

MONSIEUR LE MAIRE

Communication. PLU 3.1. Débat sur les orientations générales du PADD

Par délibération du 24 septembre 2010, la communauté urbaine de Bordeaux a décidé d'engager la révision de son PLU.

Conformément à la loi Engagement National pour l'Environnement, cette révision est l'occasion d'élaborer un document unique intégrant au Plan Local d'Urbanisme (PLU) le Programme Local de l'Habitat (PLH) et le Plan des Déplacements Urbains (PDU) et renforçant la prise en compte des préoccupations environnementales. Il s'agit donc d'élaborer le projet urbain du territoire communautaire dans toutes ses composantes et d'organiser les conditions de sa mise en œuvre.

Pour ce faire, chaque conseil municipal s'étant exprimé sur les grandes orientations issues du projet métropolitain à l'automne 2011, un travail de co-construction a été entrepris à travers divers ateliers de co-production urbaine et des rencontres avec chacune des 27 communes ainsi qu'une concertation citoyenne, qui ont permis d'établir les grands axes de projets et les moyens de faire qui esquissent le projet de PLU3.1.

Le présent rapport, représente le fruit de ce travail. Il est destiné à servir de support au débat sur les orientations générales du projet d'aménagement et de développement durable en conseil communautaire, puis dans chacun des conseils municipaux, comme prévu par les articles L123-9 et L123-18 du Code de l'Urbanisme.

La révision du PLU 3.1, intégrant les politiques d'urbanisme, d'habitat et de déplacements, répond d'abord à une nécessité légale issue de la loi ENE (Engagement national pour l'Environnement, dite « Loi Grenelle 2 »), engageant les collectivités à coordonner leurs politiques dans un document cadre global répondant aux objectifs de développement durable du territoire et notamment d'utilisation plus équilibrée de l'espace.

Mais ce processus s'inscrit également, pour la CUB, dans une approche renouvelée de la construction de son projet de territoire, mettant en jeu une double échelle :

-celle du projet métropolitain, dont les grands axes stratégiques sont aujourd'hui partagés et validés, et qui vont trouver à travers le PLU leur déclinaison locale.

-celle du projet de territoire communal, qui exprime la manière dont chaque commune se propose de traduire les politiques communautaires en préservant et façonnant l'évolution de son cadre de vie et du caractère identitaire de celui-ci.

La combinaison de ces deux approches, rassemblée sous le thème de « la ville en projet » a été présentée au Bureau de la communauté urbaine au printemps 2012, qui en a validé les grands principes. Elle fait l'objet aujourd'hui d'un travail soutenu mené avec chacune des communes pour définir et affiner la manière dont le futur PLU 3.1 accompagnera la multiplicité des usages, des formes urbaines, des architectures et des paysages qui font la richesse et l'originalité de nos territoires.

Car il s'agit bien, au-delà de l'obligation légale de la révision, de bâtir un nouveau projet de développement pour le territoire communautaire, qui soit capable de répondre à l'évolution des modes de vie, d'intégrer la dynamique des projets en cours (Euratlantique, Arc de développement durable, 50 000 logements, campus, PNRQAD...) tout préservant les identités et les paysages multiples qui fondent la spécificité de notre territoire.

Pour cela, et c'est l'enjeu du présent document, support du débat sur les orientations du projet, il convient de proposer un certain nombre de grands principes transversaux qui guideront le travail à venir, non pas dans une déclinaison unique de la ville, mais bien dans une traduction en finesse adaptée à chacun des territoires.

Ces grands principes transversaux, construits collectivement avec la participation des élus, des partenaires, des habitants et des services des communes et de la Cub, traduisent la nécessité d'aborder de manière conjointe les sujets relatifs à l'urbanisme, l'habitat, les déplacements, la nature, l'économie, en prenant acte de leur interdépendance, et mettant au premier plan l'évolution des modes de vie intéressant le travail, l'habitat, les loisirs et la mobilité.

Tel est le fruit de ce travail, aujourd'hui proposé au débat, qui présente trois grands axes de projet et les orientations générales qui leur correspondent.

Il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir apporter votre avis sur le rapport présenté en annexe.

ANNEXE

Sommaire

I – 3 AXES DE PROJET

1/ Affirmer le rôle structurant de la CUB sur le territoire girondin par l'accueil de nouveaux habitants et d'activités économiques.

2/ Valoriser l'identité plurielle du territoire communautaire, fondée sur le croisement entre patrimoine bâti et patrimoine naturel.

3/ Equilibrer l'offre urbaine sur l'agglomération.

II – 6 ORIENTATIONS GENERALES.

1/ Renforcer le poids démographique et économique de la métropole sans augmenter l'enveloppe urbanisée.

2/ Economiser et protéger les ressources naturelles tout en anticipant le risque.

3/ Faire évoluer l'offre urbaine au profit de toutes les catégories de population.

4/ Organiser le territoire en articulant offre de transports et urbanisation.

5/ Valoriser le projet de territoire grâce la diversité des milieux naturels et agricoles et des paysages.

6/ Conjuguer mode de vie métropolitain et cadre de vie de proximité.

Les « axes de projet » présentés ci-après rassemblent les grands éléments qui président à la conception du projet de territoire, et donc du futur projet d'aménagement et de développement durables.

Ils intéressent à la fois la vision que la collectivité souhaite porter pour le futur ainsi que la manière partagée dont ont pu être construits et proposés les choix qui la fondent.

AXE 1 : Affirmer le rôle structurant de la CUB sur le territoire girondin par l'accueil de nouveaux habitants et d'activités économiques

LE CONTEXTE

L'agglomération est attractive ...

L'agglomération bordelaise bénéficie d'une situation géographique qui en fait un point d'entrée dans le grand territoire du sud-ouest de l'Europe. Dotée d'un aéroport et bientôt d'un accès TGV la mettant à 2h de Paris et à 1h de Toulouse, d'une université importante, d'une image internationale favorable, l'agglomération peut s'inscrire aujourd'hui dans le réseau des métropoles européennes d'importance en développant notamment son économie, son rayonnement culturel et sa population.

... mais le poids démographique de la CUB baisse

Si la Gironde et l'Aquitaine gagnent tous les ans de la population, le poids de la CUB au sein de ce territoire baisse régulièrement. Or, l'agglomération est dotée de services en nombre, de la majorité des emplois de la Gironde, d'un réseau de transports en commun développé. Elle bénéficie par ailleurs de ressources foncières suffisantes dans le cœur de l'agglomération et sur l'ensemble de son territoire, permettant de soutenir son développement.

La concentration des activités sur la CUB (70% des emplois du département) génère des besoins en déplacements depuis l'extérieur de la CUB, de nombreux travailleurs y résidant. Si la CUB se dote de moyens de déplacements suffisants pour assurer cette mise en relation, il est nécessaire de veiller à la cohérence des politiques et des projets avec les territoires limitrophes.

LA STRATEGIE PROPOSEE

Renforcer le positionnement de la CUB au sein du territoire girondin, national et international par le développement de l'agglomération millionnaire en y recentrant l'habitat, en y optimisant l'activité économique, en mettant la nature et les services qu'elle rend à la population au cœur du projet.

Renforcer le poids de l'agglomération sur son territoire

La CUB organise son projet de territoire en matière d'habitat, d'économie, d'équipements, de services et de densité pour se donner les moyens de devenir une agglomération millionnaire à l'horizon 2030, ce qui induit une augmentation de population d'un peu plus de 250 000 habitants en moins de 20 ans. D'ici 2020, cela revient à accueillir 125 000 habitants de plus qu'en 2009 (base INSEE).

Le corollaire de cet essor démographique est la création de 75 000 emplois supplémentaires, en sus du maintien de l'emploi existant.

Ce projet d'accueil articule déplacements et urbanisme, en mettant en cohérence les objectifs d'urbanisation et le réseau structurant des transports collectifs, actuels ou en projet. La ville s'intensifiera le long des corridors de transports en commun en site propre (tram, tram-train, TER, bus en site propre) et de transports collectifs à haut niveau de services (lianes structurantes).

L'agglomération millionnaire s'appuiera sur le niveau élevé de services et d'équipements du territoire communautaire.

Asseoir le rayonnement de la CUB

Le recentrage participera au renforcement du caractère métropolitain de l'agglomération sans lui faire perdre la richesse de ses identités, facteur important de son attractivité. Tous les territoires de la CUB ont vocation à porter le projet de renforcement du rayonnement métropolitain dans le respect de leurs caractéristiques.

Il s'agit d'appuyer le développement d'une véritable économie métropolitaine (pôles économiques d'excellence mais également toutes les activités créatrices d'emplois et nécessaires au fonctionnement de la métropole), en optimisant un réseau d'équipements structurants, en construisant une métropole de la connaissance, en favorisant le rayonnement d'une métropole touristique et culturelle à l'échelle européenne, en valorisant les éléments naturels structurants du territoire, notamment le fleuve, les milieux humides, les territoires viticoles et sylvicoles, les parcs et jardins ...

Consolider une offre métropolitaine de déplacements en cohérence avec le projet d'accueil

La politique de déplacements proposée permettra d'absorber les 500 000 déplacements quotidiens supplémentaires de personnes, liés à la croissance démographique. Elle mise sur une mobilité individuelle stable et sur une offre d'infrastructures routières nouvelles très marginale. Le projet propose par contre une nouvelle économie du système de déplacements, basée sur une organisation urbaine repensée permettant le développement massif de l'usage des modes actifs (marche, vélo, ...) pour les déplacements de moins de 15 minutes (1 km à pied, jusqu'à 5 km en vélo par exemple), tout en affirmant le rôle d'un réseau de transport collectif rapide et efficace pour les déplacements plus longs notamment pour l'accès aux zones d'emplois et aux grands équipements métropolitains. Il s'agira également de gérer les déplacements automobiles qui resteront importants, en cherchant également à les optimiser sur les grands axes d'accès aux pôles métropolitains, tout en étant plus contraint qu'aujourd'hui sur l'usage de la voiture dans les déplacements de proximité et dans les voiries de quartier.

Le projet transports et déplacements souhaite provoquer une forte accélération dans le changement des pratiques de mobilité, dans le cadre de la lutte contre le l'émission des gaz à effets de serre.

Introduire l'idée de « la nature comme valeur métropolitaine »

Dans cette approche, il est proposé de repenser en profondeur les interventions urbaines dans leurs interactions avec la nature, pour prévenir celles qui pourraient être dommageables à l'environnement et à la bio diversité mais également pour valoriser les apports de la nature dans la vie quotidienne.

Pour préserver et renforcer les espaces de nature, le projet prévoit de leur donner un rôle structurant pour l'agglomération en valorisant leur valeur intrinsèque et les services qu'ils rendent : nature comme agrément, nature comme richesses et continuités écologiques, nature comme facteur de santé, nature comme alimentation, sont autant de thèmes développés pour fonder une agglomération éco-système qui se développe en cohérence avec son milieu naturel. Le fleuve, les milieux humides et les cours d'eau qui lui sont associés, permanents ou non, forment une « trame bleue » que le projet propose de mettre en évidence, et de renforcer dans le traitement des projets d'aménagement. Les espaces cultivés, les forêts, les parcs et jardins, les alignements d'arbres, forment une « trame verte », que le projet propose de révéler et de renforcer pour créer un maillage du territoire. Ces espaces, support de biodiversité, apporteront à la population par les multiples usages qui peuvent y être associés, une qualité de vie renforcée. Ils seront également l'occasion d'inventer de nouvelles ambiances urbaines, fondées sur l'émergence des natures dans la ville. Ils participeront à réduire les émissions de carbone et à compenser les effets du changement climatique

Axe 2 : Valoriser l'identité plurielle du territoire communautaire, fondée sur le croisement entre patrimoine bâti et patrimoine naturel.

LE CONTEXTE

La diversité des milieux naturels, des paysages et des formes d'habitat fait l'identité de l'agglomération bordelaise....

Marquée par une forte présence naturelle, pour beaucoup modelée par l'eau, l'agglomération est un écosystème dynamique dans lequel chaque territoire joue un rôle, avec ses qualités propres et sa diversité, et apporte une valeur à l'ensemble. La Gironde et ses affluents, esteyes, jalles, zones humides, zones maraîchères, forêts du massif landais sont autant d'espaces aux fonctionnalités écologiques propres, mettant en lien le territoire à grande échelle et l'espace aggloméré. L'intervention humaine sur ce milieu naturel riche et diversifié a produit des paysages variés, qui fondent en grande partie l'attractivité du territoire de la CUB. Les milieux naturels, constituants premiers de ces paysages, sont aujourd'hui fragilisés par l'urbanisation. Ils constituent un patrimoine fort du territoire (valeur intrinsèque de la nature), assurent une régulation et une protection de l'urbanisation notamment face aux risques naturels (inondations, sécheresse, pluies torrentielles, etc...), et ils apportent aux habitants de nombreux services et aménités (loisirs, alimentation, calme, assainissement, fraîcheur...). Ils sont une plus-value pour le territoire, et intégrés aux nouveaux projets d'aménagement, ils ne peuvent que les enrichir et leur redonner du sens, une identité.

La ville s'est progressivement ancrée sur ces éléments du paysage, autour du noyau historique hérité de l'antiquité, puis des bourgs, des faubourgs et des quartiers d'échoppes jusqu'au début du XX^{ème} siècle. Le développement de la ville s'est ensuite accéléré et diversifié, en accroche des centre-bourgs traditionnels et le long du fleuve puis des axes routiers dans un premier temps, sous des formes pavillonnaires, collectives ou individuelles spontanées. Marquée par leur identité agricole, viticole ou encore forestière, la physionomie des territoires périurbains repose sur la présence, encore importante, des espaces de nature. Riche de ce patrimoine bâti et naturel, l'agglomération offre aujourd'hui une grande diversité de choix en matière d'habitat et une qualité résidentielle reconnue.

...mais le mitage urbain, la surexploitation des ressources et la génération de nuisances environnementales, sont des facteurs de transformation de cette identité.

Le desserrement urbain est une caractéristique forte de l'espace aquitain et en particulier du bassin de vie bordelais.

Depuis 1950, dans une première phase d'expansion de la ville, les communes anciennement viticoles et agricoles de la CUB ont permis l'accueil de nombreux ménages et l'implantation d'activités économiques et commerciales : elles constituent aujourd'hui de vastes espaces résidentiels. Elles se sont peu à peu dotées des services adaptés et ont été reliées entre elles par des services de transport en commun ou par des voies pénétrantes. Parallèlement, les principaux axes routiers ont servi d'ancrage aux zones d'activités commerciales, artisanales ou industrielles.

Cette urbanisation récente s'est longtemps faite avec une très faible densité, en générant d'importantes surfaces artificialisées affectées notamment aux voiries, parkings, délaissés urbains, et en générant d'importantes consommations en énergies primaires et globalement d'importantes dépenses financières.

Le foncier, utilisé à faible densité, se raréfie, poussant aujourd'hui les ménages à habiter à 20 voire 30km de la CUB, où ils travaillent. Outre les problèmes de congestion routière, ceci engendre également d'importants dysfonctionnements sociaux et participe à la fragmentation et à la diminution de l'espace naturel et agricole.

Il en va de même pour les activités économiques les plus consommatrices de foncier, qui mitent la couronne périurbaine pourvoyeuse de terrains à bas prix. Ce desserrement des activités concerne particulièrement l'emploi peu qualifié, et alimente le desserrement des ménages.

Un territoire qui supporte risques et nuisances ...

La Garonne et la Dordogne qui relèvent d'un régime fluvio-maritime impactent fortement les territoires qu'elles traversent, qu'ils soient bâtis ou non, du fait des aléas de leur niveau et des risques de submersion qui en découlent.

De même, du fait de la proximité entre les zones urbanisées et le massif forestier, le risque incendie est élevé et menace autant les zones boisées que les constructions : celles-ci peuvent en effet être à l'origine du feu comme en subir les conséquences.

L'agglomération est par ailleurs soumise ponctuellement à de fortes nuisances sonores (aéroport, rocade, voies à grande circulation). Cette exposition au bruit doit être diminuée pour les populations en place, sans que de nouvelles populations y soient exposées.

Dans ces secteurs, les populations et les biens qui y sont situés sont exposés au danger ou ont une qualité de vie dégradée. Pour autant, ces secteurs ne peuvent être des « zones blanches » du projet d'aménagement. Ils doivent faire l'objet de projets adaptés, qu'ils soient urbains, paysagers ou agricoles, conçus en intégrant la gestion du risque et des nuisances, leur prévention et la protection des populations et des biens.

Enfin, la politique de déplacements volontaire qui s'est exprimée notamment par la création de 40km de tramway, la réalisation de voies de bus en site propre et la mise en service de VCub a permis une diminution sensible du trafic automobile en cœur d'agglomération et insufflé de nouvelles façons de se déplacer. La qualité de l'air reste encore à améliorer, notamment dans le cœur d'agglomération.

... et qui tend à se banaliser.

Même si la récente classification du centre de Bordeaux au patrimoine mondial de l'humanité marque une reconnaissance de la manière dont la collectivité a pu accompagner et valoriser le cadre urbain, même si les paysages bordelais demeurent lisibles dans leur diversité et leur originalité, il reste que la production urbaine récente, notamment en périphérie, est fortement marquée par un mitage du paysage et par une certaine banalisation des produits d'habitat, sans évoquer le triste paysage des entrées de ville auquel l'agglomération bordelaise n'a pas échappé.

Composer avec la diversité des identités territoriales, des paysages et des formes d'habitat, en accueillant la nature dans toutes ses formes sur dans le territoire de la communauté.

Malgré la croissance urbaine depuis 30 ans, le territoire communautaire a su et pu préserver plus de 50% de ses espaces à l'écart de toute urbanisation, en y préservant des vocations naturelles ou agricoles, aujourd'hui à redynamiser. Parallèlement, l'agglomération a su reconnaître très tôt la valeur de son patrimoine et la diversité de ses paysages bâtis. La stratégie proposée pour l'évolution du territoire est donc double : il s'agit à la fois de préserver les zones aujourd'hui vierges de toute urbanisation nouvelle, tout en appuyant le projet à venir sur la diversité des paysages et des formes, faisant en sorte que le patrimoine soit vecteur de projet. Ainsi, la volonté est de cantonner le développement de l'urbanisation dans l'enveloppe urbaine actuelle, sans extension nouvelle en zone agricole, naturelle ou forestière, à l'exception d'ajustements ponctuels compensés par le retour en zones A ou N de secteurs préalablement prévus à l'urbanisation. La conséquence est donc celle de prioriser le renouvellement urbain et la construction de la ville sur elle-même en valorisant le foncier déjà artificialisé et équipé, en soutenant les changements d'usage et la réhabilitation, en favorisant la mutualisation et la réversibilité des aménagements et des équipements, en requalifiant et en traitant les zones de friches et les sols pollués.

Un projet global transcrit dans le respect des spécificités territoriales maintenant l'équilibre entre nature et espaces urbanisés.

Le projet de développement de l'agglomération s'appuie sur la diversité des territoires et des caractéristiques locales des communes. Qu'il s'agisse de renouveler la ville constituée ou de réaliser des quartiers neufs sur des sites en devenir, l'objectif est de construire une nouvelle qualité urbaine et environnementale en élaborant des formes bâties et des aménagements adaptés aux différents contextes. Le projet vise également à valoriser le patrimoine singulier de l'agglomération, à diversifier les ambiances et à favoriser les usages locaux, notamment le « vivre dehors » propre aux villes du sud-ouest.

Une agglomération sobre

Le développement de l'agglomération se construira en économisant les ressources, qu'il s'agisse de la ressource foncière et les ressources primaires (eau, énergie, granulats, boisement, air...)

En matière de foncier, la sobriété sera garantie dans le PLU par le principe de « l'enveloppe urbaine constante », c'est-à-dire le respect du 50% d'espaces urbanisés ou à urbaniser et 50 % d'espaces naturels et agricoles. Ce principe doit aussi permettre de pérenniser les ressources naturelles dont la ressource agronomique.

Mais il s'agit également d'anticiper le besoin en ressources primaires - eau, énergie, granulats, ...qui sont nécessaires à la construction d'une agglomération millionnaire.

Le projet prévoit de limiter fortement les besoins nouveaux en eau potable, en travaillant à prélèvement quasi-constant jusqu'en 2020.

Pour faire face à la demande en énergie de la CUB millionnaire, le projet prévoit de limiter les besoins complémentaires en générant des économies importantes dans les consommations du parc bâti. Des efforts importants sont donc à réaliser pour la construction neuve mais aussi surtout dans le parc existant. L'usage des énergies renouvelables sera favorisé tant dans les projets privés que publics.

Par ailleurs, le projet prévoit de laisser libre cours à l'invention de nouvelles formes d'aménagement (espaces publics, construction...) plus économes en matériaux non renouvelables. Un effort particulier sera également réalisé pour réutiliser les aménagements existants en favorisant la requalification urbaine et les changements d'usage ainsi qu'en intégrant la nature au cœur des projets.

Le traitement et la prévention des nuisances

Un effort particulier sera réalisé pour traiter les points noirs en termes de pollution, qu'elle soit visuelle, phonique ou environnementale (pollution atmosphérique et pollution des sols).

Par ailleurs, une attention particulière sera portée à la qualité du traitement des eaux de temps de pluie pour éviter tout rejet dans le milieu naturel dont la qualité serait insatisfaisante, tout comme les autres rejets polluants.

LE CONTEXTE

Le déséquilibre démographique se manifeste aujourd'hui à plusieurs niveaux

La CUB est confrontée à un double phénomène. La forte présence de l'enseignement supérieur dans la ville attire de très nombreux jeunes dans la tranche 18/25 ans, qui est donc sur-représentée. Dans les tissus pavillonnaires des communes périphériques construits dans les années 1980, en revanche la population d'origine vieillit.

Certaines communes, très bien dotées en logements locatifs sociaux, sont plus jeunes, avec des ménages plus grands, mais elles sont confrontées à des niveaux de revenus particulièrement bas. Inversement, d'autres ont accueilli une population active familiale aujourd'hui vieillissante, et se trouvent en difficulté pour accueillir des ménages aux faibles revenus.

La ville centre quant à elle, a une population contrastée : des ménages de taille réduite, une hétérogénéité des revenus mais une présence réelle de la précarité.

Auxquels s'ajoute un éloignement de certaines activités économiques, porteur de fragilités pour l'agglomération ...

C'est d'abord la tendance historique à l'implantation du tertiaire, en périphérie, ce qui alimente la périurbanisation, favorise l'usage de la voiture, met sous pression les espaces naturels, éloigne l'emploi pour les ménages non motorisés

Sur une aire plus élargie, on relève également le départ de nombreuses activités logistiques, industrielles, commerciales voire tertiaires à l'extérieur de la CUB, provoquant un allongement des trajets domicile-travail et un mitage des espaces naturels de la couronne périurbaine ;

...y compris en termes de déséquilibre des réseaux de transport.

La position de l'agglomération bordelaise sur l'axe Paris/Espagne génère un trafic routier de transit important économiquement mais qui vient se mêler aux déplacements nombreux propres à l'agglomération. Ceux-ci sont liés au modèle de développement actuel : des tissus résidentiels répartis sur tout le territoire, des centralités multiples, des zones d'emplois et de services inégalement réparties et un réseau de transports en commun en site propre important mais en cours d'extension. Réalisés en partie en voiture, ces déplacements nécessaires aujourd'hui aux habitants, saturent les voies de circulation destinées à l'origine au transit, et participent au déséquilibre des territoires par les nuisances et les coupures dans les tissus urbains qu'ils génèrent.

Engagée depuis plus de 10 ans, la politique de déplacements de la CUB a conduit à réaliser un réseau structurant de transports en commun en site propre, un ensemble de parc relais, un réseau de pistes cyclables. Toutefois, si la part de la voiture a diminué en ville, elle reste importante y compris pour de courtes distances et pour les trajets de périphérie en périphérie. La saturation des axes de transit qu'elle occasionne perturbe l'efficacité économique de l'agglomération et gêne la vie quotidienne des habitants.

Elle est celle de rechercher à mieux équilibrer la composition de la population au sein de la CUB en termes d'âge, de taille des ménages, de revenus et donner à tous, la possibilité d'accéder aux services et aux équipements de proximité ou d'agglomération en s'appuyant sur les centralités existantes ou projetées. L'enjeu stratégique est donc de construire un projet d'accueil qui s'adresse à toutes les catégories de population, dans la diversité de leurs besoins, attentes et ressources

Permettre des parcours résidentiels complets au sein de l'agglomération à des prix abordables

Le projet prévoit un rééquilibrage de la composition de la population sur le territoire communautaire en soutenant une politique axée sur l'accueil des familles. L'offre de logements devra être constituée de produits adaptés aux ressources et à la diversité des ménages, bénéficiant d'une bonne accessibilité aux transports en commun et aux services. On privilégiera la construction de logements durables et sobres proposés à un coût abordable en accession à la propriété comme en location : la production du logement par construction ou réhabilitation devra permettre à chacun de trouver un logement adapté à ses attentes en surface, en nombre de pièces et en forme (individuel, individuel groupé, collectif, semi-collectif).

Affirmer le rôle des centralités de ville et de quartiers de l'agglomération bordelaise

Le projet métropolitain favorisera le rééquilibrage démographique et social en prenant en compte l'organisation actuelle du territoire communautaire, ses quartiers et ses centralités. En regroupant services et équipements regroupés, ils forment l'armature de la ville résidentielle sur lequel s'appuiera le projet d'accueil. Dans les sites importants de projet, les quartiers nouveaux compléteront l'offre de services déjà présente sur le territoire.

Favoriser l'accessibilité au ¼ d'heure et mieux organiser les lieux de vie..

Un effort particulier sera apporté pour assurer la mise en réseau des tissus résidentiels avec les secteurs fortement équipés en transport en commun (et en particulier les pôles d'échange), en services du quotidien et en équipements de proximité, actuels ou à venir. Pour ce faire et afin de limiter l'usage de la voiture, les modes actifs (déplacements en vélo, à pied, en trottinette, etc...) seront développés et facilités par un maillage de voies réservées en tout ou partie aux modes actifs favorisant une pratique confortable pour les usagers. On privilégiera les cheminements courts et directs en modes actifs, pour plus de confort, de lisibilité, de sécurité, et pour donner un avantage en termes de temps de parcours. Un effort particulier sera réalisé pour atténuer les effets de coupures produits par les grandes infrastructures de transport ou le fleuve.

L'espace public sera libéré de la pression de la voiture particulière, dans l'occupation de l'espace et par un apaisement généralisé du trafic et des vitesses (garantissant une meilleure sécurité dans les déplacements et moins de pollution).

La politique d'adaptation de l'espace public, des équipements publics et des services aux personnes ayant des difficultés de mobilité sera renforcée. L'offre de stationnement sera par ailleurs rationalisée et organisée.

De même, dans cette optique, le développement du numérique constitue un axe fondamental pour améliorer la qualité de vie des habitants de la métropole en fluidifiant les échanges à distance et en proposant de nouveaux services sur le territoire.

... tout en facilitant l'accès aux services métropolitains en toute partie du territoire.

Mais il ne s'agit pas bien sûr de baser l'ensemble du système de transports sur l'offre de proximité. Le travail en cours dans le cadre du SCOT et du Grenelle des mobilités met en évidence le besoin de desservir de manière efficace et rapide un certain nombre de lieux d'intensité métropolitaine, qu'il s'agisse de grands pôles d'échanges (gare, aéroport, centre ville) et les grands pôles de services (campus universitaire, aéroport, grands équipements ...).

Le PLU devra inscrire cette logique de grands réseaux métropolitains, en liaison avec les autorités organisatrices concernées.

Les orientations générales portées au débat prennent appui sur l'ensemble des sujets débattus et abordés aujourd'hui dans les travaux préparatoires au projet, s'appuyant sur des politiques mises en œuvre par la collectivité ou en voie de l'être.

Certains thèmes ont fait l'objet de travaux assez avancés, d'autres demeurent à approfondir et à compléter à l'échelle globale et locale.

Pour autant, il est indispensable, à ce stade du projet, de partager et de débattre sur les grandes options fondatrices proposées, rassemblées dans cette partie, selon six orientations générales :

- Renforcer le poids démographique et économique de la métropole sans augmenter l'enveloppe urbanisée
- Economiser et protéger les ressources naturelles tout en anticipant le risque.
- Faire évoluer l'offre urbaine en tenant compte de toutes les catégories de population, dans la diversité de leurs besoins, de leurs attentes et de leurs ressources
- Organiser le territoire en articulant offre de transports et urbanisation
- Valoriser le projet de territoire grâce à la diversité des milieux naturels , agricoles, et des paysages .
- Conjuguer mode de vie métropolitain et cadre de vie de proximité

1 - Renforcer le poids démographique et économique de la métropole sans augmenter l'enveloppe urbanisée

Inscrite au projet métropolitain, la volonté de tendre d'ici une vingtaine d'années vers une CUB « millionnaire » constitue donc un des axes majeurs de la politique communautaire. Le territoire de l'agglomération bordelaise en a largement les moyens à « enveloppe urbaine constante » puisque, rappelons-le, la surface urbanisée actuelle couvre 28000 ha et comprend de nombreuses friches et territoires potentiels de renouvellement urbain.

Tendre vers une agglomération millionnaire en habitants à l'horizon 2030

Il s'agit en premier lieu de maintenir les ménages existants et éviter les départs contraints pour raisons économiques en permettant les parcours résidentiels choisis au sein de l'agglomération.

Il est également proposé d'anticiper les objectifs du futur SCOT d'agglomération, qui définit la stratégie à 20 ans, en énonçant les seuils suivant sur l'aire métropolitaine :

- Hyper centre et cœur d'agglomération (c'est-à-dire l'essentiel du territoire communautaire): environ + 220 000 habitants
- Couronne des centralités : environ + 25 000 habitants
- Bassins de vie périphériques : environ + 5 000 habitants

Cela équivaut, à l'horizon du PLU, 2020, à accueillir 125 000 habitants de plus qu'en 2009 (base INSEE). : Attirer de nouveaux ménages dans l'agglomération tout en évitant le départ contraint, pour raisons économiques, de ménages ne pouvant y envisager un parcours résidentiel choisi.

La résultante en est qu'il faut se donner les capacités de produire à cet effet, à l'horizon 2020, 42 à 45 000 nouveaux logements.

Pour tenir cet objectif, le PLU proposera deux orientations majeures :

- **Accompagner et faciliter la mise en œuvre des grands projets urbains**
- Dans les grands sites de projets de l'arc central :
 - Euratlantique, Plaine Rive Droite, Bassins à flot, Bordeaux Nord : (capacité à terme 50 000 logements)
- Dans les sites de projet répartis sur tout le territoire de la CUB :
 - Corridors desservis en TCSP : 50 000 logements à terme dans les territoires de projet (en plus de l'arc central)
 - Sites de projet actés ou en cours de réalisation : Campus universitaire, ZAC en cours (environ 15000 logements à échéance 2020)
 - Le PLU actuel réserve d'ores et déjà pour une grande partie les potentialités constructives pour la mise en œuvre de ce programme de grands projets. Même si certains fondamentaux des règles actuelles demandent à être revus et assouplis, l'enjeu est autant de gérer les temporalités et le rythme de sortie concrète de ces objectifs de production que de s'assurer de leur réalisation potentielle.

- **Stimuler et mieux réguler le renouvellement urbain, notamment dans les tissus périphériques particulièrement évolutifs**

Le travail en cours avec les communes a permis d'identifier, sur chaque territoire, des secteurs plus ou moins diffus ou se pose à la fois la question de l'inadaptation du règlement actuel, mais aussi un problème d'accès aux services urbains et de qualité des espaces.

L'enjeu est donc tout autant de valoriser le potentiel que recèlent ces tissus urbains que de leur donner plus de qualité urbaine et d'accroche avec la ville existante.

- Secteurs potentiels en accroche des centralités et dans le diffus
- Secteurs de lisières et d'interface avec les espaces naturels et agricoles

Le PLU s'intéressera particulièrement à se doter des moyens (règlement et projet) en faveur d'un renouvellement encadré et efficace de ces territoires, qui disposent d'un fort potentiel, à termes, pour renforcer l'offre de logements et de services urbains associés (le potentiel estimé est de 25 000 logements sur ces seuls sites de projet, en sus du potentiel estimé dans le diffus de l'actuel PLU, estimé à 115 000 logements).

Il s'agit également d'avoir une approche volontariste en matière d'aménagement numérique afin de résorber l'actuelle fracture numérique existant sur le territoire communautaire :

- mettre en œuvre un « plan d'urgence haut débit » pour résorber les zones blanches et grises présentant des carences et des insuffisances en matière de haut débit
- garantir l'accès au très haut débit sur la totalité du territoire urbanisé communautaire d'ici 10 ans

Soutenir le poids économique de l'agglomération sur son territoire

La Communauté Urbaine a connu depuis 10 ans un rythme soutenu de créations d'emplois, qu'il convient d'accompagner et de maintenir. Ainsi, il est proposé dans le cadre du projet métropolitain de donner au territoire la capacité d'accueillir 75 000 emplois supplémentaires, en complément de l'emploi existant, d'ici 20 ans. Concrètement, à l'horizon du PLU, cela signifie l'accueil d'un minimum de 4 100 emplois par an pour satisfaire les besoins de la population à accueillir. Pour cela, la stratégie proposée consiste à miser sur l'emploi à haute valeur ajoutée des filières productives, du tertiaire supérieur, de l'économie de la connaissance (recherche et développement), de l'économie créative, des fonctions métropolitaines supérieures sans oublier bien sûr les activités traditionnelles. Dans cet objectif, il est proposé de :

- Conserver et renforcer la capacité d'accueil des zones dédiées pour certains secteurs économiques :

- Renforcer les effets de CLUSTER (pôle de compétences d'excellence) actuels ou à venir d'Aéroparc, Ecoparc, Bersol, Euratlantique ; Campus en renforçant leur effet vitrine, leur accessibilité, leur niveau de services (à l'entreprise et aux salariés) et d'équipements
- Maintenir et générer une offre foncière pour l'activité logistique/transport/stockage qu'elle soit liée au fonctionnement industriel ou à l'économie présentielle ou commerciale au droit des grandes infrastructures de transport et du réseau ferré
- Réaliser et concentrer les zones d'activités tertiaires à haute valeur ajoutée (fonctions métropolitaines supérieures) dans les secteurs très bien desservis (Euratlantique notamment)
- Maintenir les conditions d'exercice des entreprises générant des nuisances ou des risques en spécialisant leur site d'implantation et en créant des espaces tampon en périphérie destinés à mieux gérer la relation avec le voisinage habité

- Equilibrer l'offre commerciale sur le territoire et favoriser l'implantation dans la ville existante de l'activité économique «présentielle», qu'elle soit artisanale, commerciale ou services à la personne

- En spécialisant des secteurs voués à l'accueil des petites industries et de l'artisanat en veillant à soigner la qualité paysagère de ces petites zones pour bien les intégrer dans le milieu urbain constitué, par le biais notamment du traitement d'une zone tampon avec les espaces habités
 - En favorisant dans le futur PLU l'installation de petits hôtels d'activités intégrables dans les milieux urbains denses
 - En stabilisant le nombre de grands pôles commerciaux périphériques et en les requalifiant : éviter de nouvelles créations sur ces secteurs, limiter les extensions des pôles existants, requalifier les zones périphériques.
 - En renforçant les pôles commerciaux de proximité par leur protection et en créant de nouvelles polarités de proximité au sein des projets urbains structurants.
 - Assurer une desserte des pôles commerciaux par l'ensemble des modes, encourageant l'utilisation des modes doux et des transports en commun,
 - En permettant par un règlement souple en matière d'utilisation des sols une diffusion de l'économie dans la ville bien desservie notamment pour ce qui concerne l'économie présente.
 - Relocaliser les entreprises situées dans les sites de projet en cours ou à venir qui ne pourraient pas y être maintenues en optimisant les surfaces économiques existantes non saturées
- Equiper le territoire économique et les zones bien desservies en transport en commun, en réseau numérique à très haut débit et imposer un niveau minimum de desserte numérique sur les grands sites de projet accueillant de l'activité économique.**
- Permettre, au sein des projets urbains, par un règlement souple en matière d'utilisation des sols l'émergence dans la ville bien desservie de clusters spontanés en lien avec l'économie créative et les fonctions métropolitaines supérieures.**

Participer aux conditions d'un rayonnement renforcé du territoire communautaire, facteur d'attractivité démographique, économique et touristique.

A cinq ans de l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire, il convient d'accompagner la nouvelle accessibilité dont profitera le territoire en renforçant son attractivité en matière d'enseignement universitaire et de recherche, mais aussi son rayonnement culturel et touristique. Le PLU aura donc la vocation de faciliter toutes actions relatives à ces aspects, en visant notamment à :

- **Encadrer la mise en œuvre de l'opération de requalification du Campus universitaire, notamment dans les directions suivantes :**
 - intensifier la recherche
 - créer des synergies avec le monde économique
 - ouvrir le site du domaine universitaire aux habitants

- **Enrichir l'offre métropolitaine sur l'ensemble du territoire communautaire :**
 - par la mise en valeur du patrimoine urbain et naturel majeur : le site UNESCO, le PSMV, les châteaux, la cité Frugès, les grands parcs métropolitains
 - par la gamme des grands équipements métropolitains de haut niveau, programmés : nouveau stade, Arena, activités thermoludiques, centre culturel du vin, MECA, ...
 - en facilitant la mise en œuvre de parcours touristiques d'agglomération et les capacités d'accueil en résultant : hôtelleries, cars de tourisme, navettes fluviales.
 - en constituant un maillage de lieux de détente et d'accueil des activités de loisirs à l'échelle des quartiers.
 - En favorisant les parcours et promenades de découvertes des quartiers et du patrimoine ordinaire.

2 – Economiser et protéger les ressources naturelles tout en anticipant le risque.

Maintenir l'enveloppe urbaine actuelle (zones U et AU) sans extension nouvelle en zone agricole, naturelle ou forestière, à l'exception d'ajustements ponctuels compensés par le retour en zones A ou N de secteurs préalablement prévus à l'urbanisation, amène à accorder la même attention aux espaces naturels et agricoles qu'à l'évolution des zones urbaines. Au delà des équilibres globaux qui amènent à conserver la proportion actuelle d'environ 50% d'espaces affectés à l'urbanisation (28 400ha en U et AU) et d'environ 50% affectés aux espaces naturels, agricoles et forestiers (26 700ha en N et A), se pose donc la question des outils de maîtrise foncière. L'enjeu prioritaire est donc de valoriser le foncier déjà artificialisé et équipé, en soutenant les changements d'usage et la réhabilitation, mais également de se doter d'une politique foncière en faveur des terrains qui ne sont pas destinés à la construction.

Assurer la mise en relation des continuités écologiques majeures du grand territoire naturel et l'espace urbanisé

- Instituer une armature des continuités naturelles majeures à l'échelle de l'agglomération pour maintenir et rétablir les grandes continuités écologiques de niveau régional (Plateau landais, lits majeurs de la Garonne et de la Dordogne, boisements et vignes des Graves et du Médoc) et les prolonger dans l'espace urbain par des continuités de niveau local participant également à la valorisation des grands espaces de nature (parc des Jalles, parc de Coteaux, marais, ruisseaux, boisements...) et à la biodiversité en ville (qualités paysagères et végétales – ombre, production d'oxygène ...- ilots de fraîcheur, agriculture urbaine, traversée en modes actifs, promenades, etc.)
- Adopter une protection et une gestion adaptées des espaces naturels, agricoles et forestiers pour préserver et valoriser le patrimoine naturel, qu'il soit exceptionnel (grandes continuités écologiques du schéma régional de cohérence écologique, Natura 2000, ZNIEFF, ...) ou témoins plus ordinaires de la qualité d'un milieu.

Economiser les ressources naturelles et maîtriser la consommation énergétique

- **Economiser l'eau :**
 - L'objectif porté par la Communauté urbaine est de travailler à prélèvement quasi-constant à l'horizon 2020., ce qui impliquera dans le cadre du PLU , de préconiser dans les sites économiques notamment des modalités alternatives au recours à l'eau potable, mais aussi en incitant à doter les logements et le tertiaire de dispositifs voués à récupérer l'eau ou à l'économiser.
 - Il s'agira également de permettre à tous l'accès à une eau potable de qualité par la préservation des lieux de captage, par le traitement des eaux pluviales et l'amélioration des dispositifs collectifs et non collectifs, par la maîtrise des coûts et par la réduction des consommations.
- **Limiter les besoins en énergie, en générant des économies importantes dans les consommations du parc bâti.**
 - Maîtriser les consommations énergétiques dans le secteur de l'habitat et du tertiaire :
 - Conduire la réhabilitation thermique du parc de logements existants, notamment le parc pavillonnaire des années 1950-1990, les ensembles d'habitat collectif à vocation sociale et le parc privé ancien à vocation sociale
 - Réduire les besoins de chaleur et de climatisation du parc tertiaire
 - Construire des bâtiments à haute performance énergétique, notamment en favorisant l'architecture bio-climatique pour la construction neuve
 - Opérer la mutation énergétique du parc bâti vers les énergies renouvelables :
 - Adapter le développement des énergies renouvelables aux différents tissus urbains constitutifs de l'agglomération

- Valoriser les calories perdues dans le réseau d'eaux usées et à l'incinération des déchets
 - Valoriser les calories rejetées par les activités industrielles et tertiaires
- **Limiter le recours aux matériaux de construction :**
 - Aménager des espaces publics de qualité mais économes en conception et en gestion, facilitant les déplacements actifs et support de biodiversité
 - Imposer de nouvelles formes d'aménagement (espaces libres, construction...) plus économes en matériaux non renouvelables
 - Favoriser les changements d'usage et la requalification des secteurs aménagés et des constructions
 - Réduire la production de déchets et rationaliser la collecte
- **Prendre en compte le risque inondation et le régime fluvial dans l'urbanisation**
 - Permettre une gestion du risque inondation en assurant une libre circulation de l'eau dans les zones non habitées et en permettant un renforcement adapté et compensé de l'urbanisation dans les zones bien desservies situées en cœur d'agglomération ou en cœur de bourg
 - Permettre un écoulement naturel des eaux de pluie en limitant l'artificialisation des sols dans les projets publics et privés et dans l'aménagement des espaces publics (terrasses infiltrantes, noues ouvertes, plantations de pleine terre, récupération des eaux de toiture, etc) et en imposant des solutions compensatoires
 - Redonner un espace d'expansion aux fleuves et aux cours d'eau
 - Valoriser les fleuves et les espaces naturels qu'ils traversent en leur redonnant un rôle dans le fonctionnement urbain (navettes fluviales, accès, pontons, promenades, modes d'exploitation agricole adaptée au risque etc)
- **Anticiper dans l'aménagement le traitement et la prévention des nuisances**
 - Traiter les points noirs en terme de pollution, qu'elle soit visuelle, phonique ou environnementale (pollution atmosphérique, pollution des sols, entrées de ville, publicité, ...)
 - Limiter toute urbanisation nouvelle dans les zones exposées au bruit et encadrer celle-ci de telle sorte qu'elle prenne en compte la nuisance sonore (urbanisme anti-bruit). Réduire l'exposition au bruit des logements et des bureaux existants aujourd'hui fortement exposés par des aménagements ou des accompagnements publics spécifiques, en corrélation avec le classement des voies bruyantes.

3 - Faire évoluer l'offre urbaine en tenant compte de toutes les catégories de population, dans la diversité de leurs besoins, de leurs attentes et de leurs ressources

L'ambition de l'agglomération millionnaire n'aura de sens que s'il elle s'accompagne d'une politique ambitieuse également pour résorber les déséquilibres qui se manifestent aujourd'hui dans les catégories de population et les phénomènes ségrégatifs qui peuvent en découler vis à vis notamment des populations en difficulté, qu'il s'agisse de l'âge, de l'isolement, du manque de ressources. Pour ce faire, il est proposé de raisonner sur une base théorique qui est celle d'offrir la possibilité d'un parcours résidentiel complet au sein de l'agglomération à des prix abordables, à tous les âges de la vie.

Générer une politique d'habitat permettant de répondre à l'ensemble des besoins, tant dans le parc locatif que dans l'accession

La programmation de logements pour tenir l'ambition de la métropole millionnaire est un point clef de la tenue de ces objectifs. Elle se traduit par une volonté affichée, à l'échelle de chacune des communes, de tenir ces objectifs, détaillés dans le tableau joint.

La traduction en nombre de logements de la métropole millionnaire

La traduction en nombre de logements

	Estimation mars 2012		Position des communes du 26/03	
	Pop 2030	logements nécessaires par an	Pop 2030	logements nécessaires par an
Ambarès-et-Lagrave	25 000	280	20 000	160
Ambès	4 000	30	4 000	5
Artigues-près-Bordeaux	8 000	30	8 000	30
Bassens	8 000	50	8 000	50
Bègles	35 000	320	35 000	320
Blanquefort	20 000	160	19 000	200
Bordeaux	335 000	3 070	350 000	3 000
Bouliac	4 500	40	4 500	40
Le Bouscat	28 000	170	27 000	155
Bruges	22 000	230	22 000	205
Carbon-Blanc	9 000	70	9 000	70
Cenon	30 000	230	30 000	230
Eysines	24 000	180	24 000	180
Floirac	23 000	210	23 000	210
Gradignan	28 000	210	28 000	130
Le Haillan	15 000	170	15 000	110
Lormont	25 000	180	25 000	160
Mérignac	80 000	530	80 000	530
Parempuyre	10 000	80	10 000	110
Pessac	80 000	730	70/80 000	650
Saint-Aubin-de-Médoc	8 000	60	8 000	40
Saint-Louis-de-Montferrand	2 500	10	2 500	10
Saint-Médard-en-Jalles	35 000	220	33 000	200
Saint-Vincent-de-Paul	1 500	10	2 000	40
Le Taillan-Médoc	14 000	135	14 000	135
Talence	50 000	310	50 000	175
Villeneuve-d'Ornon	33 000	160	33 000	180
CUB	957 500	7 875	954/964 000	7 325

Hypothèses de travail présentées en bureau le 29/03/2012

- **Permettre des parcours résidentiels complets à des prix adaptés à toutes les catégories de la Population au sein de l'agglomération**
 - Rééquilibrer la composition de la population sur le territoire communautaire en soutenant une politique axée sur l'accueil des familles en cohérence avec les éléments validés le 29/03/2012
 - Introduire de la diversité sociale en :
 - - Diminuant la part de logements sociaux dans les communes déjà fortement dotées
 - En mettant en œuvre et en poursuivant dans toutes les communes une politique visant à atteindre les objectifs fixés par la loi

- **Assurer la production d'un nombre suffisant de logements neufs pour répondre aux besoins de la population dans toute sa diversité**
 - Construire a minima 7000 à 7 500 logements neufs chaque année en variant la typologie, la forme et la taille pour s'adapter la diversité du profil socio-économique des ménages, en accession à la propriété comme en location, par construction ou réhabilitation
 - Proportionner le développement du parc locatif social à l'augmentation du parc de résidences principales, en intégrant les besoins liés au renouvellement du parc existant et ceux liés au rattrapage des obligations de solidarité définies par la loi SRU et pour ce faire :
 - Assurer la production de 30% de logements locatifs sociaux conventionnés soit au moins 2 500 par an
 - Produire dans les communes n'ayant pas encore atteint les obligations de solidarité imposées par la loi SRU les logements sociaux nécessaires pour rattraper le pourcentage réglementaire (à lister)

- **Soutenir par l'action publique l'amélioration du parc de logements existants pour qu'il présente un haut niveau de qualité d'habitabilité**
 - Soutenir les projets de requalification des quartiers dégradés notamment dans l'hypercentre (PNRQAD) dans les grands quartiers d'habitat social relevant ou non de l'ANRU (à lister)
 - Aider la réhabilitation, en particulier thermique, du parc locatif public et privé et ainsi réduire le phénomène de précarité énergétique dans l'agglomération, notamment concernant les logements indignes et très dégradés qui de par leur structure entraînent des surconsommations de charges
 - Intervenir, par des dispositifs animés (MOUS, OPAH, PIG), sur les situations de mal-logement dans le parc privé, en accompagnant les propriétaires bailleurs conventionnant leurs biens et les propriétaires occupants modestes et très modestes dans la remise aux normes de leur logement, en luttant contre la vacance, ou en permettant l'adaptation des logements aux personnes vieillissantes et/ou handicapées
 - Traiter les copropriétés en difficulté par un dispositif opérationnel de type OPAH comme au Burck (Pessac/Mérignac) ou la mise en place d'un observatoire permettant de développer à moyen terme des actions préventives

- **Organiser le projet d'accueil autour de la notion de mixité sociale et intergénérationnelle**

Un effort vers une plus grande mixité sociale et générationnelle à l'échelle des quartiers constitue une réponse essentielle aux tendances constatées aujourd'hui, celle de l'uniformisation des catégories sociales en fonction des territoires et, plus grave, celle de l'éviction des catégories les plus pauvres. Pour y répondre, plusieurs axes sont proposés qui portent à la fois sur la politique de peuplement et sur le désenclavement des programmes d'habitat social, mais aussi en faveur de l'accueil des familles dans les quartiers vieillissants.

Le développement du très haut débit numérique doit contribuer à cette mixité sociale et intergénérationnelle en favorisant le développement de nouveaux services comme le maintien des personnes âgées à domicile, l'enseignement à distance, ...

- **Mettre en place une politique de peuplement partagée avec l'ensemble des acteurs et par suite, contractualiser une politique d'attribution**

Atténuer les déséquilibres observés, en ayant parallèlement à une politique ciblée du développement de l'offre, et notamment par une meilleure solidarité entre les communes pour l'accueil des ménages les plus modestes.

- **Construire l'habitat social en priorité dans les secteurs bien desservis en transport en commun**

- Poursuivre l'augmentation de la production de PLAI dans les secteurs bien desservis en transport en commun
- Implanter les opérations d'habitat social dans des secteurs urbains dont la densité justifiera à court terme la desserte

- **Des solutions d'hébergement temporaire et de logement pour les personnes et ménages en difficulté :**

- Au regard des besoins, réaliser pour les plus précaires des solutions d'hébergement suffisantes et réparties sur l'ensemble du territoire communautaire, de préférence dans des secteurs très bien desservis en transport en commun performant et dotés de services de proximité
- Mobiliser notamment le parc privé par le biais de procédures animées de type Programmes d'Intérêt Général (PIG).

- **Des conditions d'accueil dignes pour les gens du voyage**

- Répondre aux besoins des voyageurs en réalisant les huit aires d'accueil et les deux aires de grand passage prévues au Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage
- Offrir des réponses adaptées à la sédentarisation croissante des familles sur le territoire, tant sur les aires d'accueil qu'en milieu diffus et lutter contre l'habitat précaire voire insalubre qui en découle

- **Affirmer le rôle social du réseau de transport collectif**

La Communauté urbaine propose actuellement une tarification dédiée auprès de certaines catégories de population en difficulté. Dans le cadre de la future délégation de service public, le rôle social du réseau de transport, et donc des politiques de tarification pour les plus démunis, fera l'objet d'une attention particulière.

- **Prendre en compte les besoins correspondants à des tendances démographiques avérées ou identifiés comme prioritaires.**

Dans ce domaine, il est proposé de retenir les orientations suivantes :

- Un habitat et un urbanisme adaptés aux besoins et aux attentes des familles
 - qui incitent à la production de grands logements, à un coût maîtrisé et abordable, tant en location qu'en accession
 - qui répondent aux attentes légitimes d'intimité et de confort (bon rapport entre la typologie du logement et sa surface, locaux annexes, équipements communs etc.), offrant ainsi, à travers des formes urbaines compactes, une alternative réelle et crédible à la maison individuelle en périphérie.
 - inciter à l'exploration de nouveaux modes de production, de type habitat participatif

- Le développement d'une offre de logements accessible aux jeunes, adaptée à des ressources limitées et irrégulières
 - Encourager le développement de petits logements dans le parc social, toujours en lien avec les services, commerces et moyens de transport, et faciliter l'accès des jeunes à ce parc.
 - Développer les structures d'hébergement mixtes (tous publics ou tous publics jeunes) dans un souci de garantir des redevances ou loyers accessibles et de permettre les très courts séjours et séjours fractionnés.
 - Poursuite de l'effort en faveur du logement étudiant, sur le campus et hors campus.
 - Accompagnement d'expérimentations (telles que le logement chez l'habitant etc.)

- La prise en compte du vieillissement de la population et des difficultés de mobilité (temporaires ou non) d'une partie de la population
 - Développement d'une offre spécifique dans un souci de promouvoir des établissements aux coûts abordables.
 - Développer des opérations innovantes favorisant l'habitat et le logement intergénérationnel dans le but de maintenir le plus longtemps possible les personnes dans leur logement ou leur quartier.
 - Mettre aux normes d'accessibilité de l'espace public
 - Développer le transport à la demande dans les secteurs mal desservis
 - Promouvoir un urbanisme de la proximité pour limiter et réduire les déplacements
 - Favoriser un maillage de services à la personne permettant de couvrir l'ensemble du territoire.

4 - Organiser le territoire en articulant offre de transports et urbanisation

La Communauté urbaine a mis en œuvre, depuis dix ans, une politique ambitieuse autour de la nouvelle offre de transport créée par le tramway, visant à reconquérir les espaces urbains et le cadre de vie dans les corridors de transport tout en offrant des potentialités de densification le long des axes TC via le règlement d'urbanisme. Le nouveau PLU offre l'opportunité de donner un nouveau souffle à cette politique, à la fois en agissant sur l'offre de déplacements, via la 3ème phase de tramway, le SDODM et le grenelle des mobilités, mais aussi sur la transformation urbaine le long des corridors de transport et des pôles d'échanges via notamment le programme des 50000 logements autour des axes de transport collectifs.

Articuler l'évolution de l'urbanisation en fonction de l'offre de transports existante et future

- **Développer un urbanisme de projets en faveur de l'offre de logements le long des axes de transports collectifs actuels ou programmés**

En lien avec le développement programmé de l'extension du réseau de transports en commun (extension des lignes du tramway A, B et C, création de la ligne D et du tram train), la communauté urbaine a lancé un programme ambitieux visant à créer une dynamique de projet urbains dans les secteurs évolutifs le long des axes TC autour des pôles de transport. L'appel à projets lancé auprès des équipes d'architectes urbanistes a permis de dégager 15 sites territoires d'intervention prioritaires pour l'application de ce programme, au service duquel une société publique locale a été créée, dédiée spécifiquement à sa mise en œuvre. Le PLU communautaire devra intégrer cette démarche et mobiliser tous les moyens fonciers, réglementaires et programmatiques pour sa bonne mise en œuvre.

Complémentairement, le PLU retient le principe visant à retenir des seuils de densités optimales le long des futurs axes de transport sur les futurs sites de projet concernés.

- **Conditionner l'implantation des services et équipements urbains à leur desserte préalable par les transports publics**

Il est proposé que le PLU impose l'implantation prioritaire des services, des équipements et des commerces le long des corridors de transports en commun en site propre (tram, tram-train, TER, bus en site propre) et de principaux axes de transports collectifs à haut niveau de services (lianes structurantes), au droit des points d'interconnexion entre réseaux et des parcs relais pour en faire des lieux de vie identifiables et lisibles.

Consolider une offre métropolitaine de déplacements en cohérence avec le projet d'accueil

En correspondance avec les orientations précédentes, l'enjeu est donc d'abord d'absorber les 500 000 déplacements quotidiens supplémentaires à terme de personnes, liés à la croissance démographique, en misant sur une mobilité individuelle stable et sur une offre d'infrastructures routières nouvelles très marginale. Il est proposé pour cela de raisonner sur les perspectives moyen long terme présentées ci-dessous, basées sur les objectifs retenus par le plan climat.

Parts modales	Situation actuelle 2009	Objectif 2020
Voiture particulière	59%	45%
Transports en commun	11%	15%
vélo	4%	15%
Marche à pied	24%	25%

Pour tendre vers ces objectifs, plusieurs orientations sont proposées à l'échéance du PLU.

- **Réaliser la troisième phase du réseau de tramway et préparer les évolutions à venir du réseau de transports collectifs**

L'orientation principale est celle de donner un rôle affirmé au réseau de transport collectif pour les déplacements notamment pour l'accès aux zones d'emplois et aux grands équipements métropolitains, mais aussi aux bassins de vie.

La communauté urbaine a ainsi engagé la réalisation de nombreux projets en faveur des transports collectifs. A court terme, la réorganisation du réseau de transports en commun (lignes principales et structurantes, terminus partiels du tramway), la labellisation des lignes pour améliorer la vitesse commerciale et le système d'aide à l'exploitation et l'information voyageurs (SAEIV) permettront d'optimiser le réseau existant. L'ouverture du nouveau franchissement de la Garonne programmé pour début 2013 et la mise en service de navettes fluviales permettront dès l'année prochaine une liaison entre les deux rives de la Garonne. Ensuite, la 3ème phase du tramway comprenant l'extension des lignes A, B et C ainsi que la création de la ligne D et du tram train Médoc offrira 33km de tramway supplémentaires qui seront achevés à l'horizon 2017/2018. La réalisation de nouveaux pôles d'échanges accompagnera ces extensions de réseau de transports collectifs.

Afin de préparer les évolutions à venir, la Communauté urbaine a engagé parallèlement la réalisation d'un schéma directeur des déplacements métropolitains (SDODM) en avril 2011. Celui-ci a pour objet de définir le cadre de référence en matière de transport en commun et de programmer les études de définition des principaux axes de déplacement dont la réalisation des travaux est prévue à l'horizon 2025/2030. Dans ce cadre, les études de faisabilité sur les 4 secteurs suivants ont été retenues : la desserte rive droite et le bouclage rive gauche, la liaison aéroport - Bordeaux, la desserte st Médard-Bordeaux et la desserte Gradignan-Talence campus-Bordeaux CHU Pellegrin. Ces études permettront en 2013 de proposer les modes et les dessertes les mieux adaptés sur ces secteurs. De plus, le grenelle des Mobilités, démarche participative lancée par la Communauté urbaine, propose de réfléchir avec l'appui des autorités concernées (CUB, Conseil général, Conseil régional) et différents partenaires à la mise en œuvre d'un réseau métropolitain rapide reliant les grands pôles de service de l'agglomération entre eux.

Ainsi les actions à plus long terme contribueront à :

- développer un réseau à haute capacité et/ou à haut niveau de services,
- développer l'ensemble des supports à l'intermodalité,
- desservir par un transport en commun efficace une ou plusieurs centralités (ou portes d'entrées) des zones d'emplois principales relayées par une offre de rabattement en transports alternatifs à la voiture particulière (modes actifs notamment).

- **Concevoir une organisation urbaine permettant le développement massif de l'usage des modes actifs (marche, vélo, ...) pour les déplacements de moins de 15 minutes (1 km à pied, jusqu'à 5 km en vélo par exemple)**
 - Mettre en œuvre un maillage des territoires entre eux au moyen de cheminements dédiés et directs et pour l'accès privilégié aux établissements scolaires, en faveur des circulations douces.
 - Organiser la mise en réseau des cheminements dédiés aux modes actifs en privilégiant le rabattement vers les points d'arrêt des transports en commun à haut niveau de services.
 - Soutenir le développement de la pratique du vélo par la mise en œuvre d'une politique globale pour une circulation confortable : espaces dédiés ou protégés des autres usagers de la route, présence du végétal, signalisation adaptée, stationnement adapté et services connexes.
 - Mettre en œuvre un réseau piéton adapté et facilitant la perméabilité (créer des raccourcis, des transparences dans le tissu urbain, réduire les effets de coupures des grandes infrastructures, ouvrir des passages à travers les bâtiments publics ou les équipements) accessible à tous, sécurisé, praticable, confortable, et jalonné vers les pôles générateurs de déplacements et les TC.
- Accompagner l'évolution des tissus urbains existants et concevoir les espaces urbains futurs, afin de favoriser sur chaque lieu de vie (habitat ou travail), l'accès aux services, commerces et équipements du quotidien, en moins d'1/4h en modes de déplacements actifs.
- Accroître dans les programmes bâtis des lieux de stationnement accessibles pour les vélos
- **Faire évoluer les pratiques de mobilité en limitant le recours à la voiture particulière.**

L'idée générale est de faire évoluer voire contraindre l'usage et la place de la voiture en priorité dans les secteurs bien desservis en TC : Pour cela, plusieurs orientations sont proposées :

- Rationaliser et réglementer le stationnement sur le domaine public dans les centralités et dans les quartiers centraux bien desservis en TCSP, lutter contre les stationnements illicites
- Chercher à privilégier les pratiques collectives (TC, covoiturage, auto-partage, etc.), notamment en offrant des places dédiées et des espaces dédiés à ces pratiques
- Etudier la mise en place de portes d'entrée en transport collectifs pour la desserte des zones d'activité. Favoriser la pratique des modes doux à l'intérieur des zones d'emploi, à partir de ces portes d'entrée, par la qualité et la lisibilité des cheminements.

- Généraliser dans les voiries de quartiers un principe de voirie partagée par l'usage collectif et non par la séparation des fonctions, ou chaque mode de transport trouve sa place : transports en commun, transports individuels, marche à pied, vélos en adoptant une nouvelle hiérarchie de la voirie coordonnée avec la politique de stationnement : développement des zones 30 et partagées
- Adapter l'espace public, les équipements publics et les services aux personnes ayant des difficultés de mobilité.
- Le très haut débit doit également contribuer à réduire les déplacements en fluidifiant les échanges à distance : services en lignes, développement du télétravail ...

Favoriser les changements de comportements et la complémentarité des modes

- Impulser les changements de comportement dans les pratiques de mobilité par une politique globale de communication et de sensibilisation concernant tous les modes de transport, notamment dans les grands sites de projet (Euratlantique, Plaine Rive droite, Campus, etc)
- Sensibiliser l'ensemble des citoyens à l'impact de leurs choix modaux de déplacement sur la santé et sur l'environnement
- Développer des actions d'éducation à la mobilité
- Développer les plans de déplacement d'entreprises
- Développer l'information centralisée et en temps réel de l'offre en transport de chacun des modes et des conditions de circulation, fondé sur un fort développement des nouvelles technologies et du numérique, et sur l'accompagnement des utilisateurs

5 -Valoriser le projet de territoire grâce à la diversité des milieux naturels, agricoles et des paysages.

L'urbanisme bordelais se caractérise par des composantes communes au territoire (le grand paysage de basse silhouette, l'ordonnance des tracés et des perspectives urbaines, la présence des grands éléments naturels,..) mais aussi par une grande diversité des formes et des types urbains, qu'il s'agisse des centres de quartiers, des formes bâties, des espaces publics. Conserver cette dualité en valorisant à la fois les identités paysagères locales et la construction d'une image porteuse pour l'agglomération représente un des grands enjeux du PLU, face à l'évolution attendue et souhaitée vers la métropole millionnaire.

La charpente naturelle, « infrastructure » de l'urbain

Les espaces naturels et agricoles font partie intégrante du territoire et du paysage bordelais, qui s'est construit au croisement de géographies associant le fleuve, ses marais et ses esteyes, les coteaux et le plateau landais. Retrouver, mieux préserver et valoriser les 50% d'espaces naturels, agricoles et forestiers du territoire communautaire représente un premier enjeu, mais il s'agit également de favoriser un processus restaurant ou repositionnant l'élément naturel dans l'espace urbanisé. Sortir de l'opposition entre ville « artificielle » et territoires « naturels » en dehors de l'urbanisation, tel est l'enjeu de l'appel à projets 55000 hectares pour la nature lancé par la Communauté urbaine de Bordeaux : celui d'une nouvelle harmonie, d'un véritable contrat naturel entre la ville et son socle vivant. Les premières orientations déclinées ci-après s'inspirent de cette approche, qui trouvera toute sa place dans le projet de territoire sous tendu par le PLU.

- **Créer une trame naturelle favorisant la mise en réseau des espaces naturels jusqu'au cœur de l'agglomération**
 - Mettre en réseau les espaces de nature en leur donnant un rôle structurant dans l'agglomération, en développant leur valeur intrinsèque (biodiversité, écosystèmes) leur fonctionnalité et les services qu'ils rendent : nature comme agrément, nature comme richesses et continuités écologiques, nature comme facteur de santé, nature comme alimentation.
 - Préserver et/ou restaurer la trame bleue formée par les fleuves, les milieux humides et les cours d'eau permanents ou non qui lui sont associés, dans les projets d'aménagements
 - Révéler et renforcer la trame verte constituée des espaces cultivés, des forêts, des parcs et jardins, des alignements d'arbres, formant une « trame verte », en créant un maillage du territoire
 - Renforcer la trame bleue du territoire en faisant un support de projet : les fleuves et les cours d'eau majeurs mais aussi le maillage fin de ruisseaux, crastes et fossés

- **Conforter et accroître la présence de l'élément naturel dans l'espace urbanisé. Il s'agira notamment de :**
 - Prendre en compte les espaces de nature fragmentés en milieu urbain. Les protéger s'ils sont composés d'éléments remarquables et les intégrer de manière évolutive dans toutes nouvelles opérations d'urbanisme.
 - Favoriser une végétalisation d'ampleur des espaces publics en faisant émerger de nouvelles pratiques de conception et de gestion des espaces verts et naturels.
 - S'appuyer sur la végétalisation de la voirie comme lien entre espaces de nature et support de circulations douces, en respectant la biodiversité.
 - Privilégier des aménagements et modes de gestion favorisant le développement de la biodiversité : différentes formes végétales gestion adaptée, trottoirs plantés, création de corridors écologiques ...
 - Développer au sein des projets urbains, des modalités d'intégration de la nature en ville, en utilisant des formes variées et adaptées à chaque situation urbaine, mais en veillant à ce que la nature améliore la qualité de vie des habitants, et favorise les échanges sociaux : parcs, jardins, zones d'épuration naturelles par la phytoremédiation, jardins partagés, espaces publics plantés, noues ouvertes, abords des cours d'eau, etc....
 - Redonner à la nature certains secteurs prévus à l'urbanisation en frange urbaine, lorsque ceux-ci n'ont pas fait l'objet d'aménagement, au bénéfice notamment de l'agriculture urbaine et des jardins partagés
 - Stimuler et favoriser les projets construits et aménagés avec le végétal : toitures végétales, cours anglaises, coeurs d'ilots verts, façades, loggias et murs végétaux, jardins d'hiver
- **Traiter les franges, zones de contact entre les parties urbanisées et la nature :**
 - Travailler les projets en prenant en compte les points de vue, les épannelages, le paysage urbain tel qu'il est perçu depuis les espaces naturels ouverts au public
 - Aménager les zones de contact entre les quartiers et les espaces naturels de manière à en clarifier les limites :
 - En définissant une épaisseur et une qualité paysagère pour les espaces de transition
 - En modulant les hauteurs constructibles en fonction de l'importance des espaces non bâtis, des perspectives et des transparences nécessaires
 - En favorisant l'accès et la protection des espaces de nature

Valoriser le patrimoine et les paysages remarquables comme biens collectifs mais aussi supports de projet

- **Accompagner les politiques de protection et de valorisation du patrimoine architectural et du paysage, tout en les adaptant aux modes de vie contemporains**

- **Faire vivre et évoluer les dispositifs de protection du « grand patrimoine bordelais »**

Le classement à l'inventaire du patrimoine mondial de l'humanité de la ville de pierre et du centre historique de Bordeaux constitue une reconnaissance à la fois de la valeur du bien, mais également de l'efficacité des dispositifs mis en œuvre aujourd'hui pour protéger ce patrimoine historique et accompagner son évolution. La révision du PLU devra s'inscrire dans cette perspective, accompagnant notamment la révision du PSMV (procédure indépendante du PLU mais qui devra s'inscrire en parfaite compatibilité, la poursuite de la démarche d'inventaire du patrimoine urbain lancé à l'initiative de la ville de Bordeaux). Mais l'objectif de protection et de préservation devra, comme c'est déjà le cas aujourd'hui avec le PNRQAD, accompagner une évolution nécessaire et voulue des modes de vie et du confort urbain, tenant compte des objectifs affichés par les collectivités (diversité sociale, rendement énergétique, taille des logements..)

- **Elargir l'inventaire et la notion d'élément patrimonial inscrit**

Le PLU actuel a volontairement ouvert l'inventaire des éléments remarquables au patrimoine modeste, ou aux éléments singuliers qui façonnent l'identité et les paysages des centralités périphériques par exemple. L'objectif est de poursuivre dans cette voie, en intégrant également certains éléments du 20ème siècle considérés comme ordinaires, mais qui témoignent d'une qualité constructive et d'une architecture digne d'intérêt, qu'il s'agisse de logements, d'héritage industriel ou de tissus plus vernaculaires. Une analyse de la valeur patrimoniale des éléments de paysage naturel ou urbain, y compris récent est également indispensable pour compléter l'inventaire actuel.

- **Favoriser la prise en compte du patrimoine comme support de projet**

Les dispositifs actuels inscrits au PLU privilégient à juste titre la notion d'éléments remarquables, qui est néanmoins trop souvent traduite par inaltérable dans l'instruction des permis. Même si une marge de latitude et d'interprétation est laissée aux concepteurs et permet souvent de sortir des projets qui composent avec le patrimoine tout à fait dignes d'intérêt, les dispositifs de protection actuels génèrent trop souvent une mise à distance de la question du patrimoine dans l'élaboration du projet, et n'incitent pas au risque de faire « avec ».

- **Stimuler l'innovation et la créativité architecturale, notamment dans les secteurs de projet**

Peu d'agglomérations européennes disposent comme sur le territoire communautaire d'un gisement de projets potentiels ou en voie de démarrer. Le PLU, devra non seulement accompagner mais faciliter et susciter la créativité architecturale sur les sites à aménager en cohérence avec la notion d'urbanisme de projet.

6 - Conjuguer mode de vie métropolitain et cadre de vie de proximité

- **Affirmer le rôle des centralités de ville et de quartiers de l'agglomération bordelaise et valoriser les équipements et les services présents sur le territoire**
 - Organiser le développement urbain à partir des potentialités foncières actuelles du territoire
Communautaire, de ses quartiers et de ses centralités
 - Renforcer le rôle des centralités qui structurent aujourd'hui les communes lorsqu'elles sont bien desservies en TC, en y maintenant et en y renforçant les équipements et les services du quotidien
 - Réaliser dans les sites de projet les équipements et les services à même de compléter l'offre des centralités actuelles
 - Conforter l'utilisation des équipements existants et créer les équipements nouveaux en prévoyant dès leur conception leur évolution, leur polyvalence, leur réversibilité et leur mutualisation
- **Organiser une meilleure cohabitation entre les flux par une nouvelle hiérarchisation de la voirie et des espaces publics**
 - Revoir les modes de conception des voiries de transit pour tendre vers un réseau d'avenues urbaines, ouvertes au trafic inter-quartiers, à la circulation des marchandises, tout en préservant la vie et la circulation riveraine pour tous les modes de transport
 - Garantir un réseau primaire fluide et efficace accueillant les flux de circulation et de transit des voitures, les poids lourds et les véhicules de transport en commun
 - Réserver des voiries plus locales dont la vitesse est réduite en faveur des circulations des modes doux (développement des zones à vitesses apaisées...) : à terme, 2/3 des voiries communautaires en zones à la circulation apaisée.
- **Adapter l'offre de stationnement au niveau de desserte des quartiers**

La réglementation de l'offre de stationnement constituera l'un des outils principaux de l'offre en déplacement, mais aussi d'un nouveau mode de vie urbaine associant les deux.

 - Limiter la place de la voiture dans l'espace public
 - un stationnement de courte durée pour favoriser la rotation dans les zones bien desservies
 - un stationnement de moyenne et longue durée regroupé hors de la voirie dans les secteurs contraints
 - Organiser le stationnement des deux roues motorisées
 - Donner « les meilleurs emplacements » aux Personnes à Mobilité Réduite et aux usagers les moins polluants (covoiturage, autopartage, véhicules électriques ou hybrides rechargeables, stationnement vélo)
 - Lutter contre le stationnement illicite.
 - Mettre en place une stratégie globale de gestion et de rationalisation du stationnement des parcs en ouvrage, des zones réglementées sur voirie et de la tarification.
 - Limiter et adapter l'offre de stationnement sur parcelle privée en fonction de la programmation urbaine et de la desserte en transport collectif
 - Inciter à la mutualisation et à l'évolutivité des sites de stationnement en permettant notamment un changement d'affectation ou une réversibilité de l'aménagement des surfaces, notamment dans les secteurs affectés à l'économie

- **Mieux intégrer la distribution des marchandises en ville :**
 - Définir une réglementation locale adéquate (horaires d'accès élargis, réglementation de gabarit allégée, aires de stationnement, espace logistique de proximité...). Bien dimensionner (nombre et gabarit et localiser les aires de livraison sur voirie et développer leurs usages (professionnels/ particuliers, livraisons/services ponctuels). Harmoniser les réglementations communales.
 - Développer un réseau logistique performant : préserver les plate-formes d'intérêt métropolitain et favoriser l'installation de plate-formes ferroviaires.
 - Etudier la possibilité d'une utilisation accrue de la voie d'eau.

- **Accompagner l'évolution des tissus à dominante résidentielle**
 - Permettre la mutation du parcellaire des tissus résidentiels mais en tenant compte de leurs caractéristiques pour préserver leurs qualités urbaines et architecturales
 - Travailler à une meilleure équation entre densité et intimité en favorisant les formes urbaines qui génèrent peu de vis à vis et offrent des espaces extérieurs facilement appropriables
 - Instaurer un large panel de densités bâties et de gabarits constructibles en fonction des caractéristiques et des potentialités d'évolution des tissus existants
 - Protéger les cœurs d'îlots offrant des qualités paysagères remarquables en jouant sur la localisation et la densité du bâti notamment.

- **Valoriser les espaces publics des quartiers résidentiels au profit de tous**
 - Réaliser des « zones de calme » propices à la détente et aux loisirs, à l'écart de la circulation et des nuisances sonores
 - Réaliser des îlots de fraîcheur au sein de ces quartiers

- **Faciliter l'accès à la Nature**
 - Développer autour de la nature le « tourisme de proximité » : boucles vertes, chemins ruraux, parcs des coteaux et des Jalles, plage du Lac...

- **Encourager le développement de l'agriculture urbaine et périurbaine**

- Consolider le socle agricole de la métropole en maintenant les conditions d'exploitation d'une agriculture nourricière afin d'améliorer l'autonomie alimentaire de l'agglomération : vallée maraîchère, viticulture, PEANP, diversification des exploitations agricoles etc.

- Prendre en compte les besoins en équipements des exploitations agricoles (quelle que soit leur taille) pour permettre leur survie économique : alimentation en eau, en énergie, prise en compte des périmètres de protection des bâtiments d'élevage et des épandages.

-engager une politique foncière spécifique sur les espaces concernés.

- AVIS FAVORABLE

ADOPTE A L'UNANIMITE

- "En souhaitant que la place de la Ville de Bordeaux soit mieux reconnue dans le PADD et que le projet urbain soit pleinement pris en considération"

ADOPTE A L'UNANIMITE

NON PARTICIPATION AU VOTE du Groupe Socialiste

NON PARTICIPATION AU VOTE du Groupe Communiste

NON PARTICIPATION AU VOTE du Groupe des Verts

PLAN LOCAL D'URBANISME

PLU 3.1

COMMUNAUTÉ
URBAINE
DE BORDEAUX

12 octobre 2012 - Conseil communautaire

Débat sur les orientations générales
du Projet d'Aménagement et de Développement
Durables du PLU 3.1

COMMUNAUTÉ
URBAINE DE BORDEAUX
LACUB
www.lacub.fr



Débat sur les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU 3.1

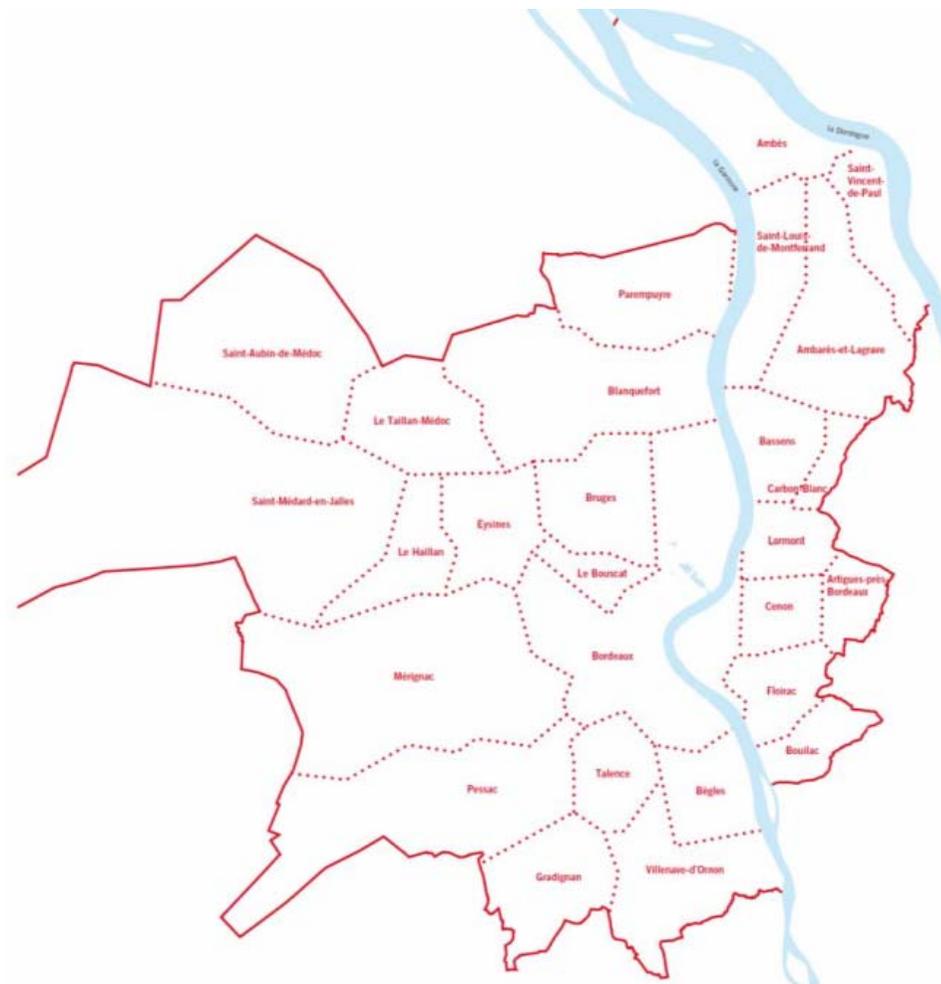
12 octobre 2012 - Conseil communautaire



- Le Plan Local d'urbanisme (PLU)** de la CUB date du **21 juillet 2006**
- Le Plan de Déplacement Urbain (PDU)** de la CUB date du **26 mai 2000** et a été modifié le **28 mai 2004**.
- Le Programme local pour l'Habitat (PLH)** de la CUB date du **14 décembre 2001** et a été modifié le **13 juillet 2007**.
- Des modifications et des révisions du PLU se sont déjà tenues
- En septembre 2010** : décision d'une révision générale qui tient compte du contexte local et des lois Grenelle dans un document global  **PLU 3.1**
- Septembre 2012** : un débat sur les orientations générales du PADD en conseil communautaire, suivi par des débats dans les 27 conseils municipaux
- Arrêt du projet prévu fin 2013**

Le PLU 3.1:

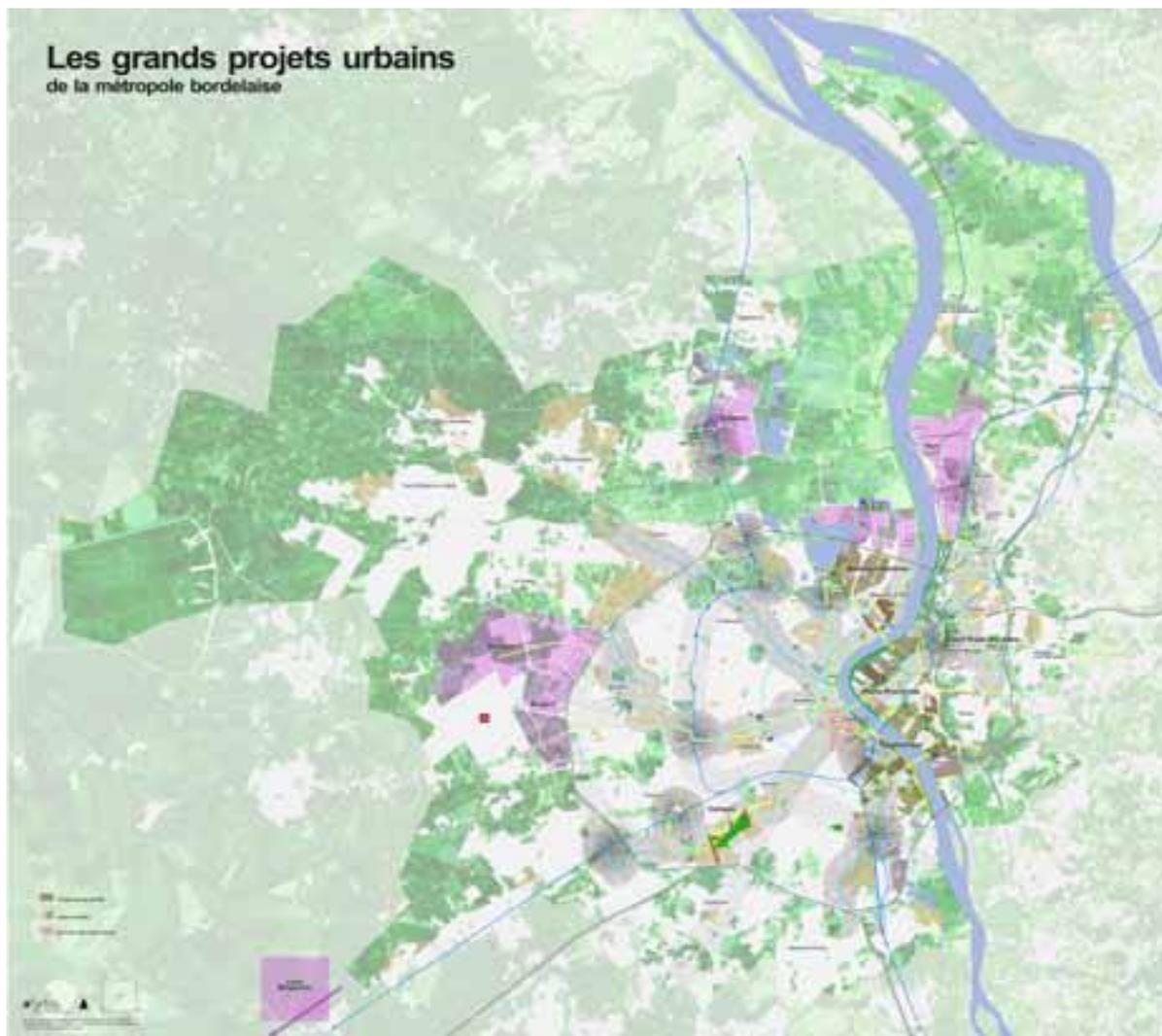
- ❑ Un document **stratégique** et **réglementaire** unique qui intègre au sein du PLU, le PDU et le PLH
- ❑ Un **outil de planification** qui présente un projet urbain global
- ❑ Il porte sur **l'ensemble du territoire communautaire**



Débat sur les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU 3.1

12 octobre 2012 - Conseil communautaire

Le PLU doit porter une vision élargie du projet urbain....



❑ « Consolider une approche intégrée de longue date sur la Communauté urbaine, liant les politiques de transport, d'urbanisme et d'habitat »,

❑ « S'inscrire dans un processus de révision à partir du PLU actuel »,

❑ En laissant toute leur place aux projets :

▪ *Les projets et démarches communautaires,*

▪ *Les projets portés par les communes de la CUB.*

Débat sur les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU 3.1

12 octobre 2012 - Conseil communautaire



LE PLU 3.1 : UN DOCUMENT « INTEGRATEUR »

LE PROJET MÉTROPOLITAIN



COMMUNAUTÉ
URBAINE
DE BORDEAUX

55 000
HECTARES POUR LA NATURE

COMMUNAUTÉ URBAINE DE BORDEAUX
60 000
LOGEMENTS
autour des axes de transports collectifs

Grenelle des
Mobilités

Nouvelles modalités
d'aménagement
des Espaces Publics



Plan
Climat - Énergie

Schéma Directeur
Opérationnel des
Déplacements
Métropolitain

Schéma
Métropolitain de
Développement
Économique

Charte d'Urbanisme
Commercial



(PLU, PLH, PDU)

PADD

OAP

Règlement écrit et graphique

COMMUNAUTÉ
URBAINE DE BORDEAUX
LACUB
www.lacub.fr

L'évolution du cadre légal : un champ de compétences élargi pour le PLU et des outils nouveaux à mettre en place...

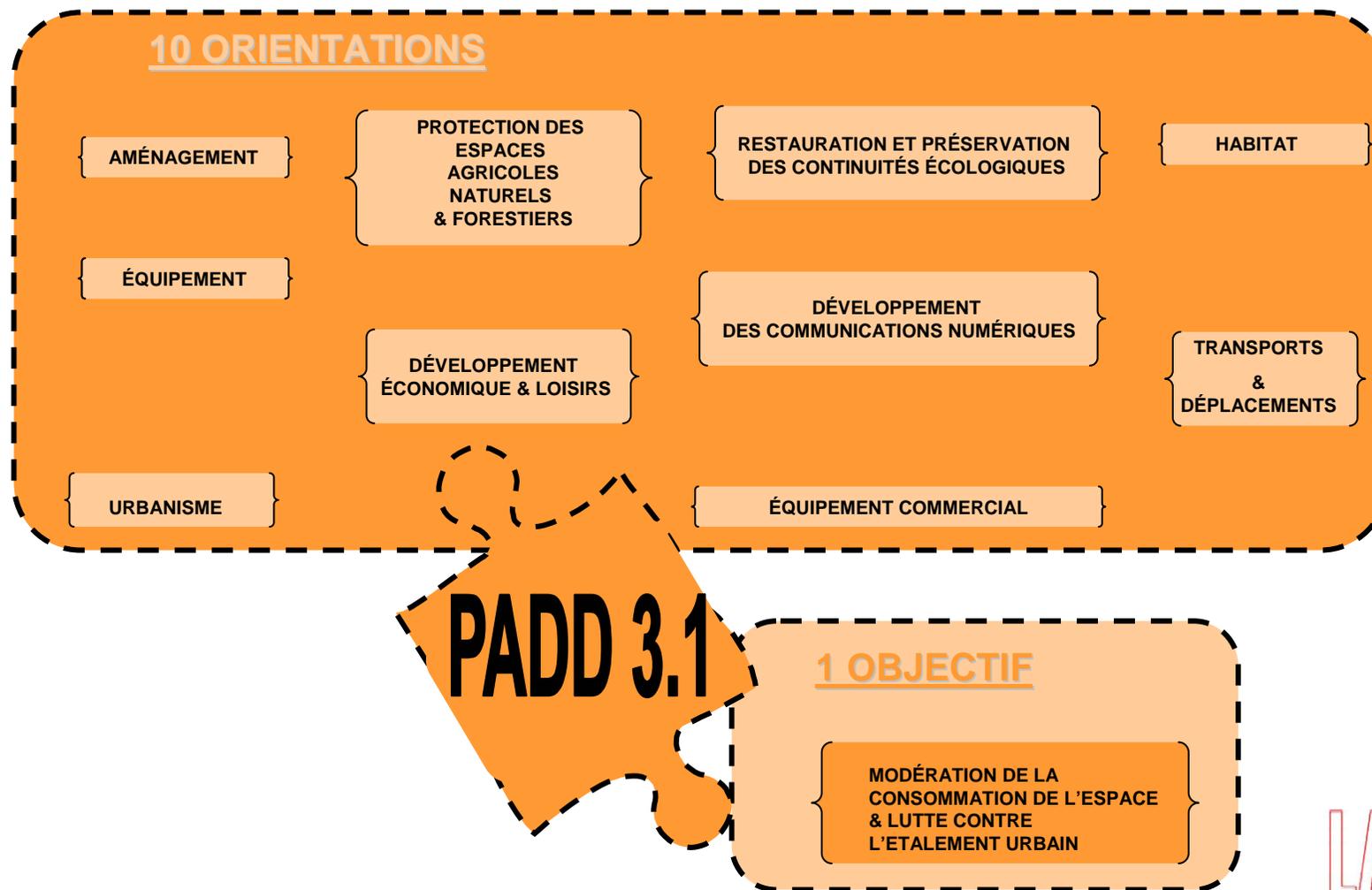
«L'objectif de développement durable dans toutes ses déclinaisons »

- L'objectif d'utilisation équilibrée de l'espace et de développement urbain maîtrisé*
- l'objectif de qualité urbaine et architecturale*
- l'objectif de mixité urbaine et sociale dans l'organisation spatiale*
- Des objectifs écologiques mieux identifiés, parmi lesquels la réduction de l'émission des gaz à effet de serre, la maîtrise des besoins de déplacements et de la circulation automobile et la préservation de la biodiversité.*

Débat sur les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU 3.1

12 octobre 2012 - Conseil communautaire

Les obligations pour le PADD du PLU 3.1 : 10 orientations thématiques et un objectif



La portée juridique du PADD

Article L123-1-3

□ Le PADD est un document **stratégique** traduisant le projet de territoire de la Cub à travers la définition d'un ensemble de **grandes orientations d'aménagement**.

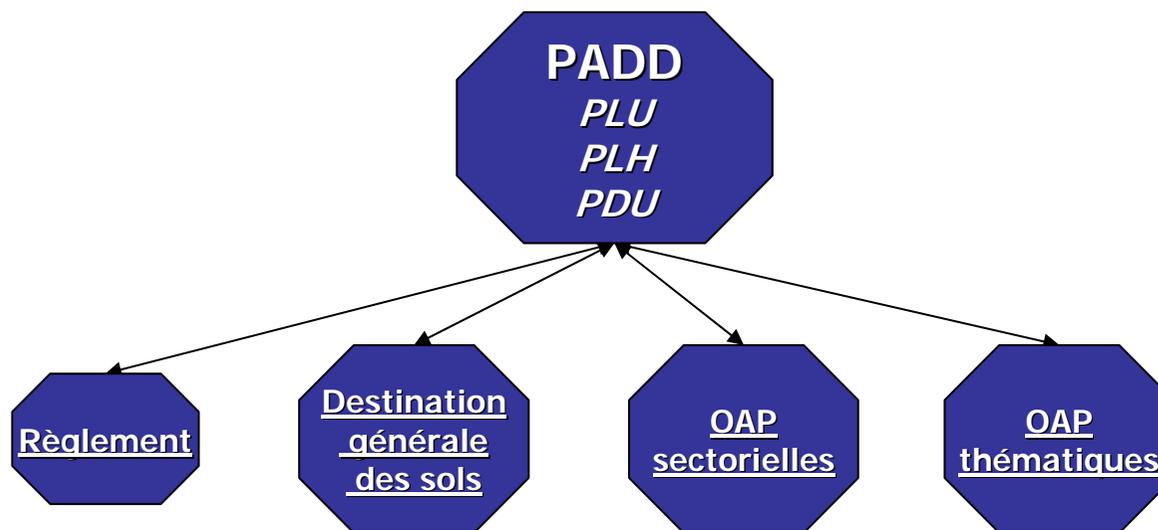
→ Il n'a pas vocation à être prescriptif,

→ Il n'est pas directement opposable au tiers,

→ Il voit ses principes se concrétiser par le biais des autres pièces du PLU :

→ **Les OAP**: opposabilité selon un rapport de compatibilité

→ **Le règlement**: opposabilité selon un rapport de conformité



Placer la question des modes de vie au coeur de la démarche...

*« On n'habite pas un PLH, on ne se déplace pas dans un
PDU, on ne vit pas dans un PLU... »*

***« ...mais on habite un quartier, une rue, un paysage, une ambiance
urbaine. »***



LE PLU 3.1 :

Trois grands axes pour le projet

Axe 1 : « Affirmer le rôle structurant de la CUB sur le territoire girondin par l'accueil de nouveaux habitants et d'activités économiques »



« ACCUEILLIR »

Axe 2 : « Valoriser l'identité plurielle du territoire communautaire, fondée sur le croisement entre patrimoine bâti et patrimoine naturel »



« LA VILLE EST PLURIELLE »

Axe 3 : « Équilibrer l'offre urbaine sur l'agglomération »



« LE 50/50 »

Débat sur les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU 3.1

12 octobre 2012 - Conseil communautaire

PLAN LOCAL D'URBANISME
PLU 3.1
COMMUNAUTÉ
URBAINE
DE BORDEAUX

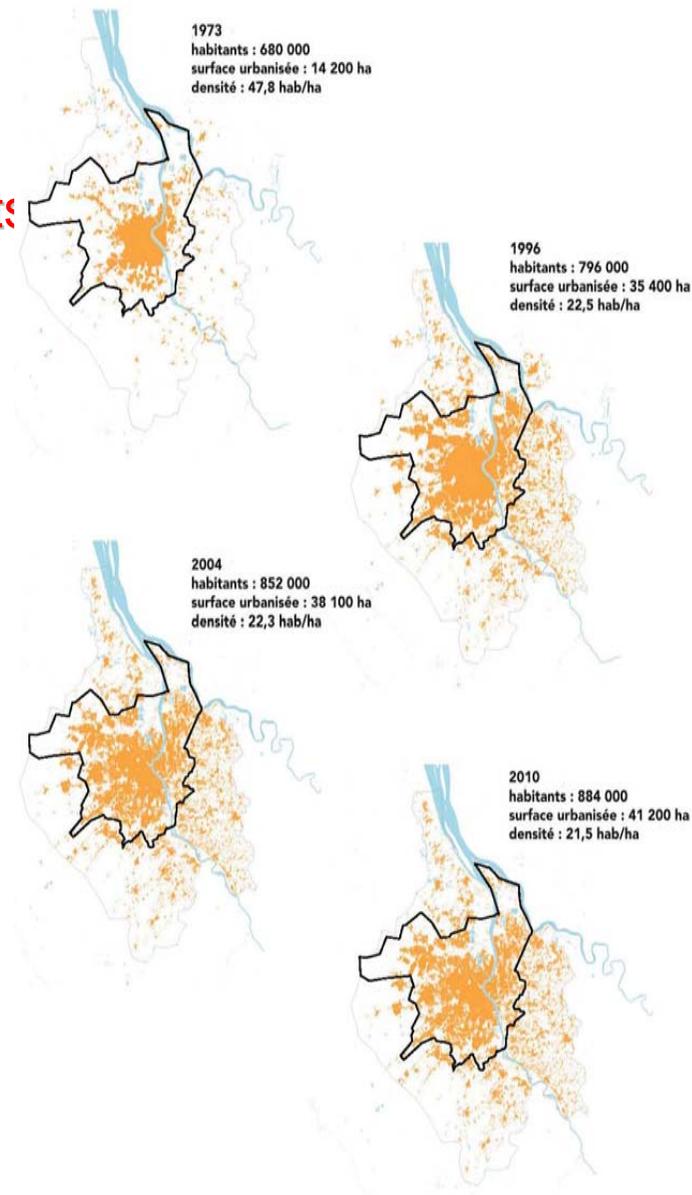
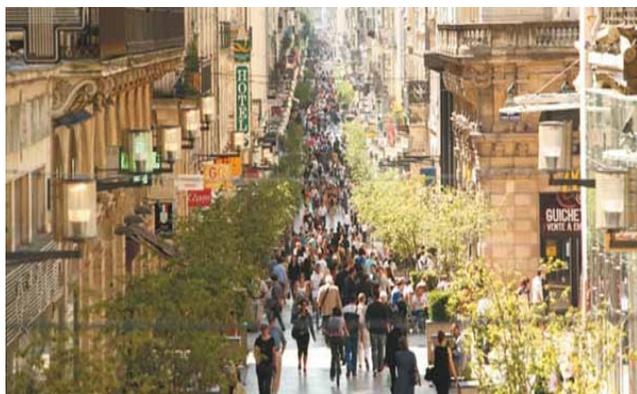
Axe 1 :

« Affirmer le rôle structurant de la CUB sur le territoire girondin par l'accueil de nouveaux habitants et d'activités économique » = « ACCUEILLIR »

Contexte:

L'agglomération est attractive...

...mais le poids démographique de la CUB baisse au sein du département.



Débat sur les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU 3.1

12 octobre 2012 - Conseil communautaire

PLAN LOCAL D'URBANISME
PLU 3.1
COMMUNAUTÉ
URBAINE
DE BORDEAUX

Les grands enjeux du PLU 3.1 :

- Renforcer le poids de l'agglomération sur son territoire et asseoir le rayonnement de la CUB,
- Intensifier la ville à enveloppe urbaine constante,
- Consolider une offre métropolitaine de déplacements en cohérence avec le projet d'accueil,
- Valoriser les éléments de nature et limiter l'impact du projet de développement sur l'environnement.



Débat sur les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU 3.1

12 octobre 2012 - Conseil communautaire

Axe 2 : « Valoriser l'identité plurielle du territoire communautaire, fondée sur le croisement entre patrimoine bâti et patrimoine naturel » = « la ville est plurielle »

Contexte :

La diversité des milieux naturels, des paysages et des formes d'habitat fait l'identité de l'agglomération bordelaise...

... mais l'émiettement urbain, la surexploitation des ressources naturelles et la génération de nuisances environnementales, sont des facteurs de transformation de cette identité.

Un territoire où risques et nuisances sont présents...

...et qui tend à se banaliser.



Les grands enjeux du PLU 3.1 :

- Un projet global transcrit dans le respect des spécificités territoriales maintenant l'équilibre entre nature et espaces urbanisés,
- Protéger et valoriser les espaces naturels et agricoles,
- Protéger et restaurer les continuités écologiques,
- Intégrer les risques naturels et technologiques dans les projets.

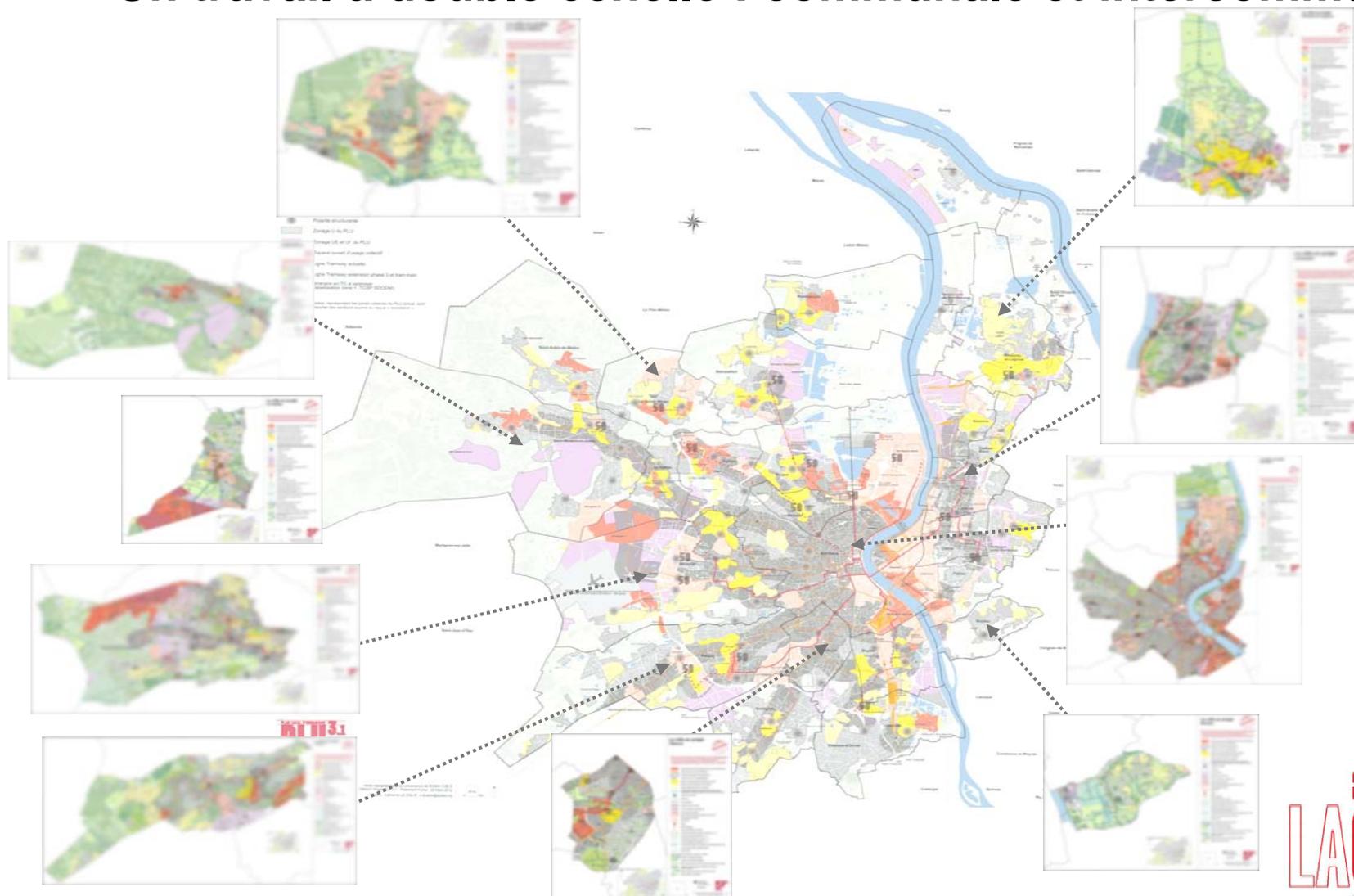


Débat sur les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU 3.1

12 octobre 2012 - Conseil communautaire

PLAN LOCAL D'URBANISME
PLU 3.1
COMMUNAUTÉ
URBAINE
DE BORDEAUX

Un travail à double échelle : communale et intercommunale



COMMUNAUTÉ
URBAINE DE BORDEAUX
LACUB
www.lacub.fr

Axe 3 : « Équilibrer l'offre urbaine sur l'agglomération » = « le 50/50 »

Contexte :

On constate, aujourd'hui, de fortes disparités sociales et générationnelles sur l'agglomération,

Certains lieux d'emploi sont très éloignés des bassins d'habitat,

L'offre de transports est parfois déséquilibrée,

La nature n'est pas accessible à tous.

Chiffres clés : La CUB en 2009 :

- 333 089 ménages
- 2,1 personnes / ménage
- 2 251€ mensuel / ménage de revenu médian
- 24 000 demandeurs de logements sociaux environ dont :
 - 21 % ont moins de 25 ans
 - 8 % ont plus de 60 ans
 - 35 % sont des personnes seules
- Le temps moyen d'un déplacement Domicile-Travail pour un résident de la CUB est de **22,7 minutes**.
- le budget temps (le temps consacré pour se déplacer par habitant et par jour) des actifs est de 75 minutes par jour.

Débat sur les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU 3.1

12 octobre 2012 - Conseil communautaire

PLAN LOCAL D'URBANISME
PLU 3.1
COMMUNAUTÉ
URBAINE
DE BORDEAUX

Les grands enjeux du PLU 3.1:

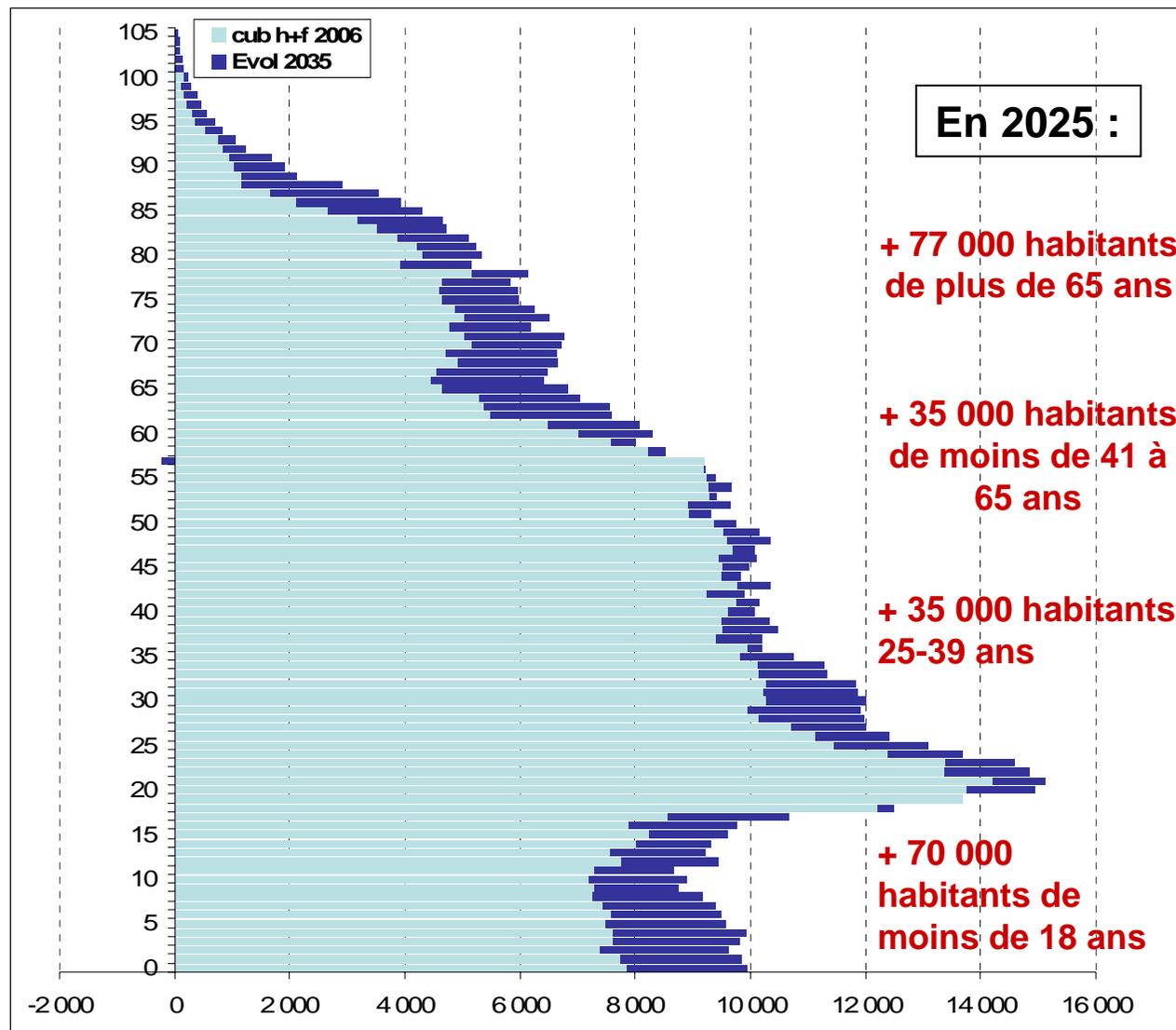
- Un projet d'accueil démographique adapté à tous, dans la diversité de leurs besoins, de leurs attentes et de leurs ressources,
- Conjuguer l'échelle de la métropole avec le cadre de vie de proximité (rôle des centralités de ville et de quartiers, accessibilité au ¼ d'heure...).



Débat sur les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU 3.1

12 octobre 2012 - Conseil communautaire

L'évolution démographique induit de nouveaux besoins de logement



Débat sur les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU 3.1

12 octobre 2012 - Conseil communautaire



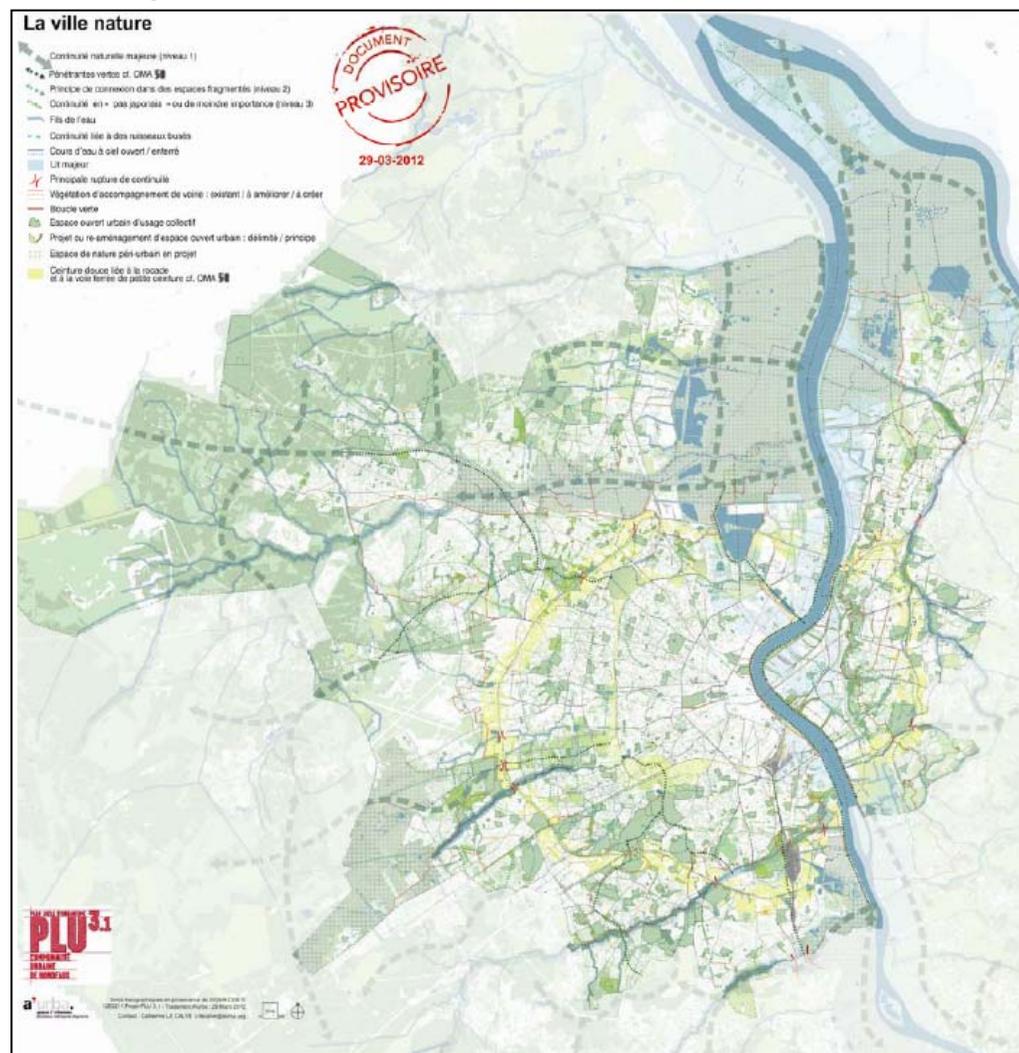
Six orientations générales pour mettre en œuvre le projet

Débat sur les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU 3.1

12 octobre 2012 - Conseil communautaire

Orientation 2 : « Économiser et protéger les ressources naturelles tout en anticipant les risques »

- Assurer la mise en relation des continuités écologiques majeures du grand territoire naturel et l'espace urbanisé
- Économiser les ressources naturelles et maîtriser la consommation énergétique
- Révéler une « infrastructure naturelle » ouverte aux usages urbains
- Prendre en compte le risque inondation et le régime fluvial dans l'urbanisation
- Anticiper dans l'aménagement le traitement et la prévention des nuisances



Débat sur les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU 3.1

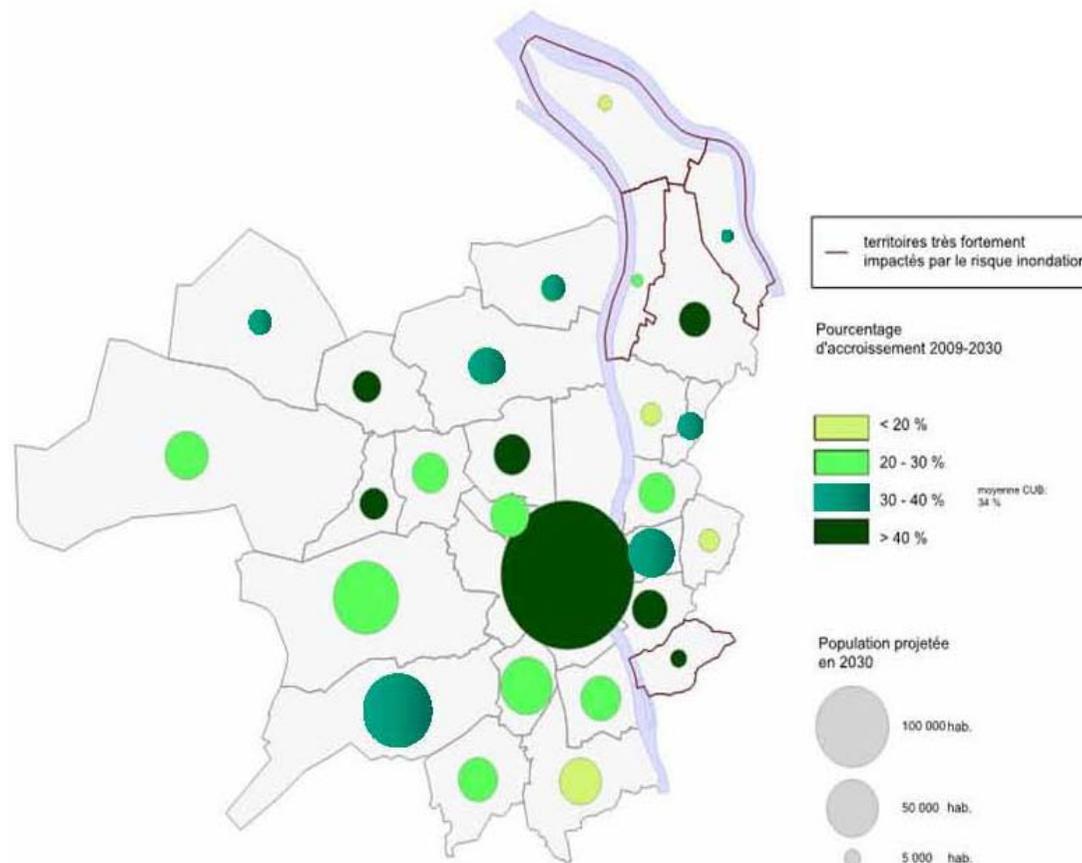
12 octobre 2012 - Conseil communautaire

Orientation 3 : « Faire évoluer l'offre urbaine en tenant compte de toutes les catégories de population, dans la diversité de leurs besoins, de leurs attentes et de leurs ressources »

□ Générer une politique d'habitat permettant de répondre à l'ensemble des besoins, tant dans le parc locatif que dans l'accession :

- Permettre des parcours résidentiels complets à des prix adaptés à toutes les catégories de la population au sein de l'agglomération,
- Assurer la production d'un nombre suffisant de logements neufs pour répondre aux besoins de la population dans toute sa diversité,
- Soutenir par l'action publique l'amélioration du parc de logements existants pour qu'il présente un haut niveau de qualité d'habitabilité,

Contribution des communes à l'agglomération millionnaire



Débat sur les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU 3.1

12 octobre 2012 - Conseil communautaire



□ Générer une politique d'habitat permettant de répondre à l'ensemble des besoins, tant dans le parc locatif que dans l'accession :

- Organiser le projet d'accueil autour de la notion de mixité sociale et intergénérationnelle
- Construire l'habitat social en priorité dans les secteurs bien desservis en transport en commun,
- Des solutions d'hébergement temporaire et de logement pour les personnes et ménages en difficulté
- Des conditions d'accueil dignes pour les gens du voyage

Rééquilibrer la composition de la population sur le territoire communautaire

	Estimation mars 2012		Position des communes du 26/03	
	Pop 2030	logements nécessaires par an	Pop 2030	logements nécessaires par an
Ambarès-et-Lagrave	25 000	280	20 000	160
Ambès	4 000	30	4 000	5
Artigues-près-Bordeaux	8 000	30	8 000	30
Bassens	8 000	50	8 000	50
Bègles	35 000	320	35 000	320
Blanquefort	20 000	160	19 000	200
Bordeaux	335 000	3 070	350 000	3 000
Bouliac	4 500	40	4 500	40
Le Bouscat	28 000	170	27 000	155
Bruges	22 000	230	22 000	205
Carbon-Blanc	9 000	70	9 000	70
Cenon	30 000	230	30 000	230
Eysines	24 000	180	24 000	180
Floirac	23 000	210	23 000	210
Gradignan	28 000	210	28 000	130
Le Haillan	15 000	170	15 000	110
Lormont	25 000	180	25 000	160
Mérignac	80 000	530	80 000	530
Parempuyre	10 000	80	10 000	110
Pessac	80 000	730	70/80 000	650
Saint-Aubin-de-Médoc	8 000	60	8 000	40
Saint-Louis-de-Montferrand	2 500	10	2 500	10
Saint-Médard-en-Jalles	35 000	220	33 000	200
Saint-Vincent-de-Paul	1 500	10	2 000	40
Le Taillan-Médoc	14 000	135	14 000	135
Talence	50 000	310	50 000	175
Villeneuve-d'Ornon	33 000	160	33 000	180
CUB	957 500	7 875	954/964 000	7 325

Hypothèses de travail présentées en bureau le 29/03/2012

Débat sur les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU 3.1

12 octobre 2012 - Conseil communautaire

- ❑ **Articuler l'évolution de l'urbanisation en fonction de l'offre de transports existante et future**
 - Développer un urbanisme de projets en faveur de l'offre de logements le long des axes de transports collectifs actuels ou programmés

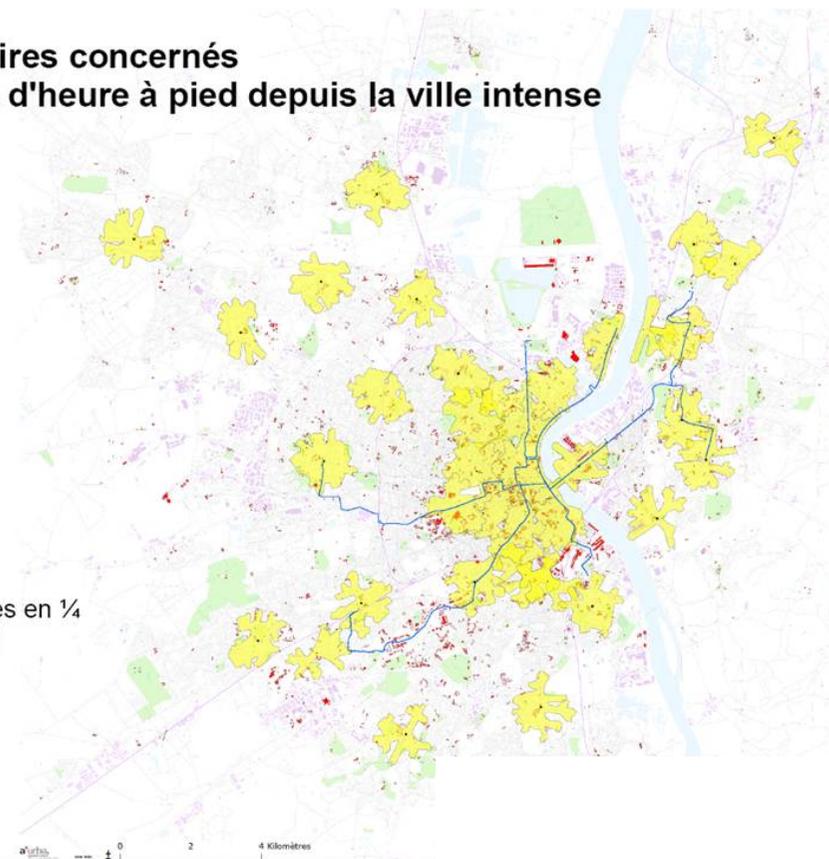
- ❑ **Consolider une offre métropolitaine de déplacements en cohérence avec le projet d'accueil**
 - Organiser la ville pour permettre un accès aux services du quotidien en ¼ d'heure en mode actif (marche, vélo)
 - Réaliser la troisième phase du réseau de tramway et préparer les évolutions à venir du réseau de transports collectifs
 - Faire évoluer les pratiques de mobilité en limitant le recours à la voiture particulière.

- ❑ **Favoriser les changements de comportements et la complémentarité des modes**
 - Covoiturage, plan de déplacement urbain des entreprises.
 - Espace public partagé ouvert à tous les modes

Orientation 4 : « Organiser le territoire en articulant offre de transports et urbanisation »

2. Les territoires concernés

La ville du ¼ d'heure à pied depuis la ville intense

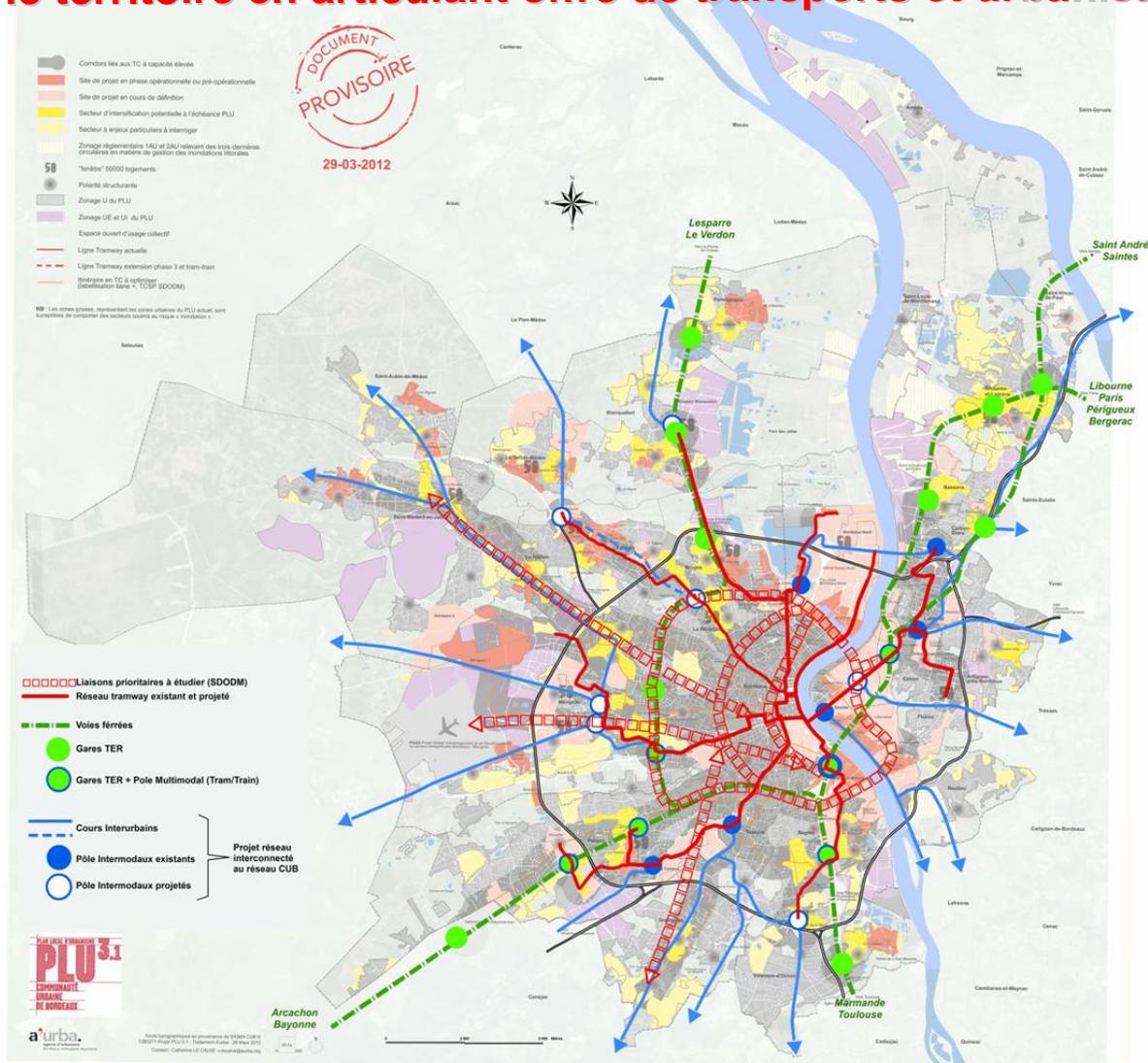


Les territoires accessibles en ¼ d'heure à pied (à 4km/h)

Débat sur les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU 3.1

12 octobre 2012 - Conseil communautaire

« Organiser le territoire en articulant offre de transports et urbanisation »



Débat sur les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU 3.1

12 octobre 2012 - Conseil communautaire

Orientation 5 : « Valoriser le projet de territoire grâce à la diversité des milieux naturels et agricoles, et des paysages »

☐ **La charpente naturelle, « infrastructure » de l'urbain**

- Créer un maillage favorisant la mise en réseau des espaces naturels jusqu'au cœur de l'agglomération
- Conforter et accroître la présence de l'élément naturel dans l'espace urbanisé
- Traiter les franges, zones de contact entre les parties urbanisées et la nature

☐ **Valoriser le patrimoine et les paysages remarquables comme biens collectifs mais aussi supports de projet**

- Accompagner les politiques de protection et de valorisation du patrimoine architectural et du paysage, tout en les adaptant aux modes de vie contemporains
- Faire vivre et évoluer les dispositifs de protection du « grand patrimoine bordelais »
- Élargir l'inventaire et la notion d'élément patrimonial inscrit
- Stimuler l'innovation et la créativité architecturale, notamment dans les secteurs de projet

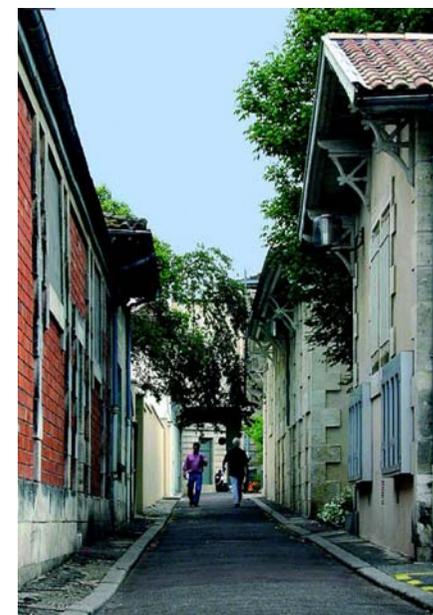


Débat sur les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU 3.1

12 octobre 2012 - Conseil communautaire

Orientation 6 : « Concilier mode de vie métropolitain et cadre de vie de proximité »

- Affirmer le rôle des centralités de ville et de quartiers de l'agglomération bordelaise et valoriser les équipements et les services présents sur le territoire
- Organiser une meilleure cohabitation entre les flux par une nouvelle hiérarchisation de la voirie et un grand réseau d'avenues métropolitaines et des espaces publics partagés et apaisés dans tous les quartiers
- Adapter l'offre de stationnement au niveau de desserte des quartiers, promouvoir des parkings mutualisés
- Mieux intégrer la distribution des marchandises en ville
- Accompagner l'évolution des tissus à dominante résidentielle
- Faciliter l'accès à la Nature



Communication sur le projet urbain. Volume 3

MME TOUTON. -

Depuis plus de deux ans après le lancement de la révision du Plan Local d'Urbanisme ont été tenues de nombreuses réunions de co-construction et de rencontres entre techniciens et des concertations publiques menées dans toutes les communes, à la suite de quoi la Communauté Urbaine propose aujourd'hui dans son Projet d'Aménagement et de Développement Durable 6 orientations générales.

Il s'agit de :

- Renforcer le poids démographique et économique de la métropole sans augmenter l'enveloppe urbanisée ;
- Économiser et protéger les ressources naturelles tout en anticipant les risques ;
- Faire évoluer l'offre urbaine en tenant compte de toutes les catégories de population dans la diversité de leurs besoins, de leurs attentes et de leurs ressources ;
- Organiser le territoire en articulant offres de transport et urbanisation ;
- Valoriser le projet de territoire grâce à la diversité des milieux naturels ;
- Conjuguer mode de vie métropolitain et cadre de vie de proximité.

Ces deux années passées ont donc débouché sur ce que la Communauté Urbaine considère comme les grandes options fondatrices du PADD, qui, chacun en conviendra, sont difficilement contestables.

Si le calendrier communautaire de la révision du PLU 3 en 1 est maintenu, le travail d'écriture réglementaire qui va traduire ces grands principes sera terminé en juin prochain dans un très court temps sur des enjeux extrêmement engageants, des enjeux qui détermineront les conditions de la vie urbaine de nos concitoyens pour les 10 prochaines années, car les vrais sujets vont être désormais débattus :

Quelle hauteur sera autorisée pour la construction d'un bâtiment collectif dans un secteur pavillonnaire ?

Quel pourcentage d'espaces verts devra être respecté pour la construction d'une maison individuelle ?

Combien de places de stationnement seront exigibles pour la création d'un logement ?

Quel dispositif mettre en place pour favoriser l'activité économique dans les quartiers ? et bien d'autres questions.

Dans son projet de territoire présenté en Conseil Municipal et transmis depuis plus d'un an à la CUB, Bordeaux a clairement affiché ses intentions sur ces sujets.

En outre, la parution du troisième volume du Projet Urbain vient à point nommé pour asseoir les ambitions bordelaises et faciliter les opérations d'un Plan Local d'Urbanisme territorialisé. Car au-delà du consensus de principe qu'inspirent ces orientations générales, nous proposons de les observer au regard des enjeux et objectifs portés par le Projet Urbain de Bordeaux, à savoir un développement à enveloppe urbaine constante respectueux de l'identité des territoires en phase avec le Projet Urbain de Bordeaux. Celui-ci et le PADD sont cohérents dans la volonté d'opérer un recentrage démographique au profit de notre métropole au cours des 20 prochaines années, et cela à enveloppe urbaine constante.

Dans cette quête commune de la métropole, l'agglomération et sa ville centre affichent le même dessein, celui de miser sur le renouvellement des territoires déjà urbanisés, ceux dont les limites sont perçues.

La composition de la ville sur elle-même s'affiche comme un modèle de développement vertueux. La gestion raisonnable des ressources, l'économie des déplacements et l'attention portée aux investissements publics déjà consentis apparaîtront comme les conditions nécessaires à l'accueil de nouvelles populations.

Les grands sites de projets d'Euratlantique, des Bassins à Flots, de la plaine rive droite et de Bordeaux Nord qui préfigurent les nouvelles centralités bordelaises auront ce rôle majeur d'accueil de plus de 80% de la production de logements neufs et de la croissance démographique d'ici à 2030, une production équivalente au projet communautaire « 50.000 logements ».

Dans ce travail au sein de l'enveloppe urbaine que Bordeaux encourage, les grands principes énoncés dans ce PADD liés à l'économie et à la protection des ressources naturelles, à la valorisation de la diversité des milieux naturels sont depuis longtemps appliqués sur le territoire bordelais et permettront d'accompagner la poursuite de l'action municipale.

On peut en citer quelques exemples comme la mise en œuvre depuis 2011 du Plan Vert qui a permis entre autres la création de 33 ha d'espaces verts, de 23 ha de plantation d'accompagnement de voirie et la réhabilitation de 48 ha de parcs et jardins.

Mais aussi, autre exemple, l'encouragement au développement des énergies renouvelables avec la réalisation très récente des ombrières en panneaux photovoltaïques du parking du Parc des Expositions dont la production équivaut à 6 mois d'éclairage public de la ville.

Enfin dans le cadre de la préservation du patrimoine bâti, le recensement de la ville de pierre qui date de 2004 et se poursuivra jusqu'en 2016 permettra la préservation des caractéristiques architecturales et urbaines de 40.000 parcelles.

L'enjeu d'un patrimoine vivant est donc depuis longtemps entré dans le projet urbain bordelais.

Nous approuvons également l'idée d'un projet d'aménagement territorialisé qui permettra une pleine expression des projets de territoires de chaque commune, et qui pour Bordeaux facilitera grandement la lecture de son territoire dans l'application future des règles d'urbanisme.

Au-delà du secteur sauvegardé, le PLU à Bordeaux se déclinera en seulement 4 configurations urbaines avec chaque fois un règlement adapté :

- Le secteur de la ville de pierre qui en 2015 couvrira les deux tiers des territoires bâtis, qui incarne parfaitement, comme je viens de le dire, l'idée d'un patrimoine préservé, mais en évolution. C'est une démarche originale où Bordeaux conçoit la règle et l'instruit.

- Deuxième secteur, les quartiers résidentiels de Caudéran et Saint-Augustin pour lesquels nous voulons des évolutions réglementaires significatives amenant à limiter l'insertion de bâtiments collectifs de plusieurs étages dans les zones pavillonnaires, sans obérer pour autant le développement de ces quartiers.
- Le quartier de Bordeaux-Maritime au-delà de la rocade qui conservera sa vocation économique et où l'accueil des entreprises et des futurs emplois bordelais demeure une priorité.
- Enfin les grands secteurs d'aménagement, incarnation de l'urbanisme de projets, déjà largement allégés dans leur écriture réglementaire et où les objectifs de densification à Bordeaux comme ailleurs dans l'agglomération seront les plus importants.

Deuxième enjeu, les orientations portant sur les stratégies d'habitat et de déplacement qui posent encore question pour la Ville de Bordeaux. Ce sont des thèmes relevant plus directement de la politique communautaire. Ils méritent d'être débattus et questionnés.

En ce qui concerne la politique d'habitat, on peut, comme le suggère le projet d'aménagement, raisonner sur une base théorique qui est celle d'offrir un parcours résidentiel complet au sein de l'agglomération. Chacun, y sera favorable.

Chacun sera favorable également aux enjeux très larges portant sur une réponse en offre de logements adaptés à toutes les catégories de population.

Mais à quelques mois de l'arrêt du projet de PLU ces orientations et le travail mené depuis leur validation en Conseil Communautaire en octobre paraissent encore imprécis quant aux modalités d'application et aux moyens de contrôle des objectifs énoncés.

Dans sa stratégie en matière d'habitat, Bordeaux a depuis longtemps affiché ses intentions. A partir d'une production annuelle de 3000 logements sur les 7325 prévus sur l'ensemble de la Communauté Urbaine nous avons déjà affiché notre souhait d'avoir 35% de logements locatifs sociaux, 20% destinés à l'accession abordable et 45% en accession libre.

C'est d'abord dans les opérations d'aménagement que cet enjeu devra être tenu et que les dispositifs de contrôle appropriés pourraient être mis en place dans le Plan Local d'Urbanisme.

En matière de réhabilitation du parc de logements existant l'opération Bordeaux (Re)Centres se pose comme un enjeu majeur d'agglomération, car au-delà de la production d'une offre de logements diversifiée cette opération qui est prévue jusqu'en 2018 promeut une nouvelle manière de vivre en centre ville avec l'idée de donner une image positive de l'habitat dans les quartiers anciens en travaillant sur l'habitabilité et l'amélioration des performances énergétiques et la qualité d'usage.

Sur l'enjeu des mobilités Bordeaux se retrouve dans l'engagement pour les déplacements doux et le plus grand partage de l'espace public. En complément de la reconquête de l'espace public et de la mise en service du tramway, nous avons avec les plans piéton et vélo mis en œuvre à l'échelle de la ville cette politique volontariste que le PADD confortera.

Nous sommes également favorables à une utilisation plus raisonnée de la voiture en ville, plus qu'à une réduction drastique de sa place dans l'agglomération. Car qu'elle soit alimentée au pétrole, ou nous l'espérons dans quelques années majoritairement par électricité, elle restera le moyen de transport privilégié de nos concitoyens avec lequel nous devons composer.

La généralisation des zones 30 et des voies partagées, la mutualisation du stationnement, la mise à disposition d'un nombre plus important de bornes de recharge électrique et les dispositifs comme le co-voiturage ou la voiture en libre partage seront au cœur de la politique des déplacements de notre ville.

Ce PADD pose en revanche plus d'interrogations sur le développement du réseau de transport collectif, en particulier son calendrier, surtout si on le met en parallèle avec celui des grandes opérations d'aménagement bordelaises.

Annoncée à l'horizon 2025 / 2030 dans le cadre du SDODM, la réalisation de travaux de la desserte de la rive droite interviendra alors que les territoires de projets censés être desservis seront depuis longtemps habités. Ce décalage entre en contradiction avec l'une des orientations majeures de ce PADD qui est d'organiser le territoire en articulant offre de transports et urbanisation. Ce décalage pénalise la ville centre.

Nous avons déjà exprimé plusieurs fois ce point de vue car il n'est pas réaliste d'imaginer un centre de l'agglomération limité au centre traditionnel de Bordeaux. Il n'est pas non plus réaliste d'imaginer une métropole dépourvue d'un centre correctement irrigué en transports en commun et à la hauteur de la croissance démographique et des emplois qu'il va apporter à l'agglomération.

Ce projet ne met donc pas suffisamment en avant cette force que nous pourrions collectivement retirer de ce centre élargi.

Avec les nouvelles centralités de la métropole de demain pourront se développer les pôles secondaires indispensables dans les communes et proposer une structure à la fois cohérente, efficace et humaine.

Un autre point nous interroge dans ce PADD, ce sont les enjeux de la concertation et de l'urbanisme de projets qui sont peu présents.

Notre métropole d'ici à 2030 doit mettre en œuvre de nouvelles méthodes dans la conduite de son développement urbain. L'exemple des Bassins à Flots a inauguré depuis 2009 la méthode de l'urbanisme négocié qui constitue un mode opératoire pragmatique lorsque les acteurs privés de la construction sont positionnés dans certains territoires stratégiques de développement de notre métropole.

Cette nouvelle manière de faire de l'urbanisme dans lequel la règle s'adapte au projet n'est pas synonyme de déréglementation mais de souplesse et d'adaptabilité. Ces réflexions qui animent aujourd'hui le débat sur la manière de faire l'urbanisme devraient être affichées à notre sens plus clairement dans ce PADD.

A l'heure où notre métropole élabore ses grands principes de développement, où elle redéfinit ses modes opératoires et révisé ses (... ?) de planification urbaine, il semble pertinent de s'interroger maintenant sur une pratique de l'urbanisme plus ouverte et d'explorer les possibilités qu'elle offre de construire durablement notre territoire.

Dans le cadre de cet urbanisme de projets doit aussi figurer de manière prééminente l'objectif de concertation. Cette exigence est aujourd'hui considérablement accrue et à tous les niveaux. D'abord à celui des quartiers où l'on ne peut plus concevoir un équipement de quartier sans le penser avec les riverains et les associations. La pratique des ateliers de proximité s'est généralisée en particulier à Bordeaux, mais ailleurs aussi. Les bases d'une forme de démocratie permanente sont posées. Nous devons avoir la certitude que dans les années à venir chaque habitant aura la possibilité de s'exprimer, de s'approprier un sujet qui le touche et de participer à l'élaboration des choix faits pour son quartier, sa ville et sa métropole.

Par ailleurs, cette concertation doit se développer également avec les grands acteurs économiques, même si des initiatives ont déjà été prises en ce sens. La préoccupation de l'emploi est essentielle et complémentaire avec nos objectifs en termes d'habitat et de population. Tout ceci doit être étroitement concerté avec les acteurs économiques qu'ils soient institutionnels ou du secteur privé.

Il faut reconnaître la complexité de la mise en place de cette nouvelle politique urbaine intégrant les règles du droit des sols à celles des politiques de l'habitat et de déplacement. Ce PLU version Grenelle est une première à l'échelle nationale avec toutes les imperfections et surtout les questions que cela suppose. Mais par l'absence d'une réflexion sur ce qu'est l'urbanisme aujourd'hui et d'un vrai regard sur les enjeux de la proximité au plus près des préoccupations des acteurs de la ville, ce PADD, en dépit de nombreuses orientations dans lesquelles la ville se retrouve pleinement, s'apparente à notre sens plus à une démarche au fil de l'eau qu'à une opportunité prise de repenser notre manière de construire la métropole bordelaise de demain.

M. LE MAIRE. -

(Intervention illustrée par la présentation d'une image vidéo)

Merci Madame.

Comme Elizabeth TOUTON vient de le dire et comme nous l'avons dit au Conseil de Communauté Urbaine qui a examiné ce projet, les grandes orientations du PADD nous conviennent parce qu'elles sont tout à fait cohérentes avec le travail que nous avons accompli nous-mêmes dans le cadre des projets urbains successifs de la Ville de Bordeaux. Je ne reviens pas sur ces grandes orientations.

Je voudrais souligner en revanche une lacune importante dans ce document c'est la place réservée à la ville centre. La question de la place de Bordeaux dans l'agglomération est traitée avec discrétion, c'est le moins qu'on puisse dire. Je choisis volontairement un mot peu agressif.

Nous constatons bien depuis une quinzaine d'années que c'est l'attractivité de la ville centre qui a été la locomotive du développement de l'agglomération. Je pense que tous les élus de Bordeaux seront attachés à ce que notre ville continue à jouer ce rôle.

Ce n'est pas exactement ce qui est dit dans ce texte, même si rien de contraire n'y figure, mais il manque, de ce point de vue, de clarté et de volontarisme. C'est la raison pour laquelle j'ai souhaité rapidement rappeler ici les grandes lignes du Projet Urbain dans sa phase numéro 3 telles que j'ai eu l'occasion de les présenter récemment à la population.

Je voudrais pour l'illustrer que l'on puisse projeter ce plan, qui n'est pas peut-être d'une lisibilité absolue, mais résume bien l'ambition de cette phase 3 du Projet Urbain qui consiste à conforter la ville centre et à élargir sa centralité. Nous l'avons illustré par cette image peut-être un peu audacieuse de pleine lune succédant au croissant de lune du Port de la Lune.

Pour ne pas être trop long je voudrais me contenter de faire rapidement le point des différents éléments qui vont contribuer à la réalisation de cette centralité élargie de Bordeaux.

Cela commence par le site de Ginko, ici, que vous connaissez tous : 32 ha, 2800 logements, une opération qui est déjà bien lancée puisque 850 logements devraient être livrés pour le mois de mars 2014, soit 1700 nouveaux habitants.

Les équipements scolaires et les espaces publics seront livrés en phase avec ces logements puisque le groupe scolaire fonctionne d'ores et déjà ainsi que la crèche.

Le gymnase devrait être livré au 1^{er} trimestre 2014.

La Maison de la danse, dans les mêmes délais.

Le jardin-promenade au second semestre 2014.

La desserte de ce quartier Ginko par le tramway est en cours de réalisation. La première phase devrait être terminée au printemps 2014. Je ne m'attarde pas davantage sur cette opération qui a progressé depuis que le top départ a été donné dans des délais tout à fait satisfaisants. Deuxième élément de ce que j'ai appelé l'arc de développement durable, les Bassins à Flots, l'un des sites les plus prometteurs du développement urbain de notre cité.

160 ha, 5400 logements programmés.

Mais aussi 230 m² de Shon dédiés à l'activité économique commerciale ou nautique.

25.000 m² pour des équipements publics.

Où en est-on ?

Le siège de C Discount sur les quais a été livré.

Des permis sont d'ores et déjà accordés pour 1900 logements et 27.000 m² d'activités.

8 permis supplémentaires sont en cours d'instruction pour un millier de logements et 36.000 m² d'activités.

Certains chantiers sont d'ores et déjà ouverts : celui de Vinci, celui de Nexity, celui de Bouygues pour un total d'environ 800 logements.

BMA qui est chargé d'aménager le site de la fourrière devrait lancer la consultation qui nous permettra de progresser dans cet aménagement.

En ce qui concerne les équipements et les espaces publics je ne reviens pas sur l'ouverture du pont Jacques Chaban-Delmas il y a quelques jours.

La Maison du Projet a été inaugurée, elle, à la fin de l'année dernière.

Un premier groupe scolaire devrait être livré en mars 2014.

Quant au chantier du Centre des Civilisations du Vin, il démarre pour une livraison en 2015. De l'autre côté du pont Jacques Chaban-Delmas, troisième terrain de développement de notre Projet Urbain phase 3, Brazza Nord, 60 ha, un potentiel de 4800 logements, avec toujours la même règle c'est-à-dire 55% de logements sociaux et à prix maîtrisés. 8500 habitants. C'est un quartier mixte qui prévoit un large accueil des activités économiques et artisanales réparties sur l'ensemble de ce territoire, notamment sur le terrain de Soferty. Nous entrons en phase de réalisation dès 2013.

Les premières acquisitions foncières sont en cours de négociation. Nous avons désigné M. Youssef Tomé(?) comme architecte urbaniste coordonnateur de l'opération sur le modèle de ce qu'a fait M. Nicolas Michelin pour les Bassins à Flots.

Le PLU a été modifié pour permettre la réalisation du projet de ville, notamment la mixité des usages entre logements et activités.

Territoire suivant, la Zac Bastide Niel. 30 ha, 3200 logements, 5000 habitants. L'aménageur devrait être désigné au second semestre de cette année 2013, et les premiers sites pilotes lancés dans la foulée avec de premières réalisations livrables en 2016.

En remontant le fleuve on arrive sur le territoire de l'Opération d'Intérêt National avec notamment le secteur de Deschamps et de Garonne Eiffel de part et d'autre de la ligne de chemin de fer et du pont ferroviaire. C'est 7500 logements, 158 m² de bureaux et 58 m² de locaux d'activités.

L'équipe TVK a été retenue.

L'Etablissement Public Administratif Bordeaux Euratlantique prépare le dossier de création de la Zac pour la fin 2013.

Nous avons un petit retard sur cette opération dû à la mise en œuvre du plan de protection du risque inondation, mais nous progressons dans ce domaine. La CUB devrait pouvoir acquérir la compétence inondation.

L'entreprise Fayat a d'ores et déjà annoncé son intention de réinstaller son siège social sur ce projet dans un bâtiment important. Les premières réalisations seront lancées à partir de 2016 sur la partie caserne de La Benaugue notamment.

Lorsque l'on franchit à nouveau le fleuve on se retrouve évidemment dans le périmètre de la gare sur la Zac Saint Jean / Belcier. 145 ha, 4000 logements, 290.000 m² de bureaux en phase avec la réalisation et l'extension de la gare à grande vitesse.

L'arrêté de création de la Zac a été pris par Monsieur le Préfet au mois de janvier dernier. Au second semestre 2013 aura lieu l'instruction des premiers permis de construire et un début des travaux d'aménagement.

Certains programmes sont déjà validés comme l'installation du Frac dans l'immeuble appelé Méca, sous maîtrise d'ouvrage de la Région le long des quais.

L'implantation du siège de la Caisse d'Épargne.

La rénovation des locaux du groupe Bernard.

L'implantation de différents locaux de bureaux. L'Etablissement Public a notamment signé un premier protocole avec un promoteur sur 52.000 m² de l'îlot d'Armagnac numéro 2 au sein duquel GDF-SUEZ a décidé d'installer son siège social régional sur 10.000 m² de bureaux.

Voilà sur ce que j'ai appelé l'arc développement durable.

Je voudrais aussi souligner l'importance de Bordeaux (Re)Centres dans le centre historique. 100 millions d'euros d'investissements. C'est un des projets les plus avancés en France tant sur le plan financier qu'opérationnel, avec un potentiel de 1500 logements neufs ou rénovés d'ici 2020 en particulier sur le site de Santé Navale qui a été confié à BMA, sur le site de l'îlot des Remparts, ou sur le site de Lentillac sur la place André Meunier.

Au total sur ces 3 sites, un millier de logements sociaux publics et privés.

Cette opération avance. Le premier permis de construire en cours d'instruction pour l'opération du Mirail est à l'étude pour accueillir les élèves de l'Ecole Nationale de la Magistrature.

En 2013 nous allons lancer l'aménagement de la rue Kléber en rue-jardin, ainsi que l'aménagement de la place André Meunier, et une ouverture provisoire du jardin des Remparts.

Deux autres territoires de projets sur lesquels je voudrais m'arrêter quelques instants.

D'abord Bastide-Benauges avec là aussi un potentiel de 600 nouveaux logements en compensation de 180 logements démolis et 800 logements réhabilités.

Les premiers aménagements du parc Pinson sont programmés pour 2013.

Les premières livraisons de logements rue du Petit Cardinal également en 2013, ainsi que les premiers relogements de la barre D qui a vocation à être démolie en 2014.

Les études pré-opérationnelles pour la requalification du boulevard Joliot-Curie seront également engagées en 2014.

Sur 2014 / 2018 il est prévu de reconfigurer le pôle commercial, de requalifier l'espace sportif Galin, et en 2018 aura lieu le déménagement du collège Ellul avec de 2020 à 2030 la livraison de la dernière phase de logements et du pôle culturel à l'emplacement du collège, avec bibliothèque et commerces.

Enfin je vous rappelle que nous avons décidé de lancer une étude urbaine sur deux quartiers de Bordeaux, Caudéran tout d'abord et Saint-Augustin.

Sur Caudéran en particulier l'étude urbaine a été lancée en janvier 2013. Nous nous attaquons sans tarder au site Carton-Tassigny avec l'acquisition du site, qui appartient à l'Etat, en 2013, et le lancement de l'aménagement pour la réalisation d'un équipement public sur le site et d'un programme de logements.

Voilà les différents territoires de projets de ce Projet Urbain 2030, mais je voudrais bien sûr insister aussi sur tout ce qui va avec, c'est-à-dire sur la poursuite du maillage en transport en site propre, Mme TOUTON l'a évoqué tout à l'heure.

Je rappelle pour mémoire les décisions déjà prises.

La construction de la ligne D du tramway.

Le reste à étudier dans le cadre du SDODM, du Schéma Directeur des Déplacements Métropolitains. Je voudrais insister sur les priorités qui sont les nôtres dans ce domaine.

Tout d'abord la réalisation du TSP qui doit relier Cracovie et son faisceau ferré, la rue Lucien Faure, le pont Jacques Chaban-Delmas, la plaine rive droite, Floirac et le pont Jean-Jacques Bosc. C'est pour nous un axe tout à fait vital qui accompagne notre arc de développement durable.

Dans ce SDODM nous veillerons aussi à ce que figurent : une liaison en TCSP tramway en direction de Saint-Médard-en-Jalles par Caudéran, la liaison avec Gradignan et la réactivation du chemin de fer de ceinture avec notamment la nécessité d'améliorer la liaison entre l'aéroport et la ville avec deux solutions qui ne sont pas alternatives mais complémentaires, d'abord la poursuite de la ligne de tramway jusqu'à l'aéroport qui permettra aux usagers de l'aéroport d'aller à la gare et également en centre ville, et la liaison avec la gare d'Arlac ou la gare de Pessac qui permettra de poursuivre jusqu'à la gare par le chemin de fer de ceinture. Nous attachons beaucoup d'importance, vous le savez, dans le cadre de ce Projet Urbain au développement de la trame verte de Bordeaux avec la trentaine d'hectares du Parc aux Angéliques qui progresse d'un hectare chaque année mais qui a vocation aussi à s'étendre en direction du pont Saint-Jean dans le cadre de l'opération Garonne Eiffel.

Le jardin d'Ars qui aura une place importante dans la Zac Saint-Jean / Belcier.

Et toujours sur Garonne Eiffel, le jardin qui doit accompagner la voie ferrée sur la rive droite. Je terminerai en rappelant pour mémoire les grands équipements qui au-delà de la politique d'équipements de proximité dont j'ai donné la liste sur chacun de ces territoires, ces grands équipements qui permettront d'accompagner le développement de la ville :

- la Cité des Civilisations du Vin,
- le nouveau stade,

- la reconversion du site de Lescure qui a fait l'objet jusqu'à présent d'un appel à idées intéressant sur la base duquel nous allons maintenant rédiger un cahier des charges qui nous permettra de lancer une véritable consultation d'architectes,
- et évidemment la Cité Municipale dont vous voyez le chantier de l'autre côté de notre jardin de la Mairie.

Voilà donc rapidement rappelées les grandes caractéristiques de ce Projet Urbain de la Ville de Bordeaux qui va se dérouler maintenant sur les 15 années qui viennent dans la perspective de 2030 et qui, vous le voyez, doit trouver toute sa place dans le PADD et le projet métropolitain de l'agglomération. Nous continuerons à veiller à ce qu'il soit pris en compte pour ce qu'il est, c'est-à-dire une pièce maîtresse du développement de l'agglomération.

Voilà ce que je voulais ajouter aux propos de Mme TOUTON.

Je donne maintenant la parole à qui l'a demandée, Mme NOËL depuis un certain temps déjà.

MME NOËL. -

Monsieur le Maire, permettez-moi de vous dire que je suis assez stupéfaite de la manière dont vous venez de présenter doublement deux délibérations rassemblées en une : d'une part le Projet d'Aménagement et de Développement Durable de la CUB, et d'autre part ce document « Vers le grand Bordeaux, du croissant de lune à la pleine lune » que vous avez porté dans nos boîtes aux lettres.

Je suis extrêmement surprise parce qu'en lieu et place d'une présentation du PADD du PLU tel qu'il nous a été communiqué à l'ordre du jour et tel qu'il se doit être, le relais du dossier qui a été présenté en Communauté Urbaine et qui est présenté dans toutes les communes de la Communauté Urbaine, vous proposez une approche totalement différente de ce PADD et vous en faites un commentaire particulièrement critique.

Je suis extrêmement étonnée de cette présentation à laquelle je viens d'assister. Je n'avais pas enregistré un commentaire de cette nature lorsque ces débats ont eu lieu à l'intérieur de l'instance communautaire. J'ai d'ailleurs carrément envie de vous poser une deuxième question : avez-vous l'intention d'approuver le PADD de la CUB tel que vous l'avez porté au débat dans le cadre de la délibération et tel que vous venez de le présenter, c'est-à-dire de manière totalement critique et contradictoire avec le document qui nous a été donné à l'ordre du jour ?

Si vous n'avez pas l'intention de l'approuver ça serait une chose intéressante. J'aurais souhaité que vous nous le précisiez de manière extrêmement claire.

La deuxième interrogation porte sur la communication que vous venez de faire sur le Projet Urbain. Nous attendions cette communication Volume 3 qui ne figurait pas à l'ordre du jour. Il nous a été répondu que cette communication était donc ce magnifique ouvrage illustré d'environ 200 pages, sur papier glacé. Je n'avais pas compris qu'il s'agissait de ladite communication. J'avais considéré plutôt qu'il s'agissait d'un document de plus à verser aux documents de campagne électorale que vous produisez massivement et à grands frais ces derniers temps au service de votre réélection.

Je vais donc commenter quelque peu la seule chose qu'il m'était donnée d'analyser et d'examiner comme communication sur le Projet Urbain c'est-à-dire ce document. Très honnêtement je dois vous dire que la tonalité de l'ouvrage rend tout commentaire extrêmement difficile à exercer puisque décidément nous sommes à la lecture de ce document au royaume des bisounours où tout est parfait dans le meilleur des mondes.

Une phrase, j'en citerai une, je pourrais en citer à foison, une phrase me semble résumer cet état d'esprit : « Bordeaux une ville modèle parfaite ; ce que le Maire Alain JUPPE a fait à Bordeaux ces 10 dernières années est remarquable ! »

(Applaudissements)

MME NOËL. -

L'ensemble de l'ouvrage affiche donc cette démonstration d'une ville parfaite avec un rappel historique et une date à partir de laquelle tout prend forme : 1995. On croit rêver.

MME NOËL. -

Ne m'interrompez pas toutes les minutes je vais épuiser mon temps de parole.

La liste des morceaux choisis serait longue. Est-ce bien utile ? Je vais en lister cependant quelques-uns pour le plaisir et avoir le plaisir de vous entendre applaudir quelques fois supplémentaires.

J'ai lu les 200 pages avec beaucoup d'intérêt. Je me suis donnée beaucoup de mal.

Concernant le logement, aucune difficulté, aucun manque n'est signalé, pas plus que l'inadéquation entre les prix des logements tant locatifs qu'en accession et la capacité financière des ménages, aucune inadéquation entre les deux termes n'est évoquée. Rien sur le manque patent de logements sociaux. Rien sur les résultats concernant l'accession sociale qui pour l'instant sont très limités.

En revanche, et là je vous demanderai une explication de texte parce que cette phrase ne correspond à aucune réalité, je lis page 17 : « Bordeaux est la seule ville de la Communauté Urbaine à disposer d'un règlement d'aide aux logements sociaux ». Je vous demande une explication. Je ne comprends pas ce que cela veut dire et je pense de toute façon que c'est totalement inexact.

Emploi : tout va là encore pour le mieux dans le meilleur des mondes. Vous affichez page 117 que Bordeaux a créé autant d'emplois qu'elle n'a accueilli d'habitants. Vous avez d'ailleurs dans ce registre une forte propension à confondre Bordeaux avec l'agglomération dans son entier. Permettez-moi de vous le faire remarquer. Ainsi vous écrivez :

« L'énorme chantier du tram, celui des quais, des ponts, la construction de nouveaux quartiers, la réhabilitation des quartiers anciens c'est de l'emploi, or Bordeaux reste la Ville de France qui a les plus gros projets pour l'avenir. »

Reconnaissez avec moi que le satisfecit peut être élargi à l'ensemble de l'agglomération bordelaise pour ce qui concerne les chantiers tram, quais, ponts, et pas seulement à la Ville de Bordeaux.

Concertation, toujours et encore je vous cite sur la démocratie participative page 16 : « Bordeaux est certainement l'une des villes de France où l'exercice de la démocratie participative est le plus constant et le plus innovant. »

(Applaudissements)

MME NOËL. -

Décidément cela ne nous avait pas sauté aux yeux.

Les 200 pages sont de même nature, mais sur l'action sociale je ne résiste pas à lire une perle page 147 : « Grâce au relais assistante maternelle de La Bastide nous avons trouvé une assistance maternelle très rapidement et nous avons donc décliné l'offre de place en crèche qui nous a été proposée. »

Donc non seulement aucun problème pour l'accueil de la petite enfance, mais ce ménage, à la lecture de votre ouvrage, a eu carrément doublon dans l'offre, une offre surnuméraire, à la fois le relais assistante maternelle et la crèche. C'est merveilleux. Non seulement il n'y a pas de manque mais il y a du doublonnage. On croit rêver.

Les illustrations sont à la hauteur du texte. Vous avez fait de magnifiques cartographies. J'encourage chacun à aller voir ces très jolies cartographies sur fond noir donc on voit bien ressortir les éléments. Pour tous sujets - à peu près tous les sujets sont présentés de cette manière - le message est le même : avant 1995 un état des lieux faisant apparaître une assez grande pénurie et aujourd'hui, 2015, 2020, 2030 on atteint l'abondance et la prospérité. C'est très net par exemple pour la carte des espaces verts. L'état des lieux est assez pauvre, et là, pour le coup, la progression ne sautait pas aux yeux, donc vous avez cru bon d'ajouter une carte pour des arbres géo-localisés. Ça c'est magnifique. Parce que les arbres, en fait, ils existaient, mais là ils sont géo-localisés donc on les voit et d'un seul coup le lecteur voit s'offrir à lui un Bordeaux tout vert.

C'est encore plus caricatural page 56 sur la carte d'extension du réseau des mobilités douces où alors là on part de rien - voyez, c'est tout noir - et on arrive à tout, une toile d'araignée verte absolument extraordinaire.

Je vais en rester là pour ce document qui présente une tonalité assez homogène, un satisfecit sans aucune nuance sur le formidable travail du maire.

Ce Projet Urbain ne présente aucune considération sociale. Pourtant l'analyse des besoins sociaux devrait permettre malgré tout, chacun le sait, de tempérer un peu cette analyse, de poser un regard plus approprié sur votre politique, Monsieur le Maire. Mais ce n'est pas à l'ordre du jour de ce dossier. Pourtant quand on siège au CCAS, permettez-moi de vous le dire, nous avons une vision un peu différente de ce que peut dégager la question sociale sur la Ville de Bordeaux.

Le document que vous avez présenté à notre examen se termine comme il a commencé, par un engagement électoral. Cela me paraît tout à fait inapproprié à une présentation de votre communication en Conseil Municipal.

(Applaudissements des membres de l'opposition)

M. LE MAIRE. -

Merci.

M. RESPAUD

M. RESPAUD. -

Excellente intervention que celle de Marie-Claude NOËL, Monsieur le Maire, ce qui m'évitera d'approfondir certains points parce qu'elle a très bien dit un certain nombre de choses.

Nous avons eu en 96 un premier Projet Urbain, c'est-à-dire une vision de la ville à long terme. Il demandait à être adapté, c'est pourquoi en 2009 après votre élection vous nous avez proposé une grande fresque pour Bordeaux 2030. Moins de 4 ans après on fait un troisième volume qui vous apparaît nécessaire. Et comme les mots ont de la valeur, pour vous on passe de l'arc de développement à la pleine lune.

Comme quoi on avait bien fait de pointer un certain nombre d'insuffisances de votre précédent projet qui avait exclu de fait un certain nombre de quartiers, notamment Caudéran. Pas un mot sur Caudéran.

Donc à moins d'un an d'une élection un nouveau projet nous est présenté.

Je partage votre souci, Monsieur le Maire, d'avoir lié votre projet avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable de la CUB qui vise à établir un grand projet métropolitain pour l'avenir.

Je le dis, parce que ça n'a l'air de rien mais il y a eu un changement important. En 96 lors de votre premier projet, mais même en 2009 pour le second projet, il n'y avait rien au niveau de la Communauté Urbaine. Du moins il n'y avait que des documents en ordre dispersé. Il y avait le Plan Local d'Urbanisme, il y avait le plan des déplacements, il y avait le Programme Local de l'Habitat. Bref, une mosaïque sympathique mais pas de grands projets au niveau de la Communauté Urbaine. Et sous l'impulsion de Vincent FELTESSE un projet métropolitain est en marche. Un grand projet.

Les Rencontres de la Fabrique Métropolitaine à laquelle d'ailleurs pratiquement tous les Conseillers Municipaux ici présents ont participé sous l'égide de la Communauté Urbaine, ont montré qu'il est en train de se forger une vraie conscience communautaire, une conscience métropolitaine qui transcende l'appartenance de chacun à une commune, fut-elle importante. C'est une métropole qu'on souhaite millionnaire, non seulement comme un objectif mais comme une nécessité. En effet, la Gironde fait partie des départements les plus attractifs de la dernière décennie. Près de 15.000 personnes supplémentaires chaque année, et cela va

se poursuivre. C'est-à-dire que si on veut lutter contre l'étalement urbain, si on veut que les familles restent sur l'agglomération il faut un effort plus important et un effort collectif en faveur du logement notamment social, mais également il faut rendre attractive la ville et ses quartiers, avoir les équipements nécessaires pour cela.

C'est ainsi que se sont forgés « les 5 sens pour un Bordeaux métropolitain » en pleine concertation avec les communes, en pleine concertation avec les associations et les habitants.

Le projet métropolitain c'est une exceptionnelle opportunité d'imaginer l'agglomération à 20 et 30 ans avec tous ceux qui font la ville.

Pour organiser ce travail de concertation la CUB a mis en place un comité de pilotage dans lequel siègent de nouveaux adjoints. La parole de Bordeaux est donc assurée. C'est pour ça que je ne comprends pas la remarque que vous faisiez tout à l'heure sur la quasi absence de la Ville de Bordeaux dans le projet de la Communauté Urbaine. Ou alors ça pose des questions par rapport à vos adjoints.

Donc à partir du moment où il y a gestation d'un projet pour la Communauté Urbaine nous sommes fondamentalement dans une situation différente de celle de 1996 et même de 2009. Ici, que nous dit-on ? Dans votre communication vous ne parlez ici que de Bordeaux. L'ouvrage que vous nous proposez est intéressant. Il a le mérite de faire le point sur là où on en est dans le projet bordelais, de resituer chaque opération dans un cadre global. C'est un bon document de communication électorale. Je n'insisterai pas puisque Marie-Claude NOËL l'a largement dit.. Ce n'est que ça.

Nous ne reprendrons pas tous les thèmes qui sont abordés dans les 200 pages de ce livre, mais à chaque fois que cela se présentera opération par opération. Bordeaux, elle l'a dit, c'est le pays du bisounours. Il n'y a aucun problème dans cette bonne Ville de Bordeaux.

Je crois que le véritable sens de votre communication c'est bien cela. D'un côté il y a la CUB, il y a le PADD, de l'autre il y a Bordeaux, mais Bordeaux est à la fois dehors et dedans. La dernière phrase de votre préface est éclairante à cet égard. Je crois qu'elle restera dans les annales de la CUB. Je ne sais pas si vous allez applaudir, Monsieur le Maire, parce que c'est une très belle phrase, donc je vous le permets. C'est page 22 :

« Alors Bordeaux en 2030 sera définitivement devenue une très grande métropole européenne rayonnante et attractive, et ce rayonnement elle le partagera évidemment avec son agglomération. »

(Applaudissements)

M. RESPAUD. -

Il y a donc la Ville de Bordeaux qui est dans le PADD, qui est dans la Communauté Urbaine mais qui est aussi en dehors du PADD, qui est en dehors de la Communauté Urbaine.

Le symbole le plus fort de votre superbe isolement, Monsieur le Maire, ça a été « Osez Bordeaux ». Le dynamisme retrouvé de l'agglomération bordelaise qui le doit évidemment, il ne faut pas le nier, à l'énergie de la ville centre, c'est une évidence, elle le doit aussi à l'ensemble de l'agglomération. Ça mérite pourtant mieux qu'une communication (...?) (*mot inaudible – panne de micro*).

Dans le contexte de la montée en puissance des métropoles européennes, dans la réalité des projets qui décloisonnent de plus en plus les frontières communales, dans un monde et une Europe où se multiplient partenariats et échanges, la Ville de Bordeaux marche à contre courant.

En effet, partout ailleurs ce sont des collectifs qui sont regroupés autour des métropoles ou des régions et qui portent les limites territoriales. A Lyon c'est la métropole lyonnaise. C'est « Orly-Lyon(?) », comme on l'appelle, à Strasbourg avec « Eurooptimiste », à Nice avec « Nice & Smart(?) » ce sont les agglomérations qui portent la marque, ce n'est pas la ville centre. Vous évoquez souvent Chaban-Delmas, de plus en plus souvent d'ailleurs, je ne sais pas pourquoi, mais lui c'est avec la CUB qu'il s'inscrivait dans le club des euro-métropoles. Vous prenez le courant contraire.

Alors que les principales collectivités territoriales et des structures comme BGI ont avancé pendant des mois sur un projet de manière fédératrice, force est de constater que la Ville de Bordeaux a développé unilatéralement son propre projet. Après le portail des médiathèques et des bibliothèques c'est un nouvel indice de repli volontaire de la ville sur son inventaire.

Et votre nouvelle communication aujourd'hui, 4 ans après le second projet, est un nouveau symbole du repli frileux de la Ville de Bordeaux sur elle-même.

Avec Vincent FELTESSE l'ensemble de l'agglomération, dont Bordeaux, avec Bordeaux, est entrée dans une coopération plus étroite. Avec vous qui êtes pourtant, vous me l'avez rappelé

la dernière fois, le premier vice-président de la Communauté Urbaine, la ville rentre dans un particularisme étroit alors qu'elle devrait être le moteur du dynamisme métropolitain avec les autres communes.

Bref, un document électoral destiné à marquer les limites avec la Communauté Urbaine. J'en reste là sur votre document, mais je voudrais dire quelques mots sur le PADD.

Il s'agit d'un document très positif à caractère stratégique avec une vision élargie du Projet Urbain. Il était temps de l'élaborer. Pourquoi ? Parce que l'étalement urbain se poursuit en Gironde. On le sait, Mme TOUTON nous l'a dit, entre 2006 et 2010 la Gironde a augmenté de près de 60.000 habitants et il y a une dispersion géographique de plus en plus importante avec un double problème : le coût des logements, mais aussi la qualité de la vie. C'est un premier élément.

Le second élément pour lequel il était temps de sortir ce PADD, c'est que des communes, dont la nôtre, prennent des positions de principe qui peuvent être assez favorables à ce projet, mais qui dans la mise en œuvre s'avèrent aller à l'encontre des objectifs fixés.

Je vais prendre un seul exemple, c'est sur la mixité urbaine et sociale dans la ville. Ça veut dire priorité au logement social. Il y a des inégalités très fortes entre les quartiers. Dans certains quartiers il y a 2% de logement social, dans d'autres il y en a 100%. C'est un problème très vaste. Cette ségrégation spatiale et sociale est de plus en plus vive parce que beaucoup de personnes choisissent leur logement en fonction d'un collège, en fonction des possibilités de stationnement. C'est un cercle non vertueux qui s'engage par rapport à cela. Il est très important d'aller vers moins d'inégalité entre les quartiers. Cela passe évidemment par la maîtrise du foncier. Or vous êtes toujours, et peut-être le seul à l'intérieur de la CUB, à être contre un office foncier qui permettrait d'avoir plus de logement social dans l'ensemble des quartiers.

Depuis quelques années c'est vrai que vous prônez le logement social, mais à condition surtout de le maintenir sur le Nord de Bordeaux à La Bastide et sur le Sud de Bordeaux sans grande propagation ailleurs.

Moi j'ai été stupéfait – je suis comme Marie-Claude NOËL stupéfait de temps en temps - de lire les comptes rendus de deux conseils de quartiers.

A Caudéran en 2 ans 300 permis de construire ont été déposés. A ma connaissance, aucun logement social.

Derrière l'église 180 logements sont prévus dont certains seront sociaux. Dans quelle proportion ?

Mais le projet Carton-Tassigny sera revu. Lors du conseil de quartier vous êtes intervenu, Monsieur le Maire, pour dire qu'il fallait diversifier l'habitat à Caudéran, mais le densifier de manière raisonnable pour protéger les qualités naturelles du quartier (sic).

A Saint-Augustin la densification de Bordeaux ne devrait guère affecter le quartier. Vous avez dit : Saint-Augustin est un quartier fini. La diversification va toucher d'abord le Lac, Ginko, la rive droite, Euratlantique. C'est dire ! Le quartier ne devrait accueillir que 300 logements de plus, ce qui est compatible, avez-vous dit, avec le maintien du cadre de vie.

Il y a d'un côté des quartiers à préserver et de l'autre il y a des quartiers à bourrer et où densification devra rimer avec hauteur.

M. DUCHENE lors d'un Conseil de CUB m'avait dit que c'était le courage des élus que de s'affronter à la population et de la convaincre pour l'inciter à comprendre qu'il fallait dans certains secteurs de la diversité, de la densité et de la hauteur. Je constate, M. DUCHENE qu'il y a deux Bordeaux, le Bordeaux des riches et le Bordeaux des pauvres. Dans un cas on se bat pour qu'il y ait moins de hauteur et dans l'autre il faut se battre pour qu'il y en ait plus. En tout cas ce n'est pas une politique qui va vers une mixité urbaine et sociale qui est pourtant un des objectifs majeurs du PADD.

Je voulais intervenir également, mais je vais m'arrêter là, sur le stationnement payant parce que la qualité de la vie c'est également une des conditions pour rester dans une agglomération mais qui est de moins en moins remplie aujourd'hui dans la Ville de Bordeaux.

Enfin, s'il faut enrichir l'offre métropolitaine de grands équipements sur l'ensemble communautaire, je ne parlerai pas du grand stade pour ne pas vous fâcher, Monsieur le Maire, je crois qu'il faut surtout créer des équipements de proximité qui permettent de vivre avec plaisir dans la ville car les grands équipements quant à eux peuvent être « butinés » en quelque sorte, sans habiter sur place. Ce n'est certainement pas un antidote à l'étalement urbain.

Voilà ce que je voulais vous dire.

Sur le PADD je crois que nous avons à Bordeaux pour arriver vers ses objectifs un grand travail à faire. Merci.

M. LE MAIRE. -

M. MAURIN

M. MAURIN. -

Monsieur le Maire, chers collègues, concernant les deux documents, le PADD et votre projet Bordeaux 2030, on peut regretter que le leitmotiv de ces documents se limite à la notion d'attractivité du territoire. Nous préférons comme motif insister sur l'ambition d'une agglomération et d'une Ville de Bordeaux plus solidaires, plus accueillantes, plus justes socialement. Ce qui se résume selon nous à trois axes principaux, trois axes pour lesquels vous avez l'habitude d'entendre les remarques du groupe communiste que ce soit à la Communauté Urbaine ou ici au Conseil Municipal.

Le premier c'est l'axe du logement social. Dans votre énumération tout à l'heure, Monsieur le Maire, vous avez effectivement de manière très exhaustive parlé de l'ensemble des projets de construction de logements. Il m'a semblé que vous avez omis de parler de la nature de ces logements.

Le logement social fait partie des priorités pour un grand nombre de Bordelais. Je rappelle que 80% de l'offre aujourd'hui de logements sur l'agglomération ne correspond qu'à 20% de la demande. Il me semble donc que cette priorité doit être absolue.

Le PLU semblait pouvoir être orienté vers 40% de logements sociaux dans toutes les grandes opérations. C'est ce qui avait semblé faire consensus au niveau de la Communauté Urbaine. Même si on sait qu'ici la droite bordelaise s'oppose à ce principe nous militons pour que la gauche communautaire et majoritaire confirme cette orientation pour aller, pourquoi pas, jusqu'à 50% de logements véritablement sociaux dans toutes les grandes opérations.

Ce ne sont pas des ghettos de pauvres qu'il s'agit de reconstituer, pour reprendre votre expression systématique. Il s'agit tout simplement de faire en sorte que les ghettos de riches pour lesquels peu de monde s'exprime ne supplantent pas le besoin de logements pour tous. Donc il y a une nécessité de rééquilibrer et donc d'avoir de grandes ambitions pour des niveaux de loyers adaptés malheureusement aux situations des familles qui subissent de plein fouet à la fois la crise et les mesures d'austérité d'hier comme celles d'aujourd'hui, et je n'espère pas celles de demain.

Si on ne fait pas ça votre projet urbain va continuer à refuser d'enrayer ce qu'on appelle la gentrification, va refuser d'enrayer l'éloignement des plus pauvres hors de la ville et va continuer à maintenir des disparités entre quartiers, quartiers déjà fortement pourvus en logements sociaux contre quartiers avec peu de logements sociaux notamment du côté du jardin public et d'une partie de Caudéran.

Pour les déplacements le Conseil Municipal de Bordeaux a l'autorité pour se positionner clairement pour le bouclage de la ligne de ceinture ferrée.

Vous avez tout à l'heure évoqué cette ligne de ceinture uniquement dans l'esprit de mieux relier Bordeaux à l'aéroport et à la gare.

Nous, nous pensons qu'un bouclage rive droite / rive gauche qui pourrait passer selon nous – nous militons en ce sens – par le pont Chaban-Delmas, permettrait aussi de relier à l'ensemble du réseau Bordeaux et les habitants de l'agglomération qui travaillent sur Bordeaux.

On voit aujourd'hui que le pont Chaban-Delmas uniquement voué à la voiture ou aux bus en site propre ne suffit pas. Les premiers embouteillages de ce week-end l'ont montré. Il y a urgence donc à mettre ce chantier. Je compte sur vous, Monsieur le Maire, pour insister à la fois auprès du Président FELTESSE et du Président de la Région pour que nous ayons très vite un vrai projet de bouclage SNCF permettant de relier l'ensemble des banlieues bordelaises. Le dernier point concerne l'économie. Vous savez là encore notre attachement à une vision économique de mixité. Cessons de faire des choix mono-fonctionnels pour nos quartiers bordelais et cessons de n'envisager l'économie qu'à travers le tourisme d'affaires, l'image du patrimoine Bordeaux UNESCO, le commerce notamment.

Nous pensons qu'il y a besoin de réinterroger des filières productrices d'emplois. On ne peut pas aujourd'hui dire : l'industrie est un moyen de « régénérer » l'économie et ne pas décliner localement des projets très concrets. Il y a deux filières que vous connaissez bien qui sont une force sur Bordeaux, la filière nautique et la filière électrique qui nécessitent selon nous un peu plus de volontarisme de la part des décideurs politiques et économiques pour en faire de vrais pôles permettant des emplois induits par centaines ou par milliers. Il est donc nécessaire de changer de braquet.

Dans le document qu'effectivement j'ai lu un peu comme un catalogue – c'en est un – j'ai trouvé aussi une phrase intéressante à la page 128. Je ne résiste pas au plaisir de la lire. Un témoignage dit en parlant des Bassins à Flots :

« Les bassins c'est un port, ce n'est pas Disneyland. Soit on garde un port avec des usines, des bateaux, des gens qui travaillent, soit on bétonne les écluses et on fait le « Petit Mousse » comme au Jardin Public. »

C'est un peu résumer l'image d'un Bordeaux économique que l'on oserait beaucoup plus industriel que je pense permettrait aussi de positionner Bordeaux dans la cour des grands en termes d'emploi. Merci.

M. LE MAIRE. -

M. MAURIN je vous sais très attaché à la vérité historique. La citation que vous venez de faire, elle est de qui ? Elle est d'un habitant du quartier. Elle n'est pas du maire. Il faudrait quand même le préciser.

Mme VICTOR-RETALI

MME VICTOR-RETALI. -

Juste deux points de compléments. On nous annonce pour 2030 un grand nombre de logements et c'est une bonne chose même s'il n'y a pas assez de logement social au sein de ces créations.

J'aurais voulu qu'on garde en tête la réflexion que j'essaye d'apporter dans cette instance depuis un certain nombre d'années d'essayer un nouveau genre de mixité avec également dans les logements et dans les programmes de logements sociaux un certain nombre de logements-ateliers pour que des artistes puissent s'y installer, mais pas dans le sens d'un ghetto, de gentrification dans un coin de la ville, mais plutôt dans une mixité dans chaque quartier de manière à ce que l'installation d'artistes dans une ville et dans un quartier puisse devenir un atout supplémentaire, y compris des artistes qui ne peuvent pas forcément assumer un loyer d'atelier en ville, donc avec évidemment une composante sociale.

La deuxième chose que je voulais remarquer en lisant ce grand catalogue c'est qu'il semble que le projet de la caserne Niel ne soit plus exactement ce qu'on attendait à Bordeaux. Il semble qu'un pôle plutôt communication se soit mis en place avec des designers, certes, mais aussi des graphistes et apparemment des entreprises de téléphonie, etc., et qu'on se contente de déménager la fabrique Pola en face de ce pôle communication.

Ça me paraît un peu court - peut-être que j'ai manqué des pages, mais je ne crois pas - par rapport à l'attente que la ville avait d'une véritable installation où l'art puisse s'exprimer de manière diversifiée.

M. LE MAIRE. -

Merci. Sur Pola je préfère vous répondre tout de suite. La Ville se bat depuis des années pour que Pola puisse se réinstaller de manière stable. Pola a beaucoup déménagé au fil du temps. Nous lui avons proposé de se réinstaller à nouveau dans une maison située rue Bourbon. Ça ne lui a pas convenu. Darwin était prête à accueillir Pola dans ses locaux actuels. La CUB ne l'a pas souhaité.

Donc ce qui est prévu pour Pola c'est une réinstallation provisoire dans le centre de tri postal de Bègles et la future cité numérique pour deux ou trois ans.

Nous sommes en train de préparer avec la CUB un cahier des charges pour le réaménagement du magasin général numéro 2 qui fait face à celui de Darwin.

Et ce que j'ai demandé c'est qu'à l'intérieur de ce cahier des charges – la CUB en est d'accord semble-t-il – il y ait la réinstallation de Pola qui soit prévue.

Donc voyez que nous n'avons pas du tout perdu de vue cela. Je regrette que vous n'ayez peut-être pas suivi le film, Madame.

M. DUCHENE.

M. DUCHENE. -

Aujourd'hui je trouve nos collègues particulièrement injustes. Mais cette forme d'injustice cache sûrement peut-être aussi une petite pointe de jalousie parce que depuis 95 il y a ceux qui ont participé à cette formidable dynamique du Projet Urbain et ceux qui systématiquement, souvent le lundi, se sont opposés au Projet Urbain et à la dynamique qui a été créée dans la ville.

Alors il est difficile pour ceux qui s'y sont opposés aujourd'hui de le défendre. Je les comprends. Ils sont mal à l'aise. Je reviendrai sur les interventions de M. RESPAUD et du poids du Conseil Général sur les dysfonctionnements de notre département.

Mais juste sur le Projet Urbain, quand on dit que finalement Bordeaux est une ville comme une autre, c'est un peu ce qui a été avancé dans ses déclarations, c'est tout simplement faux. Puis-je le rappeler au grand public qui est présent ici, il s'est passé quelque chose en 95. Bordeaux est une ville qui a muté de manière extraordinaire. C'est une des rares villes en Europe et peut-être au monde qui ait muté de cette manière.

Ce n'est pas seulement nous qui le disons, c'est d'abord ces milliers et ces milliers de touristes qui viennent à Bordeaux découvrir la nouvelle ville ; c'est aussi toutes ces délégations étrangères qui viennent étudier Bordeaux pour la dynamique de concertation, pour les transports, pour l'architecture, pour le dynamisme et surtout pour la nouvelle ville qui s'est créée.

Elle s'est créée grâce au maire qui a une vision pour sa ville, même s'il n'aime pas trop ce mot-là. En tout cas une ville qui s'est radicalement transformée et qui fait aujourd'hui référence. Je m'étonne, mes chers collègues, que vous ne fassiez pas partie de cette dynamique.

D'abord vous nous avez parlé comme si on parlait du PLU. Ce n'est pas le PLU qu'on évoque aujourd'hui c'est le PADD. C'est-à-dire un projet qu'on pourrait qualifier de politique et de stratégique, où d'une certaine manière - il faut être prudent par les temps qui courent, certains à la Communauté Urbaine s'énervent rapidement, donc je serai très prudent - je dirai que certains à la Communauté Urbaine voudraient d'une certaine manière nier le fait bordelais et nier le poids du Maire de Bordeaux et du Président de la Communauté Urbaine de 95.

Le Projet Urbain de Bordeaux ce n'était pas le Projet Urbain du centre de Bordeaux, c'était le Projet Urbain de l'ensemble de l'agglomération. Ce n'est pas seulement Bordeaux qui s'est transformée, c'est l'ensemble de l'agglomération. Il ne suffit pas de le dire, il suffit de se retourner et de regarder ce que nous avons vécu pendant toutes ces années et de se rendre compte que c'est une nouvelle ville qui s'est créée sous nos yeux.

Malheureusement vous ne l'avez pas tellement soutenue cette nouvelle ville, donc vous êtes un peu mal à l'aise.

On pourrait nous aussi vous faire des reproches en disant, oui, nous avons quelques difficultés. Je vais prendre un exemple : les transports.

Le Conseil Général n'a pas su, pas voulu, ou pas pu anticiper l'étalement urbain. Les responsables aujourd'hui de l'étalement urbain c'est essentiellement la Région et surtout le Département qui n'ont pas su mettre en place les outils réglementaires pour stopper cet étalement urbain.

Que fait le Maire de Bordeaux aujourd'hui ? Il resserre la ville sur elle-même. Il la densifie de manière équilibrée pour éviter qu'on aille de plus en plus loin chercher un plus grand nombre d'habitants.

Rappelez-vous ce chiffre, mes chers collègues, le déficit des transports en commun sur l'agglomération c'est 300.000 euros jour. Qui en est responsable ? Ceux qui ont développé l'étalement urbain, dont vous faites partie, M. RESPAUD puisque vous êtes vice-président du Conseil Général et porteur de cette politique.

Il a fallu donc que le Maire de Bordeaux rattrape votre politique qu'on pourrait qualifier de dispendieuse.

Deuxième chose, les transports. Vous n'avez pas su anticiper dans le cadre du SCOT les grands axes de transport qui pourraient permettre à tous ceux qui viennent en voiture aujourd'hui dans le centre ville de le faire autrement et en transport en commun.

Donc vous êtes responsables de tous ces embouteillages qui sont de plus en plus importants dans le département et hors de l'agglomération. Voilà les responsabilités. Je ne crois pas que les responsabilités soient du côté du Maire de Bordeaux, elles sont du côté du Département aujourd'hui.

Ce n'est pas un débat politique que je tiens là, c'est juste la constatation d'une politique qui dysfonctionne.

Pour revenir au Projet Urbain, c'est un Projet Urbain qui fait aujourd'hui référence. C'est un Projet Urbain qui va permettre dans les années qui viennent de transformer encore l'ensemble

des quartiers prioritaires Bastide, Bacalan, Belcier avec toutes les opérations qui vont s'y dérouler.

M. RESPAUD, vous avez évoqué le courage. Moi je crois que le Maire de Bordeaux a le courage lors des réunions de concertation de dire : voilà ce que je veux, nous allons en discuter.

Ensuite on se rend compte d'une chose c'est qu'il a la volonté d'agir.

Bien souvent au sein du Conseil Général ou de la Région on parle beaucoup mais on voit peu les réalisations. Je ne parle pas trop de la Communauté Urbaine pour ne pas blesser ceux qui prennent parfois nos critiques un peu mal.

Donc pour en revenir au Projet Urbain vous feriez mieux de le soutenir. Ce document n'est peut-être pas assez révélateur de la dynamique bordelaise. Il mériterait d'attacher plus d'importance aux opérations qui ont été lancées et qui vont complètement transformer l'agglomération, en particulier Bordeaux.

Dernière chose, M. RESPAUD et mes chers collègues, au-delà de l'ironie vous feriez mieux d'être plus solidaires de ce Projet Urbain parce que les Bordelais le soutiennent et je crois qu'au niveau national et international Bordeaux est vraiment devenue une ville de référence. (Applaudissements)

M. LE MAIRE. -

M. ROBERT

M. ROBERT. -

Monsieur le Maire, mes chers collègues, malgré nos différences et nos divergences avec l'opposition il y a des moments où je les admire, parce que expliquer que le Projet Urbain n'est pas de votre fait, expliquer que 1995 n'est a priori pas une date importante, j'avoue que ça ne doit pas être facile, surtout quand on parle d'urbanisme, surtout quand on a sous les yeux les réalisations qui font aujourd'hui exemple, comme le disait Michel, en France et en Europe. Sans tomber dans le satisfecit permanent, tout n'est pas formidable à Bordeaux, on ne peut pas expliquer que ce Projet Urbain n'est pas une réussite, donc j'admire ce travail. J'aimerais insister sur un point précis, c'est le caractère opérationnel, le caractère extrêmement concret du Projet Urbain et des propositions que nous faisons aujourd'hui.

Michel ne veut pas vexer ceux qui prennent certaines de nos critiques un peu mal à la CUB. Moi j'aimerais dire qu'ici on est dans le débat concret. Quand j'entends M. RESPAUD parler de la « métropole des 5 sens », de la Fabrique métropolitaine, de « l'Eden ».... Vous nous dites qu'on est au pays des bisounours. Je vous invite à aller voir ce que c'est que l'Eden, M. RESPAUD. C'est ce jardin merveilleux et imaginaire dans lequel Adam et Eve évoluaient, qu'on appelle le Paradis. Voilà ce dont on nous parle à la CUB, l'Eden métropolitain.

Nous on parle de projets urbains. On parle de choses extrêmement concrètes. On parle de logements sociaux qui ont je crois des conséquences extrêmement positives sur les habitants.

Donc ces concepts que vous reprenez ici, vous vous en faites les avocats au nom de Vincent FELTESSE. On l'a tous bien compris. On voit les ficelles entre vous et lui. Mais je pense que vous devriez vous rendre compte qu'aujourd'hui nous avons pour nous des réalisations et que le moment venu, au-delà de ces concepts, il faudra aussi être en mesure de présenter ces réalisations et de dire aux Bordelaises et aux Bordelais ce qui s'est fait.

Enfin on ne peut pas laisser dire que Bordeaux va à l'encontre de l'agglomération. La réussite de ce Projet Urbain c'est justement la concrétisation d'un Bordeaux locomotive de la Communauté Urbaine. Vous ne devriez pas, selon moi, chercher à enfoncer un coin entre la ville centre et la CUB parce que ça c'est un échec assuré.

Là où, Alain JUPPE - il le rappelle souvent - est le premier vice-président de la CUB, nous essayons de travailler, de porter cette dynamique pour toute l'agglomération. Vous devriez avoir la même attitude, et je le répète, ne pas chercher à enfoncer un coin entre la CUB et sa ville centre, ville centre sans laquelle évidemment la CUB n'avancerait pas comme elle a pu avancer depuis 95.

M. LE MAIRE. -

M. MARTIN

M. MARTIN. -

Monsieur le Maire, imaginons un instant que l'on cesse nos querelles, que Bordeaux soit enfin à la place qu'elle mérite, celle d'une ville centre avec des partenaires que sont le Conseil Général, le Conseil Régional, la Communauté Urbaine. Pourquoi pas ? Imaginez la puissance qu'ensemble nous pourrions avoir dans la mesure où Bordeaux serait reconnue comme le moteur et le leader, ce qui bien évidemment me semble s'imposer à tous, que ce soit localement, que ce soit nationalement, que ce soit internationalement. Peut-être peut-on rêver encore, Monsieur le Maire.

Deux autres points. M. MAURIN vous parlez du tourisme en opposant le tourisme de masse et le tourisme d'affaires. Il ne faut pas les opposer. Le tourisme est un gisement considérable créateur d'emplois, et c'est un ensemble.

Je voudrais rendre hommage à tous les opérateurs du tourisme qui à Bordeaux, dans la Communauté Urbaine, au niveau départemental et régional font des choses extraordinaires, notamment notre Office de Tourisme sous l'impulsion de Stéphan DELAUX, du CEB et de la Chambre de Commerce. Un boulot formidable a été fait. Je crois qu'il faut continuer dans ce sens.

Mme NOËL vous ne m'avez pas surpris, j'ai l'habitude, mais à vous entendre Bordeaux serait un champ de ruines sur le plan environnemental, sur le plan culturel, sur le plan social, sur le plan sociétal.

(Protestations de Mme NOËL)

M. MARTIN. -

Laissez-moi parler s'il vous plaît ! Je ne vous ai pas coupé la parole.

Je voudrais vous rappeler que les Bordelais s'inscrivent totalement en faux contre votre assertion, les Bordelais et les autres, car comme l'a si bien dit Michel DUCHENE nous sommes reconnus maintenant nationalement et internationalement.

Et puis pour moi, Madame - je crois que c'est encore votre ami - le plus bel hommage est venu du Président de la République lorsqu'il est venu inaugurer le pont Chaban-Delmas, à l'égard de Chaban, mais aussi à l'égard du maire actuel et de ce qu'il a fait de Bordeaux.

M. LE MAIRE. -

M. ROUYEYRE

M. ROUYEYRE. -

Monsieur le Maire, mes chers collègues, vous avez décidé ce matin de modifier l'ordre du jour pourtant fixé il y a déjà plus d'une semaine. La seule raison qui vous a amené à le faire est évidemment de profiter encore un peu plus des moyens municipaux pour faire votre campagne électorale.

Cela a été soulevé par les intervenants précédents, ce joli et probablement très coûteux document est un tissu de contrevérités sinon d'inexactitudes qui ont vocation à gommer les très grandes faiblesses de votre bilan en matière de politique sociale, de logements sociaux, ou encore de démocratie participative pour ne prendre que ces seuls exemples.

Vous réécrivez les faits, et il est vrai que sur papier glacé c'est plus facile à faire passer.

Rappelons quelques chiffres. En matière de politique sociale et pour ne prendre que ce seul exemple, la subvention au CCAS est presque 40% inférieure à ce que consacrent les autres villes de même taille à leur Centre Communal d'Action Sociale.

Rappelons également que Bordeaux compte moins de 16% de logement social, soit une augmentation de moins 1,6% depuis 1995. C'est-à-dire que la ville centre est celle qui fait le moins d'effort que toutes les autres communes de la CUB en matière de logement social. Enfin rappelons qu'en matière de démocratie participative, parce que là encore ce document est assez amusant, on a affaire à des conseils de quartiers à la botte des adjoints, à des communications obligatoires et souvent insipides qui ne laissent que très peu de temps au débat avec les habitants.

En matière de concertation on a quand même fait mieux si on regarde les derniers épisodes en matière de construction du stade ou encore en matière de nomination du pont aujourd'hui Chaban-Delmas.

En joignant votre information au document communautaire, vous cherchez, vous l'avez révélé dans votre introduction, à opposer la Ville et la CUB. Toute votre stratégie, votre vision, pour reprendre les termes de M. DUCHENE, pour la Ville est celle d'un village gaulois qui serait en résistance contre les autres communes de l'agglomération bordelaise.

Au lieu de chercher des synergies, de jouer collectif, vous voulez « oser » Bordeaux et seulement Bordeaux. C'est à contre-courant, une démarche anarchique qui fragilise la ville dans la compétition que se livrent les métropoles européennes dans la recherche d'attractivité sur leur territoire.

C'est triste parce que l'histoire nous montrera que cette stratégie est subordonnée à vos ambitions électorales et qu'en prenant Bordeaux en otage c'est tous les Bordelais qui y perdent.

M. LE MAIRE. -

M. RESPAUD

M. RESPAUD. -

Je vais être court. C'est juste pour vous interpeller, Monsieur le Maire, parce que M. DUCHENE c'est maintenant pratiquement à chaque Conseil Municipal qu'il parle pour dénigrer le Conseil Général dont il fait partie.

M. DUCHENE, toutes les politiques du Conseil Général ont été adoptées en décembre à l'unanimité. Vous y étiez.

Le vote sur le budget a eu lieu avec l'abstention de 4 ou 5 membres, c'est-à-dire qu'il y en a ici même qui ont voté pour, y compris dans vos rangs. Donc largement majoritaire.

Jeudi il y a une séance. Vous direz ce que vous avez à dire au Conseil Général. Ce n'est pas ici qu'il faut le dire. Ce n'est d'ailleurs pas mon rôle ici de défendre le Conseil Général.

Tout ce qui est excessif et insignifiant.

M. Michel DUCHENE je m'arrêterai là en ce qui vous concerne.

Par contre, dire que c'est la périphérie qui attire plus que la ville, là vous avez raison. On a un réel problème. Pourquoi c'est ainsi ? Ce n'est pas le Conseil Général, c'est parce que le prix du foncier, le prix du logement sur la ville, sur l'agglomération et en particulier sur la

Ville de Bordeaux est trop important et qu'il fallait créer depuis longtemps un Etablissement Public Foncier pour attirer ! C'est parce que la ville n'est pas assez attractive ! Parce que vous êtes en train d'instaurer du stationnement payant partout qui accroît le coût de la ville, etc. ! C'est cela qu'il faut voir !

Ce qu'il faut c'est une ville où on a un foncier moins cher et qui est beaucoup plus attractive pour les personnes. C'est comme ça qu'on fera revenir les gens à l'intérieur de l'agglomération et à l'intérieur de Bordeaux.

M. LE MAIRE. -

Merci.

Mme TOUTON

MME TOUTON. -

Juste un mot pour reparler un peu de logement social, parce que j'entends tellement de contrevérités tout le temps... J'ai beau le répéter...

D'abord nous projetons pour Bordeaux pour le triennal 2013 à 2015, 4020 logements sociaux. On n'a jamais autant produit de logements sociaux sur la ville. C'est largement – largement – une production bien supérieure à toutes les autres communes de la Communauté Urbaine.

Il faut savoir que, contrairement à ce que j'ai entendu, nous avons un règlement d'intervention qui est unique – je réponds à Marie-Claude NOËL – c'est-à-dire que :

Nous avons contractualisé avec les bailleurs.

Nous avons signé un contrat de mixité sociale avec l'Etat.

Nous aidons directement financièrement à la production de logements sociaux.

D'autre part nous imposons 35% de logements sociaux dans toutes les opérations d'aménagement.

Nous avons environ 80 terrains en servitude de mixité sociale.

Dans les opérations qui sont en diffus nous imposons aussi des logements sociaux.

Tout est mis en œuvre, et ça marche, pour que des logements sociaux soient produits sur l'ensemble de la ville.

On voit les résultats grâce aux projet d'aménagement. On voit les résultats grâce au Projet Urbain qui est mené. Sinon on ne pourrait pas produire tous ces logements.

Ça nous ramène au PADD. Je crois qu'il faut qu'on soit plus ambitieux. Vous avez trouvé mes propos critiques. Moi je les trouve réalistes et ambitieux parce que je crois que ces orientations stratégiques si demain elles ne sont pas traduites dans le PLU et si nous n'avons pas les outils nécessaires tant au niveau du PLH que du PDU, que de la réglementation en matière d'urbanisme, nous n'arriverons pas non seulement à produire des logements, mais aussi à continuer à développer notre ville pour tous.

M. LE MAIRE. -

Après ce bel exercice pré-campagne électorale au cours duquel nous avons assisté à un engagement sans nuance de notre minorité en faveur du président de la Communauté Urbaine, revenons à des choses un peu sérieuses.

Je vous signale d'abord que ma communication sur le Projet Urbain de la Ville est une communication qui n'appelle pas de vote. Nous allons avoir à émettre un avis en revanche sur le PADD. Je vous propose un avis favorable en souhaitant que le projet de la Ville de Bordeaux soit mieux pris en considération dans le cadre de ce PADD.

Qu'avons-nous dit en effet ? Tous ceux qui écoutent de bonne foi l'ont entendu, c'est que ce PADD allait dans la bonne direction et que les grandes orientations qu'il proposait étaient parfaitement cohérentes avec les nôtres. Je ne ferai pas de commentaire sur ce que j'ai entendu de la première oratrice qui apparemment n'avait pas entendu cela.

Je persiste et je signe, ce PADD repose sur des bons principes auxquels nous souscrivons. Notre Projet Urbain est plus modeste, beaucoup plus modeste. Moi je n'ai pas promis l'Éden. Je reconnais que j'étais un peu attentif à la réaction du Président de la République au moment de l'inauguration du pont Jacques Chaban-Delmas quand il a entendu le président de la Communauté Urbaine annoncer l'Éden métropolitain. J'ai senti une espèce de respiration d'étonnement chez M. François Hollande qui s'est dit : décidément à Bordeaux ils sont très forts, ils construisent l'Éden... Vous vous rendez compte... l'Éden métropolitain et la métropole des 5 sens. Je n'ai pas atteint encore ce degré de poésie mais je vais essayer de mieux faire.

Nous on fait dans le concret. On est dans les projets. J'ai essayé d'en présenter quelques-uns. Donc je me résume. Avis favorable en souhaitant que la place de la Ville de Bordeaux soit pleinement reconnue au cœur de son agglomération et que notre Projet Urbain aussi soit pris en compte.

Voilà ce que je vous propose.

Qui est d'avis d'émettre cet avis favorable assorti de ce souhait ?

(Brouhaha)

M. LE MAIRE. -

J'ai dit : assorti de ce souhait.

C'est moi qui dirige la séance.

Je mets aux voix le projet de PADD avec un avis favorable du Conseil Municipal en souhaitant que la place de la Ville de Bordeaux soit pleinement reconnue et que son Projet Urbain soit bien pris en compte.

(Brouhaha – Protestations de l'opposition)

M. LE MAIRE. -

Qui vote pour ?

Qui s'abstient ?

Qui vote contre ?

(Brouhaha – Protestations de l'opposition)

M. LE MAIRE. -

Vous votez quoi ?

Vous ne prenez pas part au vote. Très bien.

Il est parfaitement possible au Conseil Municipal d'émettre un souhait avec son avis favorable. Bien entendu c'est parfaitement normal. Nous sommes dans le cadre de nos compétences.

M. RESPAUD. -

On ne prend pas part au vote !

M. LE MAIRE. -

Très bien. Vous ne prenez pas part au vote. On ne va pas en faire un drame.

Mme NOËL

MME NOËL. -

A cet instant, Monsieur le Maire, je demande la parole pour une raison très simple. Il nous a été donné une délibération pour que nous puissions nous exprimer sur un texte. Vous êtes en train de formuler un autre texte...

M. LE MAIRE. -

Non, Madame ! Absolument pas !

MME NOËL. -

Si, Monsieur le Maire !

M. LE MAIRE. -

Non, Madame !

MME NOËL. -

Vous êtes en train de formuler un autre texte dont nous n'avons pas communication ! Nous avons eu communication du texte communautaire.

Je suis désolée, nous ne nous exprimerons pas sur un texte dont nous n'avons pas communication !

M. LE MAIRE. -

C'est votre droit. Nous sommes saisis pour avis du texte qui vous a été distribué. Je vous propose de donner un avis favorable à ce texte comme nous le faisons souvent...

MME NOËL. -

A ce texte.

M. LE MAIRE. -

... à ce texte en y ajoutant le souhait exprimé par le Conseil Municipal que la place de la Ville de Bordeaux soit bien prise en compte et que son Projet Urbain soit aussi pris en considération.

Si vous ne voulez pas participer à ce vote je ne vais pas vous obliger d'y participer, vous êtes totalement libres.

MME NOËL. -

Nous considérons que la place de la Ville de Bordeaux est parfaitement bien prise en compte dans ce texte et qu'il n'y a pas besoin de l'ajouter de la manière dont vous venez de le faire.

M. LE MAIRE. -

Mais moi je considère le contraire et la majorité de ce Conseil Municipal aussi.

MME NOËL. -

Nous refusons les termes de ce vote !

M. LE MAIRE. -

Vous refusez. Ça veut dire quoi ? Que vous ne participez pas au vote ou que vous votez contre. Très bien.

M. MAURIN

M. MAURIN. -

Je m'apprêtais à voter pour le projet avec l'avis favorable que vous proposez.

Le vœu qu'on peut exprimer aussi comme une motion complémentaire aurait dû, Monsieur le Maire, nous être soumis par écrit, associé au PADD de manière à ce qu'on puisse faire un vote global.

Là, effectivement, je ne veux pas participer au vote parce que vous n'êtes pas dans les clous.

M. LE MAIRE. -

Bien. Je prends acte du fait que l'opposition ne participe pas au vote et que la majorité du Conseil Municipal émet un avis favorable en souhaitant que la place de la Ville de Bordeaux soit pleinement reconnue.

M. RESPAUD

M. RESPAUD. -

Je voudrais dire, parce qu'il y en a qui nous regarde sur Internet, que ce qui nous est demandé carrément dans le texte qui nous a été soumis c'est de bien vouloir apporter notre avis sur le rapport présenté en annexe. Point. C'était ça qu'il y avait. Donc c'est avis favorable...

M. LE MAIRE. -

Eh bien je vous propose de donner l'avis suivant : nous sommes favorables sous réserve...

M. RESPAUD. -

Non, non !

M. LE MAIRE. -

M. RESPAUD, vous êtes dans l'incohérence la plus absolue !

M. RESPAUD, il n'est pas dit dans le texte que nous devons répondre par oui ou par non ! Vous venez de le dire vous-même : « il nous est demandé un avis », un avis ce n'est pas oui ou non.

M. RESPAUD. -

Ah si ! Ça a toujours été oui ou non jusqu'à maintenant.

M. LE MAIRE. -

Non pas du tout.

Vous vous êtes complètement fourvoyé...

M. RESPAUD. -

Si vous voulez nous dire que Bordeaux est méprisée dans le PADD il fallait le mettre...

M. LE MAIRE. -

Vous voulez bien vous taire 5 minutes pour que je puisse parler ?

Est-ce que je peux vous demander la parole, M. RESPAUD ? Je vous remercie.

Je répète qu'il nous est demandé un avis. Il n'est écrit nulle part que cet avis doit être : oui point, ou non point.

Moi je vous propose l'avis suivant : oui, en souhaitant que la place de la Ville de Bordeaux soit mieux inscrite dans ce PADD et que sont Projet Urbain soit pris en considération.

Si vous n'êtes pas d'accord avec ça, ou bien vous votez contre, ou bien vous ne participez pas au vote.

C'est parfaitement normal. Jamais, dans aucune assemblée, quand on demande l'avis d'une assemblée on interdit de l'assortir d'un certain nombre de considérations. C'est absurde comme position.

On ne va pas en parler outre mesure. Le vote est celui-là. L'avis que je vous propose est un avis favorable avec le souhait que j'ai déjà formulé.

Il y a une majorité de ce Conseil qui s'est exprimée. C'est à vous de prendre vos responsabilités. Ou bien vous considérez qu'il ne faut pas tenir compte davantage de la place de la Ville de Bordeaux et vous votez contre, ou bien vous le considérez et vous votez pour, ou alors vous ne participez pas au vote. Vous avez le choix entre les trois attitudes.

M. PEREZ

M. PEREZ. -

Monsieur le Maire, je vais être très rapide et essayer de dépassionner un peu, bien que je comprenne que ça le soit.

Je vais avoir une position qui va être proche de celle de Vincent MAURIN en allant un peu plus loin.

Vous pouvez parfaitement en tant que maître de l'ordre du jour faire voter comme le souhaitent la majorité et l'opposition - pour faire court - et faire voter à part ça sur un vœu que vous émettrez comme vous l'avez formulé vous-même, de prendre en considération la place de Bordeaux...

M. LE MAIRE. -

M. PEREZ, on ne va pas en discuter 107 ans. Tout ça c'est ridicule. C'est de l'agitation politicienne. J'accepte votre proposition.

Donc je mets aux voix le projet avec avis favorable et je sou mets à côté un souhait pour le Conseil Municipal. Voteront ceux qui voudront. Ça sera très intéressant de savoir qui va souhaiter que la place de la Ville de Bordeaux soit pleinement reconnue.

Premier vote :

Qui est d'avis de donner un avis favorable au PADD ?

Unanimité.

Deuxièmement :

Qui est d'accord pour assortir cet avis du souhait que la place de la Ville de Bordeaux soit mieux reconnue dans ce PADD et que son Projet Urbain soit pleinement pris en considération ?

Qui est contre ?

Vous êtes contre ?

(Brouhaha – Protestations de l'opposition)

M. LE MAIRE. -

Mais qu'est-ce que vous faites ? Vous votez pour ou vous votez contre ? Je ne comprends plus...

(Applaudissements)

M. RESPAUD. -

Attendez. Moi je veux quelque chose de rédigé....

(Brouhaha - Exclamations)

M. LE MAIRE. -

Non, non. Le vote est intervenu. Il nous manque simplement le vote du groupe socialiste, du groupe communiste et du groupe des verts sur la motion qui souhaite... Je ne vais pas reprendre ce que j'ai déjà dit.

Qui est contre cette motion ?

Mme NOËL

MME NOËL. -

Je fais simplement une explication de vote. Nous refusons de prendre part au vote. Point à la ligne.

M. LE MAIRE. -

Donc vous refusez de prendre part au vote. Voilà au moins une position concrète. Le groupe communiste fait quoi sur la motion ?

M. MAURIN. -

Non participation.

M. LE MAIRE. -

Le groupe socialiste ?

M. RESPAUD. -

On nous dit : « ... soit reconnue », ou « ...soit mieux reconnue ? »

M. LE MAIRE. -

Mieux reconnue. Toujours mieux, M. RESPAUD !

M. RESPAUD. -

On ne prend pas part au vote...

M. LE MAIRE. -

Vous ne participez pas au vote.

Donc nous informerons nos concitoyens que l'opposition ne souhaite pas que la place de la Ville de Bordeaux soit mieux reconnue.

COMMUNICATION - PLU.3.1 – DEBAT UR LES ORIENTATIONS GENERALES DU PADD :

AVIS FAVORABLE A L'UNANIMITE

MOTION :

NON PARTICIPATION AU VOTE DU GROUPE SOCIALISTE

NON PARTICIPATION AU VOTE DU GROUPE DES VERTS

NON PARTICIPATION AU VOTE DU GROUPE COMMUNISTE

ADOpte A L'UNANIMITE DES VOTANTS

M. LE MAIRE. -

On passe à la suite.

MME JARTY-ROY. -

Monsieur le Maire, je vais énumérer maintenant les délibérations qui en accord avec l'opposition seront votées sans débat.