire, et on nous demande de préciser le nom de ce représentant.

Pour être en conformité avec les statuts je vous propose donc mon Adjoint chargé du développement économique M. Jean-Charles BRON.

Pas d'oppositions ?

(Aucune)

ADOpte A L'UNANIMITE