

DELEGATION DE Monsieur Jean-Louis DAVID

D-2017/138 Bus à Haut Niveau de Service. Enquête publique. Avis de la Commune de Bordeaux

Monsieur Jean-Louis DAVID, Adjoint au Maire, présente le rapport suivant :

Mesdames, Messieurs,

Le Conseil de Bordeaux Métropole a lancé en 2015 la concertation pour une ligne de Bus à haut niveau de service (BHNS) Bordeaux-Saint-Aubin de Médoc. Cette future ligne de transports en commun, dont la mise en service est prévue à l'horizon 2020, doit permettre de desservir Caudéran, Eysines, Le Haillan, Mérignac, Saint-Médard-en-Jalles et Saint-Aubin de Médoc pour un coût prévisionnel d'investissement d'environ 100 M€.

Le BHNS se distingue du bus classique par ses infrastructures (plateformes de circulation réservées, priorité aux feux...), son matériel (grande capacité de transport, meilleur confort...), sa fréquence de circulation élevée et son coût moindre (5 fois moins cher que le tramway).

Le projet est actuellement en enquête publique et sur Bordeaux il prévoit :

Bordeaux Caudéran

En lien avec le projet urbain, Caudéran Ville Jardin, le projet BHNS intègre les contraintes de circulation et d'aménagement propres au quartier. Il desservira la future médiathèque, sans en grever la future implantation. Il assurera une liaison avec les principaux établissements scolaires de la zone (Monséjour, Grand Lebrun, Saint-André, Cocteau...)

L'avenue du Général Leclerc, initialement imaginée à sens unique dans sa portion comprise entre la rue Michelet et le Monument aux Morts, est maintenant mise en sens unique (sens vers Bordeaux réservé aux Transports en commun) uniquement de 7h à 9h, du lundi au vendredi, hors jours fériés, conformément aux demandes des commerçants locaux. La Ville de Bordeaux se félicite de cette évolution qui permettra de répondre aux intérêts du commerce local sans pénaliser la performance du BHNS.

La rue du Grand Lebrun, initialement alignée sur 4m de large, conformément au plan d'alignement existant (depuis 1986), est proposée avec un alignement de 2m de large, moins pénalisant pour les riverains. Si le solde global de places de stationnement est légèrement déficitaire sur la rue en elle-même, la création de nouvelles places rue de l'école Normale permet d'atteindre l'équilibre global. Là encore, les améliorations apportées au projet depuis la phase de concertation sont très positives.

Bordeaux Centre

L'ambition de créer un site propre entièrement dédié aux transports en commun du monument aux Morts de Caudéran à Mériadeck induit une modification importante des usages sur le secteur Croix Blanche/Capdeville. L'interdiction aux voitures d'entrer dans Bordeaux par cet axe va nécessairement modifier les habitudes des riverains, mais va aussi apporter un apaisement salvateur dans un quartier aujourd'hui traversé de part et d'autres par un trafic de transit non négligeable.

Le solde des places de stationnement largement déficitaire sur le secteur sera pour partie compensé par le report modal des usagers habitués à venir sur le quartier en voiture et qui y viendront en BHNS. Toutefois les réflexions dans le cadre du groupe de travail sur le stationnement doivent se poursuivre pour ne pas pénaliser outre mesure la zone. Il est nécessaire de souligner les importants efforts réalisés conjointement par la Métropole et la ville pour améliorer l'offre de stationnement. Ainsi, la généralisation du stationnement résident le long de l'itinéraire intra boulevard a déjà augmenté sensiblement la rotation et facilité le stationnement des riverains. Les travaux conduits par l'observatoire apportent en outre des solutions à la plupart des situations délicates.

A ce titre, l'expérimentation d'autorisation du stationnement devant les dépressions charretières, qui ne pose aujourd'hui aucune difficulté et a permis de mettre à disposition près d'une cinquantaine de places nouvelles, est, elle aussi, en ce sens très positive. Dès la fin de l'expérimentation, une demande d'intégration de cette disposition au code de la route pourra être envisagée et adressée à l'Etat.

Il convient de noter que l'offre de stationnement en ouvrage est très riche le long de l'itinéraire sur le secteur centre et sud puisqu'à moins de 500 m du tracé, existent déjà les parkings : Auditorium, Grands Hommes, Gambetta, Mériadec, République, Victoire, Capucins, Meunier, Saint Jean et Paludate. Les opérations programmées sur l'îlot Casteja et sur Thiac./Lebrun viendront enrichir cette capacité.

Le sas prévu Place Lucien Victor Meunier est un traitement intéressant du quartier. En donnant une place forte aux commerces, piétons, écoliers de la zone, le projet intègre la vie locale et l'accompagne.

Bordeaux Sud

Le traitement des cours Aristide Briand et Marne est un enjeu fort du quartier Bordeaux Sud. Si la proposition faite assure un compromis favorable pour le cours de la Marne (maintien des arbres en dehors de la station Capucins, mixité d'usage entre voitures et transports en commun, dynamisation de la Place Pierre et Marie Curie), il serait souhaitable que le traitement du cours Aristide Briand puisse être revu avec l'objectif d'obtenir des résultats similaires. En effet, il semble difficilement envisageable que la section entre la rue Paul Louis Lande et la station Victoire puisse rester à 4 files de circulation comme proposé. Un traitement à l'image du cours de la Marne mixant piétons, cyclistes, stationnement, voiture et transports en commun sur 3 files de circulation est à privilégier.

Enfin, une desserte via le quartier Euratlantique du quai de Paludate, dès que possible, et de la future Grande salle de Floirac, dès la réalisation du futur Pont JJ Bosc, serait une réelle plus-value pour la desserte de Bordeaux.

De manière générale, le BHNS constitue un transport structurant qui viendra compléter efficacement le réseau de tramway de la Métropole. Les prévisions de fréquentation élevées et l'excellent bilan socio-économique qui en découlent soulignent toute la pertinence du projet.

De ce qui précède, je vous propose de formuler un avis favorable au présent dossier en versant cette délibération aux registres de l'enquête publique actuellement en cours sur le projet

ADOpte A L'UNANIMITE

M. LE MAIRE

Monsieur DAVID.

M. J-L. DAVID

Oui, Monsieur le Maire, mes Chers Collègues, chacun connaît ici la politique volontariste en matière de transport commun de Bordeaux Métropole sous l'impulsion d'Alain JUPPÉ. En plus de la ligne D dont la construction aujourd'hui est dans sa phase opérationnelle, il s'agit de requérir l'avis du Conseil municipal dans le cadre de l'enquête publique qui aura lieu du 3 avril au 5 mai, l'avis du Conseil municipal sur la mise en œuvre de ce BHNS. Je vous propose, Monsieur le Maire, que mes collègues Maires Adjointes Pierre LOTHAIRE, Laurence DESSERTINE et Émilie KUZIEW éclairent le Conseil municipal sur la délibération en question.

M. LE MAIRE

Monsieur LOTHAIRE.

M. LOTHAIRE

Oui, Mesdames et Messieurs, mes Chers Collègues. Tout d'abord, je voudrais remercier les services de la Métropole qui ont travaillé, pendant de longs mois, sur ce grand projet. Le BHNS pour Caudéran est un projet important et structurant, car on nous a souvent reproché et j'ai souvent entendu que, dans ce quartier, on était assez mal desservi. Je noterai tout d'abord qu'il y a eu une vingtaine de réunions - au début, pas très faciles, mais plus cela allait, plus cela allait bien - qui ont montré surtout une implication des acteurs du quartier. D'abord les commerçants qui ont apporté leurs observations, leur analyse du terrain et aussi qui ont subi un approché, le sens de circulation de certaines rues. Ensuite, l'association Caudéran qui est une association présidée par Monsieur BÉLONDRADE et qui a été un acteur actif de cette analyse de BHNS. Ensuite, il y a eu les riverains que nous avons invités à toutes ces réunions et nous sommes allés les voir en porte à porte, notamment Rue du Grand Lebrun pour ceux qui connaissent cette rue, par rapport à l'alignement, par rapport à pas de mal de choses. Ensuite, il y a eu les écoles et les collèges. Il était évident qu'il ne fallait pas oublier par exemple Grand Lebrun qui correspondait à peu près à 3 000 familles. Ils ont eu une bonne écoute et surtout, ils nous ont fait toucher du doigt l'importance des arrêts de ce bus, notamment à côté du Monument aux Morts.

Puis après, on a eu l'idée dans notre Mairie de lancer un appel à projets et je crois que ça c'est intéressant cet appel à projets parce que Place du 14 juillet, en bas de la rue du Grand Lebrun, on a eu le retour immédiat de la petite école Jean Cocteau qui fait un bel appel à projets et notamment avec le réaménagement de la place. Bref en fin de compte, Monsieur le Maire, mes Chers Collègues, on attend avec impatience ce BHNS pour Caudéran qui va en fin de compte ravir tous les Caudéranais et puis ceux des autres communes parce que je n'ai pas parlé aussi, puisque ça va de Saint-Aubin-de-Médoc à la Gare de Bordeaux. Voilà merci.

M. LE MAIRE

Madame DESSERTINE ?

MME DESSERTINE

Oui, Monsieur le Maire, Chers Collègues. Juste pour compléter les propos de Pierre puisque le BHNS passe aussi bien sûr dans le quartier centre. Je voudrais bien sûr m'associer avec Pierre aux remerciements que j'adresse aux services de Bordeaux Métropole et pour dire également que le Groupe Contact qui a été mis en place à l'initiative de Bordeaux Métropole et qui a rassemblé tous les habitants des communes concernées, a fait vraiment un travail formidable sur le quartier de Pierre, mais également sur le quartier centre, en ce sens qu'il a fait évoluer le projet également en installant donc un alternat dans la Rue Capdeville pour permettre un meilleur croisement des bus et aussi une meilleure intégration du piéton dans ce secteur. Ce que je voudrais dire, c'est que ce projet a vraiment été expliqué, élaboré avec les habitants du quartier centre, que l'ensemble des recommandations qui ont été formulées au cours des douze réunions que j'ai pu animer avec Bordeaux Métropole sur le quartier, ont été prises en compte. Et puis, que ce travail de concertation et d'information se poursuivra, bien sûr, jusqu'à la livraison complète du projet en 2019.

M. LE MAIRE

Madame KUZIEW.

MME KUZIEW

Oui, Monsieur le Maire, mes Chers Collègues, comme l'ont dit mes collègues Maires Adjointes de quartier, je tiens à remercier également les services de Bordeaux Métropole du Pôle mobilité pour leur disponibilité et leur écoute auprès des habitants de nos quartiers. Je me réjouis, moi, de ce projet ambitieux qui permettra demain de mettre en connexion le projet urbain de Bordeaux Euratlantique avec celui de Bordeaux [Re]Centres avec une requalification du Cours de la Marne et du Cours Aristide Briand tout en tenant compte des remarques de nos habitants, mais aussi de notre Commission permanente de quartier qui travaille justement actuellement sur la pacification des cheminements piétons pour les scolaires des écoles du quartier et ce projet tiendra compte de leurs remarques et de leur diagnostic de terrain.

M. LE MAIRE

Monsieur HURMIC.

M. HURMIC

Oui, Monsieur le Maire, mes Chers Collègues. Trois préalables pour indiquer que naturellement, nous sommes tout à fait favorables au BHNS, nous l'avons déjà ici et ailleurs. Nous sommes également favorables à ce que Caudéran qui est un quartier important de notre ville ait, enfin, une desserte par transport collectif digne de ce nom et pour nous le BHNS peut remplir cette fonction. Troisième observation, nous ne contestons pas le fait qu'il y ait eu des réunions d'information et de concertation avec les riverains que vous avez rappelées, à juste titre, il y a quelques instants. Néanmoins, cela étant dit, vous ne pouvez pas contester ici qu'il reste quand même un certain nombre de zones d'aspérité et de contestations sur le plan local. Et précisément parce que nous sommes très attachés au BHNS auquel nous croyons, nous ne souhaitons pas qu'il puisse passer en force et que certains Bordelais aient encore l'impression qu'on impose à tout prix une solution dont ils contestent la paternité ou en tout cas pour laquelle ils s'estiment pour beaucoup d'entre eux, pour certains d'entre eux plus exactement insuffisamment informés. Pour cela, nous avons un certain nombre de propositions extrêmement concrètes et précises à vous faire.

D'abord, nous pensons qu'un site en *open data* pourrait être créé pour fournir l'ensemble des données de l'opération, notamment celles qui sont demandées par les riverains. Certains se plaignent du fait que quand ils veulent obtenir certains chiffres, notamment de fréquentation de KÉOLIS pour une ligne existante déjà, la ligne 3, c'est une espèce de maquis à travers les textes et les documents. Nous pensons qu'un site en *open data* permettrait de faciliter l'information des riverains donc nous vous invitons à le faire le plus rapidement possible. Cela fait partie de l'information que nous devons à nos concitoyens. Et si cela avait été fait auparavant, je pense que cela aurait pu réduire un certain nombre d'aspérités auxquelles il était fait allusion il y a quelques instants.

Ensuite, je voudrais indiquer également sur ce qui est aussi pas très bien vécu, c'est le fait que c'est certes un BHNS, mais que la partie « site propre » de ce BHNS ne correspond pas forcément tout le temps à ce qui correspond à la qualification d'un BHNS. J'ai noté qu'en ce qui concerne le centre-ville de Bordeaux, il y a à peine 50 % du tracé qui est en site propre. Pensons qu'un effort pourrait être fait si on veut que ce BHNS ne soit pas pris dans le feu de la circulation pour qu'on ait un taux de site propre plus important que ces 50 %, d'autant plus que d'autres villes y arrivent. Je pense, par exemple, à la Ville de Nantes qui a du BHNS. Elle était même précurseuse en la matière et elle arrive pratiquement à 80 % de BHNS. La Ville de Metz également arrive à des sites propres en cœur de ville contraint comme nous et pourquoi à Bordeaux, nous n'y arrivons pas ?

Également, nous pensons qu'il est de notre devoir de faire en sorte de dire aussi que le BHNS est un outil de déplacement moderne. Et je veux faire allusion au fait que quand on a eu ce débat à la Métropole notamment, moi j'ai été extrêmement choqué et peut-être partagez-vous également ma stupeur, d'entendre des élus, notamment de la Ville de Saint-Médard-en-Jalles qui se battent en disant : « Mais non, mais pour desservir Saint-Médard-en-Jalles, il n'y a que le tram qui vaut, le BHNS, on n'en veut pas, c'est archaïque, etc. ». Un élu, j'ai sous les yeux sa déclaration, je l'ai retrouvée, un élu de Saint-Médard-en-Jalles, alors qu'on discutait du schéma du SDODM, a pu dire que le BHNS est un « promène couillons ». « C'est un promène couillons ». Je pense qu'il est de votre devoir, Monsieur le Maire, de dire que vous contredisez cet élu pourtant appartenant à votre famille politique en disant que ce n'est pas un « promène couillons », que c'est quand même un mode de transport extrêmement pertinent et alternatif également par rapport aux performances du tramway.

Également sur la motorisation, j'ai vu que dans le dossier, plus exactement dans le résumé non technique de l'étude d'impact, il est indiqué que le choix de la motorisation n'est pas arrêté à ce jour. J'ai vu également que dans les pétitions qui sont déposées par les riverains, beaucoup insistent sur le bruit, la pollution et les vibrations, représentées, vous le savez comme moi, représentées par ce BHNS. Ils disent « Dans les rues étroites, ça sera du

bruit, ça sera de la pollution et ça sera de la vibration ». Actuellement, je crois savoir et je ne sais pas si vous me contredirez ou non, ce qui a été choisi, c'est une motorisation gaz, norme EURO 6 qui est actuellement le type de motorisation gaz le moins polluant, mais je voudrais savoir si, alors qu'il est indiqué que le choix de la motorisation n'est pas arrêté, est-ce que ce sera forcément du gaz ou est-ce que vous envisagez que ça puisse être une circulation électrique ? À mon avis, si c'est une circulation électrique, je pense que cela serait de nature à rassurer un certain nombre de riverains. Cela étant, je crains que ce ne soit pas possible dans la mesure où, sauf erreur de ma part, en novembre 2016, nous avons lancé un appel d'offres pour l'achat de bus motorisés gaz, norme EURO 2006. J'ai peur que ces bus-là dont nous avons passé commande soient précisément dédiés à ce BHNS, mais j'espère que vous me répondrez dans quelques instants. En tout cas, il est indiqué que le choix de motorisation n'est pas arrêté. J'aimerais qu'il ne soit pas arrêté, mais je crains qu'il le soit. Et s'il est arrêté, je pense que c'est bien de donner l'information également aux riverains.

Ensuite, sur le stationnement, il y a sur Bordeaux la perte de 136 places de stationnement. Je ne fais pas le discours habituel sur le stationnement, vous le savez bien. Cela étant, on va construire des parkings dits « de périphérie », de dissuasion. Je pense qu'il serait important de dire aux riverains que ces parkings dits de « dissuasion » peuvent être également réservés ou doivent être également réservés aux riverains bordelais. Je pense qu'il y a des voitures qui passent la semaine stationnées dans les rues de Bordeaux et qu'elles pourraient parfaitement stationner dans des parkings à la périphérie. Et je pense que ça passe par deux choses : d'une part, d'une politique tarifaire attrayante pour des gens qui habitent la ville-centre pour qu'ils laissent leur voiture la semaine dans ces parkings dits de « dissuasion » et également par le fait que le gabarit de ces parkings soit suffisamment important. Avant de nous lancer dans la construction de ces parkings, je pense qu'il est important de prévoir un nombre important pour qu'ils ne soient pas aussi saturés que ceux que nous avons actuellement sur le tracé du tramway, cela me paraît extrêmement important.

Ensuite, avant-dernière observation sur les modes doux, je trouve que le dossier soumis à l'enquête publique est relativement sibyllin en ce qui concerne la sécurité des piétons, des cyclistes. Il n'y a pas grand-chose sur la circulation des cyclistes et notamment, vous l'avez rappelé, Madame l'Adjointe tout à l'heure, en ce qui concerne la sécurité aux abords des écoles, elle n'est pas à ce jour prise en compte dans le projet. Elle sera peut-être prise dans le cadre de la concertation, mais je pense que c'est bien que la concertation insiste sur cette prise en compte de la sécurité aux approches des écoles. Actuellement, vous avez des inquiétudes sur le terrain.

Dernière observation, vous allez peut-être la considérer plus anecdotique, mais à mon avis, elle est très symbolique. J'ai vu qu'il y avait un arrêt qui était prévu à Mériadeck et cet arrêt s'appelle Centre commercial Mériadeck. Est-ce que vous ne pourriez pas l'appeler plus simplement arrêt « Mériadeck » ? Je pense que les usagers du BHNS comme du tram ne sont pas que des porte-monnaie ambulants. Je pense qu'on peut aller à Mériadeck aussi pour son centre administratif, aussi pour autre chose que pour consommer. Je pense que le dossier gagnerait un peu en lisibilité en appelant cette station tout simplement Mériadeck au lieu de l'enfermer dans sa dimension strictement commerciale. Voilà les observations que je voulais faire.

M. LE MAIRE

Oui d'une certaine manière, c'est le tramway qui a sauvé le centre commercial de Mériadeck. Il pourrait fermer aussi, ça serait sans doute une amélioration substantielle.

M. HURMIC

Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. LE MAIRE

Oui, mais il faut dire les choses comme elles sont. Il faut dire la vérité. Il ne faut pas se cacher derrière son petit doigt. Ce n'est pas la même chose, mais c'est aussi un point très important de l'activité de la ville.

Monsieur GUENRO.

M. GUENRO

Monsieur le Maire, Chers Collègues, quelques propos rapides au sujet de ce projet, plus particulièrement dans sa partie Sud de part et d'autre de la Place de la Victoire, sur le Cours Aristide Briand d'un côté et sur le Cours de la Marne de l'autre. Si je comprends bien, le principe même du site propre, du site dédié, c'est-à-dire deux voies réservées à ce bus, mais aussi aux modes doux, n'est plus à l'ordre du jour sur le secteur Briand, Victoire, Marne. Je vois donc mal comment, dans ces conditions, on peut encore parler de Bus à Haut Niveau de Service alors qu'aux heures de pointe, ce bus sera pris dans la congestion automobile que l'on connaît. Une vitesse commerciale élevée

est primordiale pour que les gens prennent le bus et passent de la voiture au bus. Or, cette vitesse commerciale risque d'être pénalisée par l'absence de site propre. On rentre alors dans un cercle vicieux où l'absence de garanties sur le temps de trajet entraînera un retour de la voiture, lui-même entraînant un ralentissement du trafic et du bus. On ne peut pas, en 2017, renoncer avant même d'avoir commencé à garantir une vitesse commerciale satisfaisante aux usagers du bus. On voit bien où est le problème. Le problème, c'est le stationnement sur voirie dont le maintien ne permet pas la mise en place d'un transport en commun en site propre. Plutôt que d'avoir un débat et un arbitrage sans fin entre la nécessité du stationnement et la nécessité d'un bus performant, je vous propose d'essayer de faire ce que d'autres villes ont déjà fait : la compensation entre stationnement sur voirie et stationnement en ouvrage. L'idée est simple : à chaque fois qu'on supprime des places en voirie, on les compense en en créant le même nombre en ouvrage et au même tarif.

M. LE MAIRE

Belle découverte !

M. GUENRO

La place consacrée au transport en commun en site propre dans la ville n'est pas un problème de tuyauterie, de voirie ou de circulation, c'est avant tout un problème de foncier. En consacrant des moyens aux parkings en ouvrage, puis en transférant le stationnement de la voirie vers ces parkings, nous arriverons à concilier deux besoins : le besoin d'efficacité pour nos Bus à Haut Niveau de Service et le besoin de places de parking pour les résidents bordelais contraints d'utiliser leur véhicule, notamment pour des raisons professionnelles. Des villes avec un foncier très, très cher comme Genève ont réussi ce défi, pourquoi pas nous ?

M. LE MAIRE

De temps en temps, j'ai vraiment envie de sourire. Vous avez l'air de découvrir l'Amérique, c'est bien, tous les jours. Qu'est-ce qu'on a fait sur la ligne D ? Le parking BEAUJON ne consiste pas à compenser des places en voirie par un parc en ouvrage ? Le parking MARIE BRIZARD qui fait partie du permis de construire qui va être délivré pour cette très belle opération, ça ne consiste pas à remplacer des places de voirie par un parking en ouvrage ? Et ainsi de suite. On n'arrête pas de faire ça. Et ainsi de suite. On va continuer cette politique, bien sûr.

Nous avons ensuite Madame AJON qui était...

MME AJON

Monsieur le Maire, Chers Collègues, très rapidement. Sur ce traitement, il me semble que sur la partie Ouest qui revêt un intérêt certain et semble être traitée de façon convenable, je n'ai pas à revenir. Par contre, sur la partie Sud, je m'interroge. Je m'interroge sur le fait que l'intérêt de cette partie en BHNS ne soit que de permettre la réhabilitation du Cours de la Marne sans toucher à l'enveloppe de voirie de proximité. En effet, hormis la disparition de deux arrêts fort importants sur le Cours de la Marne sur lequel si vous passez le matin, vous verrez d'abord l'importance de la cohorte quotidienne d'étudiants et lycéens qui attendent à ces arrêts et qui seront après déposés bien loin de leur établissement, mais vous verrez aussi l'importance des cohortes de salariés qui prennent ici leur bus en allant pour d'autres destinations. Je vous avoue que le tube que vous allez créer en faisant disparaître deux arrêts qui servent à la vie quotidienne de ce quartier et aux correspondances en particulier pour de nombreux salariés, me paraît étrange. Autant que la sauvegarde d'arbres sur certains arrêts, je vous avoue, je les ai cherchés, mais je ne les ai pas trouvés. Voilà sur cette partie Sud. Il me semble qu'elle n'est pas adaptée à la vie du quartier et me paraît surtout répondre à un besoin de réhabilitation que nous partageons du Cours de la Marne et donc de permettre un transfert de budget. Merci.

M. LE MAIRE

Madame BOUILHET.

MME BOUILHET

Monsieur le Maire, Chers Collègues, la ligne de Bus à Haut Niveau de Service Bordeaux Saint-Aubin-de-Médoc dont la mise en service est prévue à l'horizon 2020 a un coût prévisionnel d'investissement d'environ 100 millions d'euros. D'expérience, si l'on se réfère aux grands chantiers précédents, nous pensons que le coût de ce projet va malheureusement dépasser les 120 millions d'euros. Mais il est vrai quand même que le BHNS a un coût, dites-vous, cinq fois moins élevé que le tramway.

Concernant Caudéran, nous sommes très attachés aux commerces de proximité, c'est pourquoi nous approuvons que l'Avenue du Général Leclerc soit mise en sens unique, uniquement de 7 heures à 9 heures, du lundi au vendredi, hors jours fériés conformément aux demandes des commerçants locaux.

Pour Bordeaux centre, nous ne rejoignons pas votre analyse sur les bienfaits du stationnement résident, c'est-à-dire le stationnement payant. Le dossier consacré par la presse locale, la semaine dernière, est suffisamment explicite : les Bordelais et les Girondins ne sont pas satisfaits de cette taxation généralisée. Nombre d'entre eux ont modifié leur comportement puisqu'ils ne viennent plus à Bordeaux, trop de contraintes et trop cher.

Vous indiquez qu'il est nécessaire de souligner les importants efforts réalisés conjointement par la Métropole et la Ville pour améliorer l'offre de stationnement. Cette phrase, par son caractère mensonger, est une provocation gratuite.

L'expérimentation d'autorisation du stationnement devant les dépressions charretières n'est qu'un pis-aller qui ne compense que très partiellement les suppressions massives de places de stationnement en surface.

Pour Bordeaux Sud, vous estimez souhaitable que le traitement du Cours Aristide Briand puisse être revu et vous envisagez que la section entre la Rue Paul Louis Lande et la station Victoire soit réduite à trois files de circulation mixant piétons, cyclistes, stationnements, voitures et transports en commun. Nous constatons chaque jour que cette portion à quatre voies est déjà un enfer pour les automobilistes. La traversée de la Place de la Victoire demande désormais plus de 20 minutes en voiture pour parcourir 300 m et vous ne proposez aucune solution allant dans le sens de la fluidité, bien au contraire. Nous n'approuvons donc pas la réduction des voies sur cette portion d'autant moins qu'elle n'est pas indispensable à la mise en œuvre du projet. Nous considérons que l'amélioration de l'offre de stationnement en surface et à moindre coût est un moyen incontournable pour améliorer la fluidité du trafic.

Nous voterons pour ce projet tout en souhaitant que nos réserves soient prises en compte. Merci.

M. LE MAIRE

Madame DELAUNAY.

MME DELAUNAY

Monsieur le Maire, Chers Collègues, on ne peut qu'être positif sur ce projet et je souscris volontiers à sa nécessité. Vous vous rappelez, du moins, certains savent que j'étais favorable au trajet de la ligne D qui n'a pas été finalement choisi et je pense qu'il est, en effet, grand temps que Caudéran soit desservie de manière moderne et rationnelle et rapide également. J'ai cependant des questions. Comme cela a déjà été fait, je salue la concertation qu'a menée Madame DESSERTINE patiemment, car c'est souvent un petit peu répétitif et quelquefois même un peu surréaliste dans les questions qui sont posées.

Justement, j'évoque un sujet, c'est celui - je ne sais pas comment on l'appelle - du transport alternatif, du circuit alternatif qui fait que la garde montante ne peut pas croiser la garde descendante. Lorsqu'il était question du tram, j'avais étudié très attentivement le trajet de la Rue Capdeville qui, je crois, sera une des zones de trajet alternatif. Quand nous avons parlé du tram, la question avait été, bien sûr, posée de la largeur et il avait été montré que simplement en supprimant le rez-de-chaussée de deux immeubles, de deux maisons sans caractère artistique particulier, on pouvait éviter ce caractère alternatif. Parce que je redoute et je pose la question, que quand il y a un bus toutes les 8 minutes, voire dans les heures de haut trafic toutes les 5 minutes, le caractère alternatif ne retarde de beaucoup la circulation et là, je rejoins sur un autre thème, ce que disait Nicolas GUENRO sur la rapidité.

Je veux poser la question, là aussi, des parkings de proximité : est-il encore question d'un parking Rue Thiac ? Nous avons le projet de parking en périphérie où, en effet, certains Bordelais pourront laisser leur voiture, mais nous n'en avons pas dans la centralité. Est-ce que le projet du parking de la Rue Thiac dont on parle toujours, mais on ne sait pas où il en est, existe toujours ? Est-ce qu'il y aura donc un parking de proximité en amont ?

Enfin et c'est une remarque tout à fait... non pas anodine parce qu'elle a un sens, reconnaissons que le terme de BHNS est abscons. Nous aimons nos touristes, par exemple, « *BHNS what's that ?* ». Si on l'appelait de deux mots internationaux que sont « Trambus » ou un « Bustram », je suis sûre qu'ils comprendraient mieux, mais conserver ces quatre lettres me paraît un peu abscons, non pratique, non pragmatique. Je vous remercie.

M. LE MAIRE

Voilà un point d'accord que j'ai avec vous, Chère Madame, et je fais appel à votre imagination. Nous cherchons un nom pour le BHNS.

MME DELAUNAY

« BusTram ».

M. LE MAIRE

« BusTram » ce n'est pas terrible. Je pense que vous pouvez faire mieux. Cherchez, cherchez. On a lancé une consultation d'ailleurs. Comment il s'appelle à Nantes ? Busway. Non pas « way », on est en France.

Monsieur FELTESSE.

M. FELTESSE

Monsieur le Maire, Chers Collègues, cet avis du Conseil municipal est effectivement important. Nous avons plusieurs fois évoqué ce dossier, y compris en Conseil métropolitain et donc, nous souscrivons à l'avis positif.

Quatre remarques cependant. Une remarque pour mémoire et ensuite, trois qui sont un peu sous forme d'interrogation.

Pour mémoire, on vous rappelle la position qui était la nôtre, qui était malgré tout de faire du tramway entre la Victoire et la Gare Saint-Jean. Je dis « malgré tout » parce que quand on regarde attentivement les chiffres qui sont donnés, on estime à 50 000 voyageurs/jour sur la ligne et si ça avait été juste Saint-Aubin - Quinconces, on était à peu près à 27 000, ce qui veut dire que sur le reste même si ce sont des tracés légèrement différents, c'est 23 000. On sait bien que c'est là qu'il y a une concentration de potentiel et quand la LGV va se mettre à produire ses voyageurs, on espère qu'il n'y aura pas un risque d'engorgement. Ce débat a été tranché, mais nous il paraissait important de le rappeler.

Trois autres points sur le BHNS. Première chose, je me souviens d'une discussion que nous avons eue entre nous sur la difficulté à faire cohabiter, à certains endroits, le trafic automobile avec deux lignes de tramway qui se croisent, en l'occurrence, c'était Place Bir-Hakeim où on voit bien que la circulation est extrêmement difficile. Quand on se projette sur ce qui va se passer vers la Barrière de Saint-Médard avec le BHNS qui va sortir dans un sens, le BHNS qui va sortir dans l'autre sens, la ligne D qui va passer par Fondaudège - Libération et plus tard encore un TCSP qu'on va mettre sur les boulevards, on va quand même avoir des problèmes de circulation auxquels vous avez sûrement réfléchi, mais qui ne vont pas être totalement anecdotiques.

Deuxième question qui est un peu liée à ça, on voit bien que, petit à petit, et ce n'est pas forcément une mauvaise chose, mais ça demande une réflexion importante, que petit à petit, nous privilégions fortement les transports collectifs en site propre au détriment de la voiture. C'était d'abord le cas à l'intérieur des cours. Maintenant on va aller à l'intérieur des boulevards. Pourquoi pas ? À un bémol près qui est quand même la question de la localisation des emplois et de comment nous organisons les modes de vie à l'échelle de la Métropole. Je dis ça parce que ce que nous connaissons aujourd'hui à Bordeaux est connu dans d'autres métropoles, mais ce n'est pas totalement anecdotique sur la manière dont nous allons irriguer ou non la Métropole bordelaise.

Dernier point, Monsieur le Maire, j'ai évoqué tout à l'heure les boulevards. C'est un dossier qui nous tient à cœur les uns et les autres. Dans un précédent Conseil métropolitain, vous avez dit que vous aviez demandé à l'Agence d'urbanisme de réfléchir à un cahier des charges pour pouvoir lancer un concours sur les boulevards, aussi bien en TCSP, reste à déterminer le mode qu'en ce qu'on appelait les « travaux concomitants », il y a quelques années, est-ce que vous pourriez nous en dire un peu plus sur le calendrier de cet éventuel concours ? Merci.

M. LE MAIRE

Madame KUZIEW.

MME KUZIEW

Oui, Monsieur le Maire. Je réponds à mes collègues qui sont inquiets pour le secteur Sud et le plan d'aménagement qui est exposé dans cette enquête publique. Je suis surprise de leurs inquiétudes parce que s'ils avaient participé aux différentes réunions de concertation, ils n'auraient pas eu besoin de ce Conseil municipal pour obtenir les réponses à leurs craintes. Il y a effectivement, dans tout projet d'aménagement, l'utopie. On aurait tous aimé que le Cours Aristide Briand et le Cours de la Marne puissent offrir des trottoirs confortables, des places de stationnement et de manutention pour les commerces, une piste cyclable, une voie en site propre et des pistes pour les automobiles. Ce n'est pas le cas. Nous devons faire face au gabarit des cours qui ne sont pas aussi larges que l'on pourrait croire et nous avons étudié plusieurs schémas qui ont été présentés aux habitants dont un qui, effectivement, plaçait le BHNS en site propre sur tout le Cours Aristide Briand et tout le Cours de la Marne, mais qui n'offrait pas pour que cela

puisse être le cas, des trottoirs élargis, des aires de manutention pour que les commerces puissent continuer à être approvisionnés et des pistes cyclables sécurisées. À partir de là, le choix qui a été retenu par l'ensemble des habitants qui ont participé aux réunions a été de garder un *statu quo* et de conserver effectivement l'alternat sur chaque sens montant et descendant de poids (pas sûre d'avoir bien compris) réservé pour le BHNS, mais surtout aussi de conserver les arbres sur la grande majorité du tracé, car le site propre aurait eu pour conséquence de supprimer tous les arbres qui sont sur le Cours de la Marne puisqu'ils sont dans l'emprise des places de stationnement. Et cela, les gens comme nous, n'y étaient pas prêts.

M. LE MAIRE

Merci. Monsieur DAVID.

M. J-L. DAVID

Oui, Monsieur le Maire, Chers Collègues. Comme j'imagine qu'il y a un certain nombre de questions qui ont été posées et dont les réponses très techniques ne vont pas changer l'avis des uns et des autres, je propose que sur toutes les questions extrêmement techniques, ma collègue Élisabeth TOUTON et moi-même, réunissions nos collègues de l'opposition pour les mettre à niveau d'informations en présence des experts, de façon à ce que toutes les problématiques qui ont été posées, tout à l'heure, trouvent une réponse. Ça, c'est la première chose.

Deuxièmement, sur le stationnement lui-même, nous avons et vous le savez, je ne vais pas ici encore recommencer la longue liste des mesures compensatoires que nous avons mises en place, je ne suis pas d'accord avec vous. Les expériences qui sont faites en matière de gain de places de stationnement sur la ville intra-boulevards aujourd'hui sont de bonnes expériences avec des bons retours. Et notamment l'expérience qui consiste à ce que nos concitoyens propriétaires d'un garage puissent stationner devant leur garage est aujourd'hui et nous l'avons fait sur le périmètre du BHNS et le Maire a accepté que nous prolongions cette expérience dans d'autres secteurs d'ailleurs, c'est une opération qui nous permet de conserver des places de stationnement.

Je voudrais dire à Madame DELAUNAY que le site de Castéja est totalement dans ce dispositif qui consiste à augmenter l'offre de stationnement de façon suffisamment conséquente par rapport à l'obligation qui en est faite au PLU.

Sur la motorisation, pour Pierre HURMIC, la délibération dit la vérité, c'est-à-dire que le choix de la motorisation n'est pas fait, même si le Maire et les services ont demandé à ce que l'étude de véhicules hybrides soit poussée à l'extrême de façon à essayer de se doter de ce type de véhicules.

Ensuite, simplement pour dire à Pierre HURMIC en matière de recherche d'informations, je note bien ce qu'il a indiqué tout à l'heure. Ceci étant, beaucoup d'outils étaient à disposition pour obtenir les informations nécessaires et surtout la Chef de projet de ce BHNS, Madame JUDE qui a beaucoup distribué de cartes de visite et reçu énormément de citoyens, a donné toutes les informations nécessaires et souhaitées par les uns et par les autres. On peut toujours faire mieux certainement, mais en l'occurrence je trouve qu'on a fait suffisamment bien. Je voudrais dire à mes collègues et j'associe Élisabeth TOUTON à mon propos, à mes collègues Maires Adjointes de quartier, pour avoir participé à bon nombre de réunions de concertation ou d'information pas faciles, que finalement l'adhésion des habitants qui n'était absolument pas gagnée au départ montre à quel point le travail de chacun a été particulièrement positif. C'est donc la raison pour laquelle je vous propose de donner un avis favorable à cette délibération.

M. LE MAIRE

Cette délibération et le projet qu'elle propose d'approuver sont évidemment majeurs pour le développement de la Ville et de l'Agglomération. Je ne vais pas rouvrir un long débat, juste deux ou trois observations.

Pour rappeler d'abord que si nous avons choisi l'itinéraire sur lequel va se développer la ligne D, en cours de construction, c'est tout simplement parce que nous étions arrivés à la conclusion qu'un tramway ne passait pas entre les boulevards et le Cours d'Albret. Rue Capdeville, Saint-Sernin, etc. C'est cette impossibilité-là qui nous avait fait pencher pour la ligne D et donc pour réserver l'autre itinéraire à un Bus à Haut Niveau de Service qui c'est vrai, dans le cœur de Bordeaux, ne sera pas réellement en site propre. Il faut apprécier, je crois, le confort supplémentaire qu'apportera ce Bus à Haut Niveau de Service sur la totalité de la ligne, depuis son origine jusqu'à son extrémité, enfin, dans les deux sens.

Deuxième point, la répartition emploi-logement qui a été évoquée par Monsieur FELTESSE, il sait bien que nous essayons systématiquement de développer, dans tous les nouveaux sites d'aménagement, les locaux d'activités et les locaux de logement. On n'arrivera pas à ce que chacun trouve du boulot à la porte de chez lui, mais enfin il faut

rompre avec un urbanisme qui, pendant trop longtemps, a consisté à faire d'un côté des cités dortoirs et de l'autre côté des zones d'activités. C'est ce que nous essayons de faire autour de la gare. C'est ce que nous essayons de faire à Brazza. C'est ce que nous essayons de faire sur tous les sites actuels.

Troisièmement, les boulevards, c'est une démarche de longue haleine. J'ai parfaitement conscience de la transformation, du bouleversement, du séisme que constituerait le passage d'un système de transport en site propre neutralisant deux voies de circulation sur les boulevards. L'A'Urba est à la tâche. Nous n'aurons pas le résultat de cette étude qui est considérable avant la fin de l'année et, à partir du cahier des charges qu'elle nous permettra d'élaborer, alors peut-être pourra-t-on s'engager vers un concours d'architecture du même type que celui que nous avons fait sur les quais.

Dernier point, le stationnement. J'ai lu comme tout le monde ces magnifiques pleines pages de notre journal préféré. Au bout de la lecture, quelles propositions concrètes d'amélioration figuraient dans ce document ? Rien. Le constat, la critique, ça ne va pas. Je ne connais aucune grande ville au monde qui ait résolu son problème de stationnement. Dans beaucoup de villes, lorsque vous stationnez plus de 5 minutes devant le commerçant chez qui vous voulez aller ou dans telle ou telle autre circonstance, vous ne trouvez plus votre voiture, la fourrière est intervenue. Qu'est-ce qu'on peut apporter ? Je voudrais d'abord souligner que nous avons dans Bordeaux un anneau de parcs souterrains exceptionnel et qu'on n'en construira pas d'autres. Je vais les énumérer et je vais en oublier : Salinières, Bourse, Jean Jaurès, Tourny, Grands Hommes, Auditorium, Gambetta, Mériadeck, République, Capucins, Victor Hugo, exceptionnel. J'ai oublié Grands Hommes ? Non, je l'ai dit, je crois. J'en oublie peut-être. Et là, nous avons une offre qui n'est saturée que le vendredi après-midi et le samedi. Soit dit au passage, Madame BOUILHET nous a dit tout à l'heure qu'à cause des problèmes de stationnement, on ne venait plus dans Bordeaux. Je vous invite à vous promener avec moi le vendredi après-midi ou le samedi dans les rues de Bordeaux. Si on ne vient plus dans Bordeaux, alors je ne comprends pas. La fréquentation de la Ville est en augmentation constante. Donc, il y a cette première offre.

Ensuite, il y a le problème du stationnement résidentiel. On nous dit : « Il faut distribuer davantage de macarons ». C'est la mort du stationnement résidentiel. Il y a déjà presque autant de macarons que de places disponibles en voirie. Forcément, il y a un moment où c'est saturé. Si on en donne deux par foyer, c'est terminé.

Je voudrais aussi contester l'idée selon laquelle tout le monde est hostile au développement du stationnement résidentiel. On n'a eu dans cet article que la parole de ceux qui sont contre. Or, ce que je constate, c'est qu'on nous demande sans cesse de l'étendre parce que ça décamponne les voitures ventouses et ça permet aux résidents de trouver de la place. Il est vrai que ça reporte le problème sur les rues limitrophes et que c'est une espèce de tache d'huile à laquelle il faut se résoudre.

Enfin, troisième point, faire des parcs en ouvrage souterrains ou aériens. Nous en faisons pour compenser les places qui disparaissent - j'ai parlé du parking BEAUJON - ou pour desservir de nouveaux quartiers. J'ai inauguré, il y a trois jours le parc à proximité - ou samedi dernier - le parc à proximité de la MÉCA, vendredi. Nous allons en faire un également sur le parc MARIE BRIZARD, etc. Il faut bien voir ce que ça représente comme coût, compte tenu de la rareté du foncier et multiplier ces petits parcs de proximité, même si c'est indispensable, ce n'est pas quelque chose dans lequel la Métropole est prête à s'engager de façon extrêmement ambitieuse et ça ne sera qu'à la marge.

Enfin, il reste, c'est vrai, l'orientation que nous avons prise qui est non pas d'interdire l'accès de la voiture dans la Ville. Ce serait une folie. C'est toujours à plus de 50 % du total des déplacements et ça restera entre 40 et 50 %, mais il nous faut quand même inciter le maximum de personnes qui viennent dans Bordeaux à laisser la voiture à la périphérie. Là nous avons un déficit, c'est vrai. Nos parcs relais ont été généralement sous-dimensionnés et il a fallu que je mette une pression très forte pour qu'on inverse la vapeur. Je viens de donner mon accord ce matin à la construction d'un étage supplémentaire au parc relais à Cantinolle à la fin de la ligne D du tramway parce qu'on se rend compte d'ores et déjà que la capacité de ce parc sera insuffisante. Le parc relais de Blanquefort pour le tram de Médoc est déjà pratiquement saturé. Il faut que nous développiions cette offre pour qu'on puisse venir travailler ou faire ses courses dans Bordeaux sans forcément y venir en voiture.

Voilà un peu la logique de notre politique de stationnement. C'est compliqué et je le répète, je ne connais pas de grande ville qui ait résolu le problème comme chacun le rêve : pouvoir stationner devant chez soi ou devant son commerçant favori à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit et gratuitement. Ça, il faut oublier, ce n'est pas possible. Et je pense que c'est beaucoup de démagogie que de le laisser miroiter.

Voilà. J'ai cru comprendre que tout le monde était au total, malgré des questions légitimes et des ajustements qui doivent encore être apportés pendant la concertation, plutôt favorable à la réalisation de cette nouvelle ligne de transport collectif. Je le vérifie.

Pas d'oppositions ? Pas d'abstentions ? Merci.

MME MIGLIORE

Délibération 139 : « Autorisation Loi sur l'Eau. Zone d'Aménagement Concerté Garonne-Eiffel – Avis du Conseil municipal. »

D-2017/139

**Autorisation Loi sur l'Eau. Etablissement Public
d'Aménagement Bordeaux Euratlantique. Zone
d'Aménagement Concerté Garonne-Eiffel. Enquête Publique -
Avis du Conseil Municipal**

Monsieur Jean-Louis DAVID, Adjoint au Maire, présente le rapport suivant :

Mesdames, Messieurs,

L'Etablissement Public d'aménagement Bordeaux Euratlantique dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National du même nom, porte un projet urbain dans l'aire d'influence de la nouvelle gare Ligne à Grande Vitesse (LGV). Plusieurs zones d'aménagement concerté ont été créées sur les communes de Bordeaux, Bègles et Floirac. La zone Garonne-Eiffel couvre 128 hectares en rive droite de la Garonne sur Bordeaux et Floirac.

Ce projet urbain vise à la requalification de la rive droite. Il affirme l'ambition de reconquête du fleuve et de ses rives, de densification du cœur de l'agglomération, par une forte programmation de logements, d'équipements publics, de locaux d'activité et d'espaces verts. Ces travaux s'étaleront jusqu'en 2032 pour accueillir 18 000 nouveaux habitants et 10 000 emplois.

Ce projet relève de plusieurs procédures administratives soumises à enquête publique, à savoir la déclaration d'utilité publique au titre du Code de l'Expropriation, l'évaluation environnementale préalable aux travaux susceptibles d'affecter l'environnement et l'autorisation de travaux au titre de la Loi sur l'Eau. Le principe d'une enquête publique unique pour l'ensemble des procédures a été retenu. Celle-ci se déroulera du 20 février au 24 mars 2017 sur les communes de Bordeaux et Floirac.

Au seul titre de la procédure Loi sur l'Eau, les conseils municipaux doivent formuler un avis vis-à-vis des impacts aquatiques potentiels du projet et si besoin des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation retenues.

Ainsi les impacts tant quantitatifs que qualitatifs sur les eaux souterraines et superficielles ont fait l'objet d'un dossier d'incidence, partie de l'étude d'impact soumise à l'examen de l'autorité environnementale, en l'occurrence le Conseil Général du Développement Durable qui a déjà eu à se prononcer lors de la procédure de création de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC). Le conseil considère que l'étude est de bonne qualité tout en demandant plusieurs précisions qui ont été apportées par le pétitionnaire. Le dossier témoigne d'une intégration accrue de l'environnement pour toutes ses composantes dans la conception du plan guide d'aménagement de la ZAC.

En ce qui concerne plus particulièrement la procédure Loi sur l'Eau vis-à-vis de travaux dans le lit majeur d'un fleuve, on peut préciser que ceux-ci seront sans influence sur les nappes profondes sollicitées pour l'alimentation en eau potable par deux forages existants protégés, situés dans l'aire d'étude.

La collecte des eaux usées sera assurée à la fois par un réseau séparatif pour les voiries nouvelles et le réseau unitaire actuel. Les effluents seront dirigés rive gauche sur la station d'épuration Clos de Hilde à Bègles, qui présente les capacités suffisantes.

Les eaux pluviales seront rejetées en Garonne, avec une régulation des débits de fuite pour les aménagements les plus importants et le traitement des eaux collectées sur les voiries et les parkings.

Deux zones humides ont été recensées dont l'une sera conservée en l'état (berges) et l'autre en partie (stade Promis). Les surfaces perdues seront compensées à 150% au niveau du nouveau parc Eiffel.

Les travaux de consolidation des digues menés par Bordeaux Métropole associés à la redéfinition de la forme urbaine du secteur, intégrant à la fois la création d'espaces de

réention reliés hydrauliquement et des dispositions constructives spécifiques pour les futurs bâtiments, permettent de réduire la vulnérabilité aux inondations.

La ZAC est en bordure de la Garonne qui est classée Natura 2000. Pour les espèces migratoires piscicoles ayant justifié ce classement, il n'y a pas de frayères recensées dans l'aire d'étude. Le principal risque pour ces dernières et plus généralement pour le fleuve, est le risque de pollution des eaux en phase travaux. Diverses mesures préventives sont retenues dans le cadre de chartes chantier responsable qui s'imposeront à chaque maître d'œuvre. Hormis l'angélique des estuaires, aucune espèce végétale ou faunistique protégée ou d'intérêt écologique fort n'a été recensée. Par contre, il existe des habitats potentiels qui font l'objet de mesures de réhabilitation. La continuité du corridor écologique que constituent la Garonne et ses berges est maintenue.

Le projet est compatible avec les différents documents environnementaux de planification (Schéma de Cohérence Territoriale, Plan Local d'Urbanisme, Schéma Régional de Cohérence Ecologique, Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux....)

En conséquence, je vous propose Mesdames et Messieurs, de formuler un avis favorable à cette demande d'autorisation au titre de la Loi sur L'Eau.

ADOpte A L'UNANIMITE DES VOTANTS

ABSTENTION DU GROUPE SOCIALISTE

ABSTENTION DU GROUPE ECOLOGISTE

M. LE MAIRE

Monsieur DAVID.

M. J-L. DAVID

Chers Collègues, il s'agit là de la Zone d'aménagement concerté Garonne-Eiffel, de l'Enquête Publique, au seul titre de la procédure Loi sur l'Eau. Les Conseillers municipaux doivent formuler un avis vis-à-vis des impacts aquatiques potentiels du projet. Après étude par les experts de Bordeaux Métropole, je vous propose de donner un avis favorable à cette enquête publique. Je précise que les demandes qui avaient été formulées par notre collègue Pierre HURMIC ont reçu réponse en temps et en heure, je le crois, sur ce dossier.

M. LE MAIRE

Vous avez des questions sur ce dossier ? Madame JAMET.

MME JAMET

Monsieur le Maire, Chers Collègues, je voulais apporter un petit bémol à l'avis favorable et demander à ce qu'on émette des réserves à cet avis favorable, notamment parce qu'en plus dans la délibération, il est marqué qu'hormis l'angélique des estuaires aucune espèce végétale ou faunistique protégée ou d'intérêt écologique fort n'a été recensée. Or, dans le dossier d'incident soumis à l'examen de l'autorité environnementale, il est rappelé qu'à proximité de la zone, il y avait le crapaud commun qui a un intérêt fort et aussi avec des enjeux forts la grenouille rieuse et l'alyte accoucheur. Si nous ne sommes pas là pour parler des batraciens, je pense que personne ne le fera. Nous demandons effectivement à ce qu'on émette un avis favorable sous réserve du respect des préconisations de l'autorité environnementale et d'avoir une véritable garantie de la compensation à 150 % au niveau du Parc Eiffel pour les zones humides, s'il y a destruction des zones humides qui sont référencées dans le dossier.

Enfin, je voulais rappeler que ces batraciens ont un véritable intérêt écologique. Leur menu leur donne un grand rôle dans la régulation des ravageurs des jardins et des espèces. Ils entrent eux-mêmes dans le régime alimentaire d'autres alliés des jardiniers tels que les hérissons. En résumé, ils ont un rôle majeur pour la biodiversité en ville et pas seulement à la campagne. Et aujourd'hui, on souhaite refaire venir un peu plus de nature en ville, il serait dommage de détruire ces espèces.

Par ailleurs, je m'étonne que le dossier d'incidence qu'on a pu consulter, il y a une dizaine de jours, sur le site de la Préfecture ne soit plus en ligne aujourd'hui. Je pense que nous allons faire une demande auprès de la Préfecture pour qu'il le remette, mais si vous avez des informations sur cela, nous sommes preneurs.

Par ailleurs, je voulais aussi intervenir, c'est un peu hors champ par rapport à la Loi sur l'Eau, mais nous nous inquiétons aussi avec ces constructions, de la destruction et de la non-compensation des équipements sportifs de proximité du Stade Promis, dans le cadre de cette rénovation urbaine. Nous déplorons que ce stade soit détruit et qu'il n'y ait pas de compensation sur la même superficie et dans la même zone Garonne-Eiffel.

Je vous remercie.

M. LE MAIRE

Je regarde Monsieur SIRI de manière tout à fait incrédule. Il n'y a pas de compensation de la suppression du Parc Promis ? Comment peut-on continuer à véhiculer ce genre d'affirmation ? Comment ? Vraiment, c'est dans tous les documents, dans tous les dossiers, c'est publié. On sait très bien ce qui va se passer. On va améliorer les équipements publics et j'entends à nouveau dire qu'on va supprimer un équipement sportif sans le remplacer ? C'est assez hallucinant, je dois dire.

Bien, Monsieur SIRI.

M. SIRI

La suppression du Stade Promis tel qu'il est actuellement, consiste d'abord et avant tout par son remplacement par une offre sportive bien plus élargie avec des outils tout à fait neufs d'une part. Et d'autre part, il y aura à proximité immédiate aussi le Parc Eiffel qui lui-même contiendra aussi des équipements sportifs. Là aussi, ils sont travaillés avec les associations et avec les habitants. Moi, je ne vois pas de perte d'équipements.

M. LE MAIRE

Il faut être beaucoup plus affirmatif, Monsieur SIRI. Non seulement le Parc Promis ne va pas disparaître, il va être compensé au-delà de l'offre sportive à l'heure actuelle. C'est une amélioration considérable.

M. SIRI

Ça devient un parc sportif avec un terrain de foot en synthétique neuf, avec des équipements de tennis neufs, dont une partie couverte, avec des pistes de course, avec une possibilité d'aller aujourd'hui de la salle Promis jusqu'au Quai Deschamps. Le tennis, on l'a dit, avec des équipements de basket, avec même un petit mur d'escalade. Enfin, il y a un énorme bénéfice aujourd'hui à voir ce Stade Promis modifié, et modifié en allant dans le sens des demandes des riverains. On a eu de très nombreuses réunions de concertation et de travail avec Arielle PIAZZA et les associations sportives. Ce Stade Promis sera un gros bénéfice à l'usage des riverains immédiats.

M. LE MAIRE

Merci. Madame AJON.

MME AJON

Monsieur le Maire, en effet il y a une compensation du Stade Promis et nous y veillons sur le quartier de façon collective depuis longtemps. J'allais vous dire « heureusement » avec le nombre de nouveaux arrivants sur ce quartier qu'en effet non seulement on maintient, mais on accroît l'offre. Cependant, sur les réunions de concertation puisque c'est vous qui lancez le sujet au débat, je tiens à souligner l'importance pour les associations au-delà du sport loisirs que nous cherchons tous à défendre auprès des habitants, de maintenir la possibilité du sport compétition loisirs qui est aussi importante et primordiale. Attention à ne pas transformer toute l'offre sportive de nos quartiers nouveaux uniquement en sport loisirs individuel, mais de bien garantir la vie des clubs et la vie des clubs en sport compétition loisirs, c'est-à-dire pour tous. Et chacun sait qu'il est fort important pour le développement de l'activité sportive et surtout de l'esprit sportif.

M. LE MAIRE

Merci. Monsieur SIRI et Madame PIAZZA y veillent.

M. SIRI

Madame PIAZZA y veille, on y veille ensemble. Tous les équipements sportifs qui seront constitués sur le Stade Promis le seront avec les accords des fédérations sportives concernées de façon à ce que chaque équipement permette de pratiquer de la compétition à un niveau plus élevé qu'aujourd'hui d'ailleurs, de façon à ce que l'on puisse à la fois faire de la pratique sportive de loisirs, mais aussi de la pratique sportive de compétition telle qu'encadrée par les différentes fédérations.

M. LE MAIRE

Bien. Je vous propose de confirmer l'avis positif du Conseil municipal. Qui vote contre ? Qui s'abstient ? Je vous remercie.

MME MIGLIORE

Délibération 140 : « Fonds d'investissement des quartiers 2017 – Quartier Bordeaux Centre. »

D-2017/140
Fonds d'investissement des quartiers 2017 - Quartier
Bordeaux Centre - subvention d'équipements

Monsieur Jean-Louis DAVID, Adjoint au Maire, présente le rapport suivant :

Mesdames, Messieurs,

Par délibération 2012/35 du 25 juin 2012, une dotation en faveur des équipements des quartiers a été instaurée et attribuée sur proposition des Maires-Adjoints de quartier.

Le montant par quartier a été modifié par délibération du 29 septembre 2014, le montant global restant lui inchangé à 163 720 euros.

Pour l'année 2017, le montant alloué au quartier Bordeaux Centre est de 28 550,00 euros

Il est proposé d'attribuer une partie de cette dotation de la manière suivante, sur proposition du Maire Adjoint de Quartier :

Nature de l'opération	Bénéficiaire	Montant (en euros)
Travaux de réfection du sol	Association Centre Hâ 32	2 000,00

Il vous est demandé de bien vouloir :

- valider la répartition de cette affectation attribuée pour le quartier Bordeaux Centre, au chapitre 204
- autoriser M. le Maire ou son représentant à procéder aux transferts financiers correspondants dans le cadre de la prochaine décision modificative.

ADOpte A LA MAJORITE
 VOTE CONTRE DU GROUPE ECOLOGISTE

M. LE MAIRE

Monsieur DAVID.

M. J-L. DAVID

Monsieur le Maire, c'est dans le cadre du fonds d'investissement des quartiers, des travaux de réfection de l'Association Centre du Hâ pour une valeur de 2 000 euros et c'est proposé par la Commission permanente et le Maire Adjoint du quartier centre.

M. LE MAIRE

Pas de difficultés ? Vote contre ? Abstentions ? Merci.

MME MIGLIORE

Délégation de Madame Emmanuelle CUNY. Délibération 141 : « Création des groupes scolaires Alfred Daney, Abadie et de l'école élémentaire Barbey. Fusion de l'école maternelle et élémentaire Flornoy en un groupe scolaire. »