

**COMMUNAUTE URBAINE
DE
BORDEAUX**

**CONSEIL DE COMMUNAUTE
SEANCE PUBLIQUE DU VENDREDI 11 FEVRIER 2011 A 09 H 30
(Convocation du 31 janvier 2011)**

Aujourd'hui Vendredi Onze Février Deux Mil Onze à 09 h 30 le Conseil de la Communauté Urbaine de BORDEAUX s'est réuni, dans la salle de ses séances sous la présidence de M. Vincent FELTESSE, Président de la Communauté Urbaine de BORDEAUX.

ETAIENT PRESENTS :

M. FELTESSE Vincent, M. JUPPE Alain, M. DAVID Alain, M. CAZABONNE Alain, M. BENOIT Jean-Jacques, M. BOBET Patrick, Mme BOST Christine, M. BRON Jean-Charles, Mme CARTRON Françoise, M. CAZABONNE Didier, M. CHAUSSET Gérard, Mme CURVALE Laure, M. DUCHENE Michel, M. DUPRAT Christophe, M. FAVROUL Jean-Pierre, Mme FAYET Véronique, M. FLORIAN Nicolas, M. FREYGEFOND Ludovic, M. GAÜZERE Jean-Marc, M. GUICHARD Max, M. HERITIE Michel, Mme ISTE Michèle, M. LABARDIN Michel, M. LABISTE Bernard, M. LAMAISON Serge, Mme LIRE Marie-Françoise, M. OLIVIER Michel, M. PIERRE Maurice, M. PUJOL Patrick, M. ROSSIGNOL Clément, M. SAINTE-MARIE Michel, Mme DE FRANCOIS Béatrice, M. SOUBIRAN Claude, Mme TERRAZA Brigitte, M. TOUZEAU Jean, M. TURON Jean-Pierre, M. SOUBABERE Pierre, M. AMBRY Stéphane, M. ANZIANI Alain, M. ASSERAY Bruno, Mme BALLOT Chantal, M. BAUDRY Claude, Mme BONNEFOY Christine, M. BOUSQUET Ludovic, M. BRUGERE Nicolas, M. CHARRIER Alain, Mme CHAVIGNER Michèle, M. COUTURIER Jean-Louis, M. DANJON Frédéric, M. DAVID Jean-Louis, M. DAVID Yohan, Mme DELATTRE Nathalie, M. DELAUX Stéphan, Mlle DELTIPLE Nathalie, Mme DESSERTINE Laurence, Mme DIEZ Martine, M. DOUGADOS Daniel, M. DUART Patrick, M. DUBOS Gérard, M. DUCASSOU Dominique, M. EGRON Jean-François, Mme EWANS Marie-Christine, Mme FAORO Michèle, M. FEUGAS Jean-Claude, M. GARNIER Jean-Paul, M. GUICHEBAROU Jean-Claude, M. GUICHOUX Jacques, M. GUILLEMOTEAU Patrick, M. GUYOMARC'H Jean-Pierre, Mme HAYE Isabelle, M. HURMIC Pierre, M. JOUBERT Jacques, M. JUNCA Bernard, Mme LAURENT Wanda, M. MANGON Jacques, M. MAURIN Vincent, Mme MELLIER Claude, M. MERCIER Michel, M. MOULINIER Maxime, Mme NOEL Marie-Claude, M. PAILLART Vincent, Mme PARCELIER Muriel, M. PENEL Gilles, M. PEREZ Jean-Michel, Mme PIAZZA Arielle, M. POIGNONEC Michel, M. QUANCARD Denis, M. QUERON Robert, M. RAYNAL Franck, M. RAYNAUD Jacques, M. REIFFERS Josy, M. RESPAUD Jacques, M. ROBERT Fabien, M. ROUYEYRE Matthieu, Mme SAINT-ORICE Nicole, M. SIBE Maxime, M. SOLARI Joël, Mme TOUTON Elisabeth, M. TRIJOLET Thierry.

EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION :

M. GAUTE Jean-Michel à M. SIBE Maxime	M. DUPOUY Alain à M. DELAUX Stéphan
M. GELLE Thierry à M. CAZABONNE Alain	Mlle EL KHADIR Samira à M. MOULINIER Maxime
Mme LACUEY Conchita à M. COUTURIER Jean-Louis	Mme FOURCADE Paulette à Mme FAORO Michèle
M. MAURRAS Franck à M. TURON Jean-Pierre	M. GALAN Jean-Claude à M. FEUGAS Jean-Claude
M. BAUDRY Claude à M. ANZIANI Alain à partir de 11 h 50	M. JOANDET Franck à M. ROSSIGNOL Clément
M. BONNIN Jean-Jacques à Mme BONNEFOY Christine	M. LAGOFUN Gérard à M. HERITIE Michel
Mme BREZILLON Anne à Mme PIAZZA Arielle	M. LOTHAIRE Pierre à M. GAÜZERE Jean-Marc
Mme CAZALET Anne-Marie à Mme PARCELIER Muriel	M. MILLET Thierry à M. RAYNAL Franck
M. CAZENAVE Charles à M. GUYOMARC'H Jean-Pierre	M. MOGA Alain à M. SOLARI Joël
Mme COLLET Brigitte à Mme SAINT-ORICE Nicole	M. RAYNAUD Jacques à M. MERCIER Michel à partir de 11 h 15
Mlle COUTANCEAU Emilie à M. DOUGADOS Daniel	M. SENE Malick à M. DAVID Alain
M. DUBOS Gérard à Mlle DELTIPLE Nathalie à partir 10 h 30	Mme WALRYCK Anne à M. DUCASSOU Dominique

LA SEANCE EST OUVERTE

DESIGNATION D'UN SECRETAIRE ET D'UN SECRETAIRE ADJOINT

M. BRON et Mme CARTRON ont été désignés respectivement comme Secrétaire et Secrétaire Adjoint de séance.

M. le Président Vincent FELTESSE ouvre la séance en rappelant qu'à l'issue de ce Conseil, il est proposé aux élus qui le souhaitent, une visite particulière de l'exposition « Secrets de ponts » à Cap Sciences, le service logistique de la CUB, toujours performant, pouvant organiser les transferts.

Puis il indique que, comme il a pu le dire hier en Bureau, ils ont reçu récemment un certain nombre de nouvelles, les unes bonnes, les autres moins bonnes.

Au titre des bonnes nouvelles, il cite le résultat de l'appel à projet Grenelle de l'environnement, transport collectif en site propre, pour lequel l'agglomération bordelaise a obtenu 37,6M€ sur la troisième phase du tramway, ce qui cumulé avec le premier appel à projet, représente une somme globale de 80 M€ sur un montant d'investissement de 650 M€. Il estime que c'est la reconnaissance du travail effectué et de la pertinence de leur dossier, et sur les questions financières les choses sont ainsi calées aujourd'hui. Il précise que l'enquête publique de la ligne D devrait avoir lieu avant l'été, et celle du tram-train du Médoc après l'été.

Il poursuit avec la deuxième bonne nouvelle, dont ils auront l'occasion de reparler en cours de Conseil, qui est qu'ils ont réussi à trouver un terrain d'entente avec le concessionnaire de la LGV, l'Etat et RFF, sur la commune d'Ambarès d'abord, mais cela se fera sur d'autres communes, et au Conseil du 25 mars, il leur sera proposé un protocole d'accord quadripartite.

Il indique que la troisième nouvelle, plus nuancée, concerne la grève au Grand Port Maritime de Bordeaux, ainsi que dans les autres ports de France, qui a son impact sur le pont Bacalan Bastide. Il précise que la CGT, syndicat majoritaire, a appelé hier à la fin du mouvement revendicatif pour quelques jours, le temps que les négociations syndicales et patronales puissent recommencer. Il espère que l'on arrivera à rattraper, d'une certaine manière, le retard pris sur le pont Bacalan Bastide, puisque les embases devaient être mises en place le 10 Décembre, et que cela fait deux mois de retard aujourd'hui. Il a pu s'entretenir hier avec le responsable des travaux qui disait que la venue du remorqueur prendrait entre deux et quatre semaines, et on est donc aujourd'hui plutôt sur un retard de l'ordre de trois mois.

Puis il annonce la quatrième nouvelle qui, elle, est mauvaise, dans la mesure où ils ont eu un certain nombre d'informations sur l'évolution de la dotation globale de fonctionnement, dont les chiffres précis sont transmis aux maires. Il signale qu'au niveau de la CUB, cela représente une diminution de 2 700 000€, ce qui n'est pas anodin, certaines communes étant concernées, Bordeaux pour plus d'1 M€, et d'autres, comme la sienne, pour plus de 55 000€.

Il souhaite ensuite évoquer un autre point important dont ils ont eu l'occasion de discuter à plusieurs reprises dans cette même salle, à savoir la situation délicate des Roms sur l'agglomération bordelaise. Il précise que non seulement la CUB a financé les deux phases

de la MOUS, mais ils ont pris un certain nombre de positions fortes par rapport à leur sensibilité sur cette question là. Dans le cadre de la discussion qu'ils ont eue avec l'État, il indique que l'accord qui était fixé, est de dire que l'État s'engageait à mettre en place un processus d'insertion de ces populations, ce qui passe par le titre de séjour, par l'accompagnement social et un certain nombre de choses, et que la contrepartie est que la CUB, avec l'aide des communes, trouve des possibilités de logement sur le territoire communautaire.

Il signale que la prochaine réunion de travail à la préfecture aura lieu le 22 février, et que l'objectif est de présenter une capacité d'hébergement assez importante, mais peut-être pas pour l'ensemble de la population, puisque cela concernera les personnes qui sont dans une situation d'insertion. Il précise que cela se réalise donc avec le filtre de l'association du COS, et qu'en tout cas, cela portera sur plusieurs centaines de places. Il ajoute que les services communautaires vont faire un premier repérage des possibilités, comme ils l'ont évoqué hier en Bureau, et les communes ont quelques jours pour réagir et faire d'éventuelles contre propositions en terme de localisation, mais il pense qu'il en va de leur sensibilité d'humaniste, de leur dignité, et de leur crédibilité. Il signale que quatre propositions ont été reçues et qu'on en attend d'autres.

ADOPTION du PROCES VERBAL du 17 décembre 2010

Le procès verbal de la séance du 17 décembre a été adopté sans observation.

AMELIORATION DES REGLES DE FONCTIONNEMENT DES INSTITUTIONS COMMUNAUTAIRES – APPLICATION DE LA DELIBERATION 2010/0750 DU 22 OCTOBRE 2010

POLE MOBILITE

Direction de la Coordination, de la Gestion et du Contrôle

Commission d'Indemnisation à l'Amiable du 30 mars 2010

- Dossier 2008 – Enseigne « EAC » - Cours E. de Fayolle à Bordeaux – Indemnité de 20 297 €

Conventions d'indemnisation

- Mme B. Millot – Av. E. Counord à Bordeaux – Automatisation porte de garage – Indemnité de 7 075,33 €

Marchés passés dans le cadre d'une procédure adaptée

- Société PROSYS – Mise en œuvre d'un système d'échange de données informatisées en temps réel – Tram Train du Médoc – Notifié le 21 octobre 2010 – Marché de 12 700 € HT.

POLE ADMINISTRATION ET FONCIER

Direction Action foncière

- 2010/2339 du 24/12/2010 - Servitude définitive gratuite - SAINT LOUIS DE MONTFERRAND – 113 avenue de la Garonne – consorts PABST - 21.2112.8310.O200.PD00.
- 2010/2340 du 27/12/2010 - Acquisition à l'euro symbolique - BLANQUEFORT – avenue du XI Novembre – OPH Aquitanis - 21.2112.8220.A400.VD04.
- 2010/2341 du 29/12/2010 - Acquisition tramway + travaux - MERIGNAC – 24 rue Alphonse Daudet - Mmes LAFITEAU, BESQUAROVAJNY, AUDEBARD et Melle ROUSSEL - 21.21110002.H340.TW30.
- 2010/2342 du 27/12/2010 - Acquisition gratuite + travaux - LORMONT – 1 rue du professeur Jean Auriac – Association Syndicale des Copropriétaires de la résidence « le Richelieu » - 18 000 € - 21.2112.8220.O400.VJA.
- 2011/19 du 5/01/2011 - Acquisition tramway + travaux - PESSAC – 27 avenue du haut Lévêque – Mme CHAPERT et Mme PACAUD - 17 150 € - 21.21110002.H340.TW30.
- 2011/20 du 5/01/2011 - Acquisition tramway + travaux - PESSAC – 19 rue Guittard – Mme DUPRAT Ginette et M. DUPRAT - 9 510 € - 21.21110002.H340.TW30.
- 2011/21 du 5/01/2011 - Acquisition tramway - BORDEAUX – rue Joseph Brunet – OPH Aquitanis - 6 000 € - 21.21110002.H340.TW30.
- 2011/22 du 5/01/2011 - Acquisition tramway + travaux - BEGLES – 6 place Pierre Laroche – M. et Mme NEGRE - 15 500 € - 21.21110002.H340.TW30.
- 2011/40 bis du 7/01/2011 – DPU - EYSINES – 3 rue Jean Baptiste Perrin – SCI DES TROIS CAZE - 420 000 € - 21.8240.2115.A430.HAA.
- 2011/49 du 12/01/2011 - Acquisition tramway + travaux - PESSAC – 134 avenue de Canéjan – SCI du Domaine de la Chanterelle - 616 738 € - 21.21150002.H340.TW30.
- 2011/75 du 14/01/2011 – DPU - Dispositions de l'arrêté n° 20/2 du 23/11/2010 relatives au prix sont rapportées - LE TAILLAN MEDOC – 85 avenue du Stade – Mme MONTIGNAC - 262 000 €
- 2011/76 du 14/01/2011 – DPU - Dispositions de l'arrêté n° 1412 du 26/02/2010 relatives au prix sont rapportées - BRUGES – 21 rue Prévost – Mme AMELIN - 440 000 €
- 2011/79 du 14/01/2011 – DPU - LE TAILLAN MEDOC – 69 avenue de Germignan - M. et Mme MICHEL - 21.8240.2111.A430.HAA.

- 2011/137 du 24/01/2011 – Cession - LORMONT – rue Raymond Lis – M. BUHLER - 6 000 € - 77.775.8240.UC00.
- 2011/138 du 24/01/2011 - Acquisition tramway + travaux - PESSAC – 75 boulevard de Ladonne – Melle MONCLA - 44 743 € - 21.211110002.H340.TW30.
- 2011/139 du 24/01/2011 - Acquisition tramway + travaux - PESSAC – 2 avenue du Pontet – M. et Mme ARNAUD et Mme CARDOUAT - 11 292 € - 21.21110002.H340.TW30.
- 2011/162 du 26/01/2011 – DPU - BLANQUEFORT – 48 rue Jean Duvert – SA EVIC France - 925 000 € - 21.8240.2115.UC00.HAA.
- 2011/163 du 26/01/2011 – DPU - BLANQUEFORT – 2 place de l'Eglise – SCI DU DEUX PLACE DE L'EGLISE - 95 700 € - 21.8240.2115.UC00.HAA.
- AVENANT N° 6 A LA CONVENTION PRECAIRE - BORDEAUX – 18 et 19 rue Serr – Association BORDEAUX BASTIDE.
- PRET A USAGE - GRADIGNAN – 69 rue de la Croix de Monjous – Commune.
- CONVENTION A TITRE PRECAIRE - AMBES – chemin de la Vie – M. PEREIRA.

POLE ADMINISTRATION ET FONCIER

Direction des Moyens Généraux

Conventions occupation écoles de Pessac par la FCPE :

- école La Farandole le vendredi 21/01/2011
- école Cap de Bos le vendredi 28/01/2011

POLE ADMINISTRATION ET FONCIER

Direction des Services Publics Externes

- Annulation des frais de mise en fourrière du véhicule Renault Twingo immatriculé 9987 MV 33 appartenant à Mademoiselle Patricia Durigneux – 950 € - Compte 6718, Chapitre 67, Fonction 1122, CRB A 740 – l'Association des Œuvres Girondine de Protection de l'Enfance (AOGPE) a été mandatée par jugement du Juge des Tutelles du Tribunal d'Instance de Bordeaux pour exercer une Mesure de Curatelle Renforcée en faveur de Mademoiselle Patricia Durigneux.

AFFAIRES REGROUPEES

M. le Secrétaire de séance ayant donné lecture des affaires pour lesquelles un regroupement est proposé, **M. GUICHARD** précise que sur les dossiers 43 et 44, les élus Communistes et apparentés voteront contre.

M. le Président Vincent FELTESSE ayant enregistré l'accord du Conseil sur ces regroupements, met aux voix ces dossiers.

Les affaires regroupées sont les suivantes :

M. DAVID

2011/2/ 2 Marchés Publics - Fourniture de cales en terre cuite 2011/2015 - Appel d'offres ouvert - Autorisation de lancement et de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2011/2/ 3 Marchés Publics - SAINT AUBIN DE MEDOC - Route du Tronquet - Chemin de la Tuilerie - Aménagement général de voirie - Appel d'offres ouvert - Autorisation de lancement et de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2011/2/ 4 Ajustements, février 2011 - Voirie d'intérêt communautaire prévue aux contrats de co-développement 2009-2011 - Approbation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2011/2/ 5 Marchés publics - GRADIGNAN - Aménagement du carrefour du Prieuré de Cayac - Marché n° 09109U - Avenant n° 1 - Autorisation.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2011/2/ 6 Marchés publics - PESSAC - Avenue du Général Leclerc (rue de la Californie - rue de la Poudrière) - Marché 09295U - Avenant n° 1 - Autorisation.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2011/2/ 7 Marchés publics - TALENCE - Aménagement de la place Espeleta - Appel d'offres - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. A CAZABONNE

2011/2/ 8 Marchés publics - Prestations de communication - Appel d'offres ouvert - Autorisation de signature des lots 4, 5 et 9

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme BOST

2011/2/ 11 BRUGES - secteur Ausone - Instauration d'un périmètre de prise en considération au titre de l'article L. 111-10 du Code de l'Urbanisme - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme BOST

2011/2/ 12 BEGLES - ZAC Quartier de la Mairie - Avenant n°1 à la Convention de Mandat CUB/AQUITANIS pour la réalisation d'équipements publics d'Interêt Général - Approbation - Autorisation-

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme BOST

2011/2/ 13 Bègles - ZAC quartier de la mairie - Secteur des Sècheries - Modification du dossier de création-réalisation - Lancement de la concertation et modalités- Décisions

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme BOST

2011/2/ 14 FLOIRAC - Zac des quais - Marchés publics - Désignation d'un architecte urbaniste coordonnateur - Appel d'offres ouvert - Autorisation - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme BOST

2011/2/ 15 PESSAC - ZAC du Centre Ville - Avenant n°1 à la Convention de Mandat CUB/AQUITANIS pour la réalisation d'équipements publics d'Interêt Général - Approbation - Autorisation-

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme BOST

2011/2/ 16 PESSAC - PAE de l'éco-quartier du Pontet - Déclaration sans objet de la concertation ouverte en 1997 - Ouverture d'une concertation relative au programme des équipements publics d'infrastructure - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme BOST

2011/2/ 17 Marchés Publics - PESSAC - secteur Chappement Lucildo - Réalisation d'une étude pré-opérationnelle d'urbanisme - Appel d'offres restreint - Autorisation de lancement et de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme BOST

2011/2/ 18 Marchés publics - FLOIRAC - ZAC des Quais - Marché de maîtrise d'oeuvre - Modification des délais de vérification des projets de décomptes - Répartition des honoraires de maîtrise - Avenant n°3 - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. D CAZABONNE

2011/2/ 19 Convention de collecte d'un bac enterré à Saint Aubin de Médoc - Avenant n°1 - Adoption - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. D CAZABONNE

2011/2/ 20 Commune de Pessac - Site du Bourgailh - Convention d'accès et de gestion conclue entre la Communauté Urbaine et la Mairie de Pessac - Autorisation de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. CHAUSSET

2011/2/ 21 Construction du tramway 3ème phase - Travaux d'aménagement en compensation des premiers impacts de la phase 3 - Construction de parcs de stationnement - Conventions de mandat de maîtrise d'ouvrage - Approbation - Autorisations

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. CHAUSSET

2011/2/ 22 Marchés Publics - Construction du tramway 1ère Phase - Marché de travaux pour la substitution du revêtement gazon sur la plateforme du tramway - Marché n°10 150 U - Prestations supplémentaires - Avenant n°1

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. CHAUSSET

2011/2/ 23 Marchés Publics - Réseau Tramway 2013/2014 - Travaux d'espaces verts pour les aménagements urbains du tramway (VERT 302) - Appel d'offres ouvert - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. CHAUSSET

2011/2/ 24 Marchés Publics - Réseau Tramway 2013/2014 - Réalisation des infrastructures de voie ferrée et de caténaires (ligne aérienne de contact) - Communes de Pessac (ligne B) et de Bègles (ligne C) (TRAM 302) - Appel d'offres ouvert - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme CURVALE

2011/2/ 26 Mise en place d'un référentiel de qualité environnementale des logements - Poursuite de la démarche - Adoption du référentiel modifié et d'un système de suivi - Convention avec CERQUAL - Décisions - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUCHENE

2011/2/ 27 BORDEAUX - ZAC " Ravesies secteur nord" - Vente d'une SHON supplémentaire de 700 m² sur un terrain représentant l'îlot 16A d'une superficie approximative de 2 630 m² à la société Eiffage - Actualisation du montant de la TVA immobilière - Décisions - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUCHENE

2011/2/ 28 Marché public de prestations intellectuelles : Bordeaux PAE des Bassins à Flot - Assistance à la définition et à la coordination d'un projet urbain - Marché n°09305U - Passation d'un avenant modifiant le montant maximal initialement prévu de la tranche conditionnelle - Avenant n°1-Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUCHENE

2011/2/ 29 PAE des Bassins à Flot à Bordeaux - Lancement d'un marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la mise en oeuvre du projet urbain et la cohérence des espaces publics - Décisions

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

2011/2/ 30 NUMERO NON ATTRIBUE

M. DUPRAT

2011/2/ 31 Réseau Tbc - Enquête Fraude 2010 - Convention de prise en charge financière par la société Kéolis Bordeaux - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUPRAT

2011/2/ 32 Transports scolaires - Convention de délégation partielle de compétence pour l'organisation et l'exploitation en régie de circuits par la Commune de Villenave d'Ornon - Avenant n°1

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme FAYET

2011/2/ 33 Commune de Saint Aubin de Médoc - Subvention de surcharge foncière dans le cadre de la construction de 9 logements financés en PLUS-CD situés "Résidence les Magnolias" - Chemin de la Haude - Année 2011

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FLORIAN

2011/2/ 34 Forum Nouvelle Economie Durable NEED 2011 - 24 mars 2011 - Bordeaux - Subvention de la Communauté Urbaine de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FLORIAN

2011/2/ 35 Congrès et Expositions de Bordeaux - NAVAL MEETINGS 2011 - 16 et 17 mars 2011 au Palais des congrès de Bordeaux - Subvention de la Communauté Urbaine de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2011/2/ 39 Budget Annexe Parcs de Stationnement - Suppression - Décision.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2011/2/ 40 BASSENS - Société Anonyme d'HLM DOMOFRANCE - Acquisition amélioration d'un logement individuel locatif appartenant au PACT de la Gironde et situé 8, rue de la Pomme d'Or - Emprunt principal de 52.000 €- Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2011/2/ 41 BEGLES - Société Anonyme d'HLM DOMOFRANCE - Charge foncière et construction de 10 logements collectifs locatifs financés par un PLAI, "Terre Sud", Ilot 3.2, Bâtiment C - Emprunts principaux de 163.056 €et 894.785 €- Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2011/2/ 42 BEGLES - Société Anonyme d'HLM DOMOFRANCE - Charge foncière et construction de 52 logements collectifs locatifs financés par un PLUS, "Terre Sud", Ilot 3.2, Bâtiment C - Emprunts principaux de 753.505 €et 5.275.968 €- Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2011/2/ 43 VILLENAVE D'ORNON - Société Anonyme d'HLM MESOLIA HABITAT - Charge foncière et acquisition en VEFA de 13 logements collectifs locatifs financés par un PLAI et situés rue du Docteur Schweitzer, résidence "Les Jardins de Courréjan" - Emprunts principaux de 354.720 € et 674.504 € - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ
Le groupe des élus Communistes et apparentés vote contre

M. FREYGEFOND

2011/2/ 44 VILLENAVE D'ORNON - Société Anonyme d'HLM MESOLIA HABITAT - Charge foncière et acquisition en VEFA de 50 logements collectifs locatifs financés par un PLUS et situés rue du Docteur Schweitzer, résidence "Les Jardins de Courréjan" - Emprunts principaux de 1.572.808 € et 3.082.745 € - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ
Le groupe des élus Communistes et apparentés vote contre

M. FREYGEFOND

2011/2/ 45 Rétrocession aux communes d'une fraction de la taxe locale d'équipement 2010 - Répartition - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. GAUTE

2011/2/ 46 Marchés publics - Bordeaux - Pont "Bacalan Bastide" - Souscription police d'assurance "Garantie Dommages" - Appel d'offres ouvert - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. GAÜZERE

2011/2/ 47 Modalités de restaurations agents affectés au sein des Directions Territoriales - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. GAÜZERE

2011/2/ 48 Poste de Chargé de mission Commande Artistique - Autorisation de recourir à un agent contractuel - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. GAÜZERE

2011/2/ 49 Poste de responsable de la cellule de coordination du projet eau et assainissement à l'Inspection Générale et Audit - Autorisation de recourir à un agent contractuel - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. GAÛZERE

2011/2/ 50 Régime de travail de l'unité sécurité de l'Hôtel Communautaire - Mise en place de mesures d'amélioration de son fonctionnement - Adoption d'un règlement intérieur - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme ISTE

2011/2/ 52 Régie d'exploitation des restaurants du personnel et des élus communautaires - Avenant n°1 à la convention de groupement de commande - Autorisation -

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. LAMAISON

2011/2/ 53 Valorisation de l'activité agricole - Validation du Périmètre de Protection des Espaces Agricoles et Naturels Périurbains (PEANP) sur la vallée des Jalles

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. LAMAISON

2011/2/ 54 Participation au programme "Plan de Conservation des berges à Angéliques des Estuaires - Phase 4" du Conservatoire Botanique National Sud Atlantique

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. OLIVIER

2011/2/ 55 Mise à disposition par la Communauté urbaine de la base de données de l'Enquête Ménage Déplacements et par le Conseil général de Gironde de la base de données de l'Enquête Grand Territoire (EGT) - Conventions de mise à disposition - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2011/2/ 60 BLANQUEFORT - Ensemble immobilier bâti situé 20 rue Edmond Blanc - cadastré CO 28 - Cession à la Commune - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2011/2/ 61 BORDEAUX - Restructuration du dépôt de bus de Lescure - Acquisition de l'immeuble bâti sis 65 Boulevard Antoine Gautier cadastré IW133 - Délibération modificative - Décisions - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2011/2/ 62 CENON - Opération de Renouvellement Urbain du "8 Mai 1945" - Cession à l'OPH Aquitanis des parcelles cadastrées AD 273 et 276 situées angle avenue Roger Schwob et rue Camille Pelletan - Autorisations - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2011/2/ 63 LORMONT - vente d'une unité foncière communautaire de 2 171 m² à la société CFA Atlantique - Décisions

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2011/2/ 64 VILLENAVE D'ORNON - Parcelles BN 19 et BN 20 appartenant à Monsieur ASENSIO Francisco - Acquisition - Autorisations - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

AFFAIRES NON REGROUPEES**M. FELTESSE**

2011/2/ 1 Modification de la composition des commissions ordinaires - Désignations

M. le Président Vincent FELTESSE précise que suite à l'élection municipale partielle à Bruges et au changement de représentant de cette commune, il est nécessaire de procéder à une reventilation au sein des commissions. Les groupes politiques ayant discuté entre eux et ayant trouvé, a priori, un accord, il indique qu'une liste de la nouvelle composition des commissions a été établie. Il est prêt à donner lecture du document qui a été remis sur table, et qui porte des modifications qui, a priori sont assez techniques.

Il enregistre l'accord unanime du Conseil pour procéder à un vote à main levée, ainsi que sur la composition des commissions proposée qui est la suivante :

FINANCES

M. ANZIANI Alain, M. ASSERAY Bruno, Mme BONNEFOY Christine, M. BRUGERE Nicolas, M. CAZABONNE Alain, Mlle COUTANCEAU Emilie, Mme DELATTRE Nathalie, M. DUCASSOU Dominique, M. DUPOUY Alain, M. EGRON Jean-François, M. FAVROUL Jean-Pierre, M. FREYGEFOND Ludovic, M. GALAN Jean-Claude, M. GUICHEBAROU Jean-Claude, M. GUILLEMOTEAU Patrick, Mme HAYE Isabelle, M. LABARDIN Michel, Mme LACUEY Conchita, M. PEREZ Jean-Michel, M. ROBERT Fabien, M. ROSSIGNOL Clément, M. ROUYEYRE Matthieu, M. SIBE Maxime, M. TOUZEAU Jean.

FONCTIONNEMENT ET ADMINISTRATION GENERALE

Mme BONNEFOY Christine, M. BOUSQUET Ludovic, Mme CAZALET Anne-Marie, M. CAZENAVE Charles, Mlle COUTANCEAU Emilie, M. DAVID Alain, Mme DE FRANCOIS Béatrice, M. DELAUX Stéphan, Mlle

DELTIMPLE Nathalie, Mme DESSERTINE Laurence, Mme DIEZ Martine, Mlle EL KHADIR Samira, Mme FAORO Michèle, M. GAUTE Jean-Michel, M. GAUZERE Jean-Marc, Mme ISTE Michèle, M. JOUBERT Jacques, M. LABISTE Bernard, Mme LAURENT Wanda, Mme MELLIER Claude, M. PIERRE Maurice, M. ROBERT Fabien, M. SIBE Maxime, M. TRIJOLET Thierry.

URBANISME

M. AMBRY Stéphane, M. BAUDRY Claude, M. BENOIT Jean-Jacques, Mme BOST Christine, M. BOUSQUET Ludovic, M. CAZENAVE Charles, M. DANJON Frédéric, M. DUCHENE Michel, Mme FAYET Véronique, M. GELLE Thierry, M. LABARDIN Michel, M. LAMAISON Serge, M. MANGON Jacques, M. MAURIN Vincent, Mme NOEL Marie-Claude, Mme PARCELIER Muriel, M. PUJOL Patrick, M. QUANCARD Denis, M. RAYNAL Franck, M. RESPAUD Jacques, M. SENE Malick, Mme TERRAZA Brigitte, Mme TOUTON Elisabeth, M. TOUZEAU Jean.

ECONOMIE, ATTRACTIVITE ET RELATIONS INTERNATIONALES

M. ANZIANI Alain, M. ASSERAY Bruno, M. BENOIT Jean-Jacques, Mme CHAVIGNER Michèle, M. DAVID Yohan, M. FLORIAN Nicolas, M. GELLE Thierry, M. GUICHARD Max, M. GUICHOUX Jacques, M. GUILLEMOTEAU Patrick, M. GUYOMARC'H Jean-Pierre, Mme HAYE Isabelle, M. HERITIE Michel, M. JUPPE Alain, Mme LAURENT Wanda, M. MAURRAS Franck, M. MERCIER Michel, M. MILLET Thierry, M. PENEL Gilles, M. REIFFERS Josy, M. SAINTE-MARIE Michel, Mme SAINT-ORICE Nicole, M. SOUBIRAN Claude, M. TURON Jean-Pierre.

INFRASTRUCTURES ROUTIERES ET FERROVIAIRES

Mme BALLOT Chantal, M. BAUDRY Claude, M. BONNIN Jean-Jacques, M. BRON Jean-Charles, M. DAVID Alain, M. DAVID Jean-Louis, M. DOUGADOS Daniel, M. DUBOS Gérard, M. DUPRAT Christophe, M. FEUGAS Jean-Claude, Mme FOURCADE Paulette, M. FREYGEFOND Ludovic, M. HERITIE Michel, M. LABARDIN Michel, M. LABISTE Bernard, Mme LIRE Marie-Françoise, M. LOTHAIRE Pierre, M. MILLET Thierry, M. MOGA Alain, M. QUANCARD Denis, M. RAYNAL Franck, M. ROSSIGNOL Clément, M. SOLARI Joël, M. SOUBABERE Pierre.

DEVELOPPEMENT DURABLE

M. BOBET Patrick, Mme BONNEFOY Christine, Mme CARTRON Françoise, M. CHARRIER Alain, Mme COLLET Brigitte, Mme CURVALE Laure, Mme DELATTRE Nathalie, M. DELAUX Stéphan, Mme DIEZ Martine, M. FAVROUL Jean-Pierre, Mme FOURCADE Paulette, M. JOUBERT Jacques, LAMAISON Serge, Mme LAURENT Wanda, Mme MELLIER Claude, Mme NOEL Marie-Claude, M. OLIVIER Michel, M. PAILLART Vincent, Mme PARCELIER Muriel, Mme PIAZZA Arielle, M. PIERRE Maurice, M. PUJOL Patrick, Mme TERRAZA Brigitte, Mme WALRYCK Anne.

COLLECTE, TRI ET TRAITEMENT DES DECHETS

M. AMBRY Stéphane, M. BOBET Patrick, Mme BREZILLON Anne, M. CAZABONNE Didier, Mme CHAVIGNER Michèle, M. COUTURIER Jean-Louis, M. DAVID Jean-Louis, M. DAVID Yohan, Mme DESSERTINE Laurence, M. DUART Patrick, M. DUPOUY Alain, Mme EWANS Marie-Christine, Mme FAORO Michèle, M. FEUGAS Jean-Claude, M. GARNIER Jean-Paul, M. HURMIC Pierre, M. JOANDET Franck, M. LOTHAIRE Pierre, M. MOULINER Maxime, M. OLIVIER Michel, M. QUERON Robert, M. RAYNAUD Jacques, M. RESPAUD Jacques, M. SENE Malick.

EAU ET ASSAINISSEMENT

Mme BREZILLON Anne, M. CHAUSSET Gérard, M. COUTURIER Jean-Louis, Mme CURVALE Laure, M. DOUGADOS Daniel, M. DUART Patrick, M. FLORIAN Nicolas, M. FREYGEFOND Ludovic, M. GARNIER Jean-Paul, M. GUICHARD Max, M. JUNCA Bernard, M. LAGOFUN Gérard, M. MOGA Alain, M. MOULINIER Maxime, Mme PIAZZA Arielle, M. POIGNONEC Michel, M. QUERON Robert, M. RAYNAL Franck, M. ROUYEYRE Matthieu, M. SOUBABERE Pierre, M. SOUBIRAN Claude, M. TRIJOLET Thierry, M. TURON Jean-Pierre, Mme WALRYCK Anne.

TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

Mme BALLOT Chantal, M. BONNIN Jean-Jacques, Mme BOST Christine, M. CHARRIER Alain, M. CHAUSSET Gérard, M. DANJON Frédéric, M. DAVID Jean-Louis, Mme DE FRANCOIS Béatrice, M. DUART Patrick, M. DUBOS Gérard, M. DUCHENE Michel, M. DUPRAT Christophe, M. GALAN Jean-Claude, M. JOUBERT Jacques, M. JUNCA Bernard, M. MANGON Jacques, M. MERCIER Michel, M. OLIVIER Michel, M. PAILLART Vincent, M. PEREZ Jean-Michel, M. POIGNONEC Michel, M. SOLARI Joël, Mme TOUTON Elisabeth, Mme WALRYCK Anne.

NOUVELLE GOUVERNANCE

M. BRUGERE Nicolas, Mme CARTRON Françoise, M. CAZABONNE Alain, Mme CAZALET Anne-Marie, Mme CHAVIGNER Michèle, Mme COLLET Brigitte, Mlle DELTIMPLE Nathalie, M. DUCASSOU Dominique, M. EGRON Jean-François, Mme EWANS Marie-Christine, Mme FAYET Véronique, M. GAUTE Jean-Michel, M. GAUZERE Jean-Marc, M. GUICHARD Max, M. GUICHOUX Jacques, M. HURMIC Pierre, Mme ISTE Michèle, M. JOANDET Franck, Mme LACUEY Conchita, M. LAGOFUN Gérard, Mme LIRE Marie-Françoise, M. MAURRAS Franck, M. REIFFERS Josy, Mme SAINT-ORICE Nicole.

DÉSIGNATIONS EFFECTUÉES

M. BENOIT

2011/2/ 9 Technopole de l'agglomération bordelaise - Bordeaux Technowest - Programme d'actions 2011 - Subvention de la Communauté Urbaine - Convention - Décision - Autorisation

M. LAMAISON indique qu'en tant que président de cette structure, il ne participera pas au vote, mais il est très satisfait de voir cette évolution assez formidable, à la fois sur l'Aéroparc et sur l'Ecoparc.

M. ROSSIGNOL précise que conformément à leur abstention en juillet concernant la subvention au salon des drones, les élus Verts vont s'abstenir sur cette délibération, même s'il y est bien spécifié que dans le développement de la filière de la zone d'essai drone, il y aura un travail particulier concernant les normes réglementaires de circulation des drones civils. Il se demande si la CUB, les collectivités territoriales, et les parlementaires concernés par ce travail, ne pourraient peut-être pas organiser un temps de réflexion plus abouti sur les répercussions sociales et sociétales, ou en terme de liberté publique, du développement de cette technologie de pointe. Il pense que cela permettrait de prendre à bras le corps cette problématique, non pas pour freiner son développement, mais pour se poser des questions et commencer à y apporter des réponses qui pourraient, ensuite, être portées par les parlementaires qui siègent dans cette assemblée.

M. GUICHARD ayant prévenu qu'il allait faire un « détournement » de la délibération pour parler de Ford, ce qu'il estime être un détournement sain, interpelle ses collègues, et plus particulièrement Alain JUPPE en sa qualité de Ministre, sur le devenir de Ford Blanquefort.

A leur avis, le site est à la croisée des chemins avec une quasi impossibilité de retour en arrière, or les élus Communistes et apparentés pensent que le seul chemin, pour le maintien des emplois sur place, est d'amener Ford à investir. Ils considèrent que la transparence doit être totale sur les avancées et les difficultés de mise en œuvre du projet, en particulier

auprès des salariés concernés, après leur vécu souvent insupportable ces dernières années, mais aussi et surtout, comme partenaires essentiels, incontournables, par leur savoir faire reconnu et leurs propositions de développement économique de leur entreprise. Il souligne que les informations qui leur parviennent ne vont pas dans ce sens, car en effet, alors qu'il y a eu récemment une rencontre entre M. Odell, Président de Ford Europe, et le gouvernement français, rien n'a filtré de manière précise, sinon trois appréciations plus qu'interrogatives, vu l'urgence des enjeux.

Il précise que les dirigeants de Ford ont annoncé aux salariés qu'ils étaient à la recherche de projets structurants, ce qu'il décode ainsi « *Attendez, faites nous confiance* », que pour de tels projets, ils allaient demander des subventions publiques nationales et locales, ce qu'il continue à décoder comme « *Nous attendons l'argent public pour avancer* » et que les salariés devront faire des concessions, ce que, à son avis, il n'est pas besoin de décoder.

Il insiste sur le fait que les salariés et les élus, ont un besoin urgent de connaître le contenu précis des discussions qui viennent d'avoir lieu au niveau gouvernemental, l'exigence politique et sociale, maintes fois ici affirmée que Ford assume toutes ses responsabilités sur ce site industriel, étant à ce prix.

M. JUPPE souligne que bien sûr, comme chacun le sait ici, tous les élus de notre région, de notre département, de notre agglomération soutiennent les efforts des salariés de Ford pour le maintien de l'emploi et la valorisation des atouts du site de Blanquefort, et il s'est lui-même solidarisé en toutes circonstances avec l'ensemble des autres responsables vis-à-vis de Ford et vis-à-vis du gouvernement.

Il fait remarquer que le gouvernement est très attentif à l'évolution de ce dossier qui, comme chacun sait, est suivi personnellement par Mme Lagarde dont l'intervention a été, croit-il, déterminante dans la reprise de FAI par Ford, comme ils étaient unanimes à le souhaiter.

Il déclare partager le sentiment exprimé par Max GUICHARD sur l'insuffisance de transparence de Ford dans la conduite de ces négociations. On leur a souvent objecté que ces négociations devaient faire l'objet d'un traitement confidentiel si on ne voulait pas diminuer les chances de conclure des accords avec de nouveaux partenaires, mais c'est un argument assez limité à son avis, et c'est la raison pour laquelle il a cosigné avec M. ROUSSET, M. FELTESSE, M. MADRELLE, une lettre adressée au vice-président de Ford Europe, M. Mac Farlane, pour protester, le mot n'étant pas trop fort selon lui, contre l'absence de contact pris avec les élus à l'occasion de sa visite sur le site de Blanquefort le 3 février dernier. Il indique qu'ils ont continué à demander davantage de transparence. Il pense que le déplacement du vice-président de Ford Europe est prévu dans les jours qui viennent, et à cette occasion, il devrait prendre contact avec les élus.

Pour ce qui est de la rencontre avec le président de Ford Europe, M Schneider, et Mme Lagarde, le 24 janvier dernier, sur laquelle M. GUICHARD s'étonne qu'elle n'ait pas fait l'objet de plus de publicité, il précise qu'en réalité, il n'y a eu, selon l'information dont il dispose, aucun élément nouveau qui soit de nature à créer un progrès significatif. Il croit que l'essentiel de l'entretien a tourné autour des aides que les pouvoirs publics sont en mesure d'apporter à cette opération.

En ce qui concerne l'avancement du dossier, il se réfère à une lettre adressée par M. Mac Farlane aux représentants syndicaux le 8 février, après son passage à Bordeaux, où il est écrit « *qu'il a eu une très bonne impression globale de l'usine et de toute l'équipe de FAI, et qu'il est mobilisé pour mettre en place le plan pour le futur* ». Ce dernier a ajouté que « *Ford continue de maintenir son engagement de fournir de l'emploi pour le personnel de l'usine, même si l'ensemble du projet n'est pas aujourd'hui complet à 100 %, nous n'arrêterons pas de travailler jusqu'à ce qu'une solution ait été trouvée pour tous les autres salariés, 7 activités sont déjà identifiées, nous comprenons* », ajoute-t-il, « *vos point de vue sur lequel un projet structurant est crucial, une demande que nous formulons régulièrement, additionné de petits projets portant chacun sur une dizaine de salariés, il faut un projet lourd et fort* ». Il précise que M. Mac Farlane a aussi indiqué : « *mon équipe et moi-même travaillons de toutes nos forces pour permettre d'identifier des opportunités pour l'usine qui répondent à mon engagement devant les représentants du personnel* ».

C'est le point où on en est, et il est donc prêt à poursuivre les efforts, à la fois en tant qu'élu local ici, et également dans des contacts au niveau gouvernemental pour que les promesses faites soient tenues, et que davantage de transparence puisse leur être donnée, dans la limite, répète-t-il, de la confidentialité nécessaire à la négociation de ce type de contrat ou de reprise.

M. le Président Vincent FELTESSE tient à souligner la mobilisation commune de tous les élus sur ce dossier, car c'est important.

Il fait, à nouveau, observer l'absence de transparence totale de Ford envers les élus locaux, même si le CE a pu être rencontré la semaine dernière avec, malheureusement, pas grand-chose de très précis, parce que la seule chose qui le soit, c'est le plan social d'entreprise qui est en train d'être évoqué.

Il ajoute que le dossier Ford, au-delà de la mobilisation, lui pose un vrai souci en terme de méthode de travail partenariale avec les entreprises, et il est en train de réfléchir à la possibilité, sachant qu'il ne faut pas tout figer dans le domaine économique, que le Conseil adopte une motion ou un règlement d'intervention, pour dire qu'il n'est pas possible qu'à un moment, on soit sollicité sur des millions d'Euro d'investissement sans qu'il y ait eu, au préalable un travail exploratoire fort, parce que sinon on va se retrouver à nouveau dans une espèce de « seringue », où l'on aura trois semaines pour réagir, parce qu'il y aura une urgence. Il pense que ce n'est pas là une bonne gestion des deniers publics.

Dans le domaine économique, il estime qu'il faut être capable d'être créatif, mais en même temps, si on n'impose pas des règles du jeu, cela devient insupportable, parce qu'à la fin, il leur sera demandé des sommes importantes. Il considère qu'ils ont montré leur réactivité, qu'ils sont tous des élus responsables, qu'ils savent tous gérer des dossiers sensibles, et que ce n'est pas donc tout à fait acceptable.

M. GUICHARD indique qu'à titre personnel, puisqu'il ne peut pas parler au nom de son groupe, sur la dernière partie de l'intervention de **M. le Président**, celui-ci l'aura personnellement totalement à ses côtés.

M. le Président Vincent FELTESSE précise qu'ils vont réfléchir à cela, sans créer d'« usine à gaz », car ce sont des règles de conduite minimales sur des dossiers structurants, surtout si, après, des crédits publics doivent être mobilisés.

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ
M. LAMAISON ne prend pas part au
vote et le groupe des élus Europe
Ecologie-les Verts s'abstient

Mme BOST

2011/2/ 10 "50 000 logements nouveaux autour des axes de transports publics" :
Constitution d'une Commission d'Appel d'Offres spécifique - Désignation

M. le Président Vincent FELTESSE indique que les équipes ont travaillé d'arrache pied en partenariat avec les services de la CUB et un comité de pilotage de 10 élus communautaires qu'il préside, et ils ont déjà rencontré quatre fois chacune des équipes pour faire évoluer les propositions. Ils en sont déjà à 25 séances de travail, et il en profite pour remercier les équipes, mais surtout ses collègues élus qui sont extrêmement présents dans cette démarche qui est intéressante.

Il signale qu'à la fin du mois de mars, ils vont choisir les équipes avec l'adéquation sur les 5 ou les 6 lots, et à partir de ce moment là, elles pourront présenter à tout le monde, mais d'abord aux élus municipaux et communautaires, ce qu'elles ont en tête en terme de faisabilité et d'action. Ensuite, quand ils auront choisi les équipes, ils disposeront de neuf mois pour qu'elles travaillent avec les élus sur les thématiques qu'elles doivent creuser, les élus travaillant avec les populations, mais aussi avec un certain nombre d'opérateurs comme les travailleurs sociaux ou promoteurs privés. Il souligne que tout cela doit les amener à la fin de l'année 2011, où commencera la production effective de l'opération 50 000 logements.

Il fait donc observer qu'à partir du 25 mars, on pourra montrer ce qu'il y a, et les « couples » pourront commencer « à se former ».

Il souligne qu'il s'agit d'un processus un peu particulier, et après en avoir discuté avec les groupes politiques, il leur a semblé plus naturel que ce soient les élus qui ont suivi le processus de négociation qui soient dans la commission, et c'est pour cela qu'il propose cette délibération spécifique.

Puis il recueille l'accord unanime du Conseil pour qu'il soit procédé à ces désignations par un vote à mains levées, ainsi que sur la liste proposée qui est la suivante : Titulaires : *Michel LABARDIN, Christine BOST, Françoise CARTRON, Clément ROSSIGNOL, Elisabeth TOUTON* ; Suppléants : *Alain CAZABONNE, Véronique FAYET, Claude BAUDRY, Michel OLIVIER, Patrick BOBET.*

DÉSIGNATIONS EFFECTUÉES

Mme CURVALE**2011/2/ 25 Plan Climat territorial de la Cub - Adoption du plan d'actions - Décisions - Autorisation**

M. BOBET tient à saluer l'énorme travail que cette présentation laisse deviner. Il signale qu'il s'agit d'un travail « fouillé » et quasi exhaustif, mais pour donner le ton de son intervention, il souligne que « tout est écrit, mais qu'il reste tout à faire », car si le plan climat ne se résume pas à l'atteinte du facteur 4 en 2050, cet objectif reste majeur. Il rappelle que ce document précise, au bas de la page 5, qu'il ne sera pas simple d'atteindre le facteur 4 en 2050, mais que cela est possible.

Une telle ambition nécessite à son avis, d'agir sur tous les secteurs, en mobilisant tous les acteurs, et en favorisant toutes les synergies. Cette triple obligation l'interpelle grandement et, sans être pessimiste, il est conscient qu'il va falloir mobiliser très largement. Il ajoute que pour mobiliser, il ne suffit pas de communiquer, d'informer, comme beaucoup de fiches actions le prévoient et le déclinent, mais il faut aussi concerter, faire participer, et convaincre pour faire adhérer massivement.

Au fil des fiches actions, il signale quelques exemples de la difficulté prévisible à cette mise en œuvre et à cette adhésion.

Au niveau de « Urbanisation et Aménagement », il indique qu'on y affirme la nécessité d'une ville compacte, en proposant la densification des pôles urbains, et demande si l'on est sûr que cette stratégie soit partagée par leurs concitoyens, notamment les riverains concernés.

Concernant « Economie Performance durable », il indique que la concertation y est bien mise en avant, avec « *redéfinir en concertation étroite avec les acteurs économiques les aides aux entreprises pour prendre en compte les incitations climat* » et « *engager une concertation avec les acteurs industriels en matière de transports de marchandises* ».

Sur « Exemplarité de la Collectivité », il fait remarquer qu'il est proposé de sensibiliser les agents et les élus à une utilisation optimale des bâtiments pour tirer pleinement parti des potentiels des normes BBC et BEPOS. Il souligne cependant que les règles d'usage ne valent que si elles sont respectées, et que l'exemplarité des déplacements par un PDIA, suppose aussi une adhésion franche.

Il fait constater que ce souci d'adhésion est bien présent, en revanche, dans la fiche action suivante baptisée « Bâti résidentiel et tertiaire » où figurent deux propositions claires : « *Offrir une information complète et objective aux acteurs* » et « *Développer les conseils et services aux porteurs de travaux* ».

Il précise que ces quelques exemples et remarques avaient simplement pour but de leur faire toucher du doigt la difficulté de cette large adhésion, pourtant indispensable au succès de ce facteur 4.

Il tient à formuler deux remarques complémentaires, l'une sur la fiche action « Mobilisation citoyenne » où on y parle très peu des médias, presse écrite, radio, et télévision, en axant surtout sur le site [www.planclimat](http://www.planclimat.fr), et il demande si ce site dédié à la concertation a été visité.

Son autre remarque porte sur la fiche « Mobilité », où il note que la voie ferrée de ceinture est à l'honneur, ce dont il se réjouit, mais il invite à passer vite aux actes.

Enfin, il rappelle qu'il est proposé une étude de faisabilité d'un péage urbain, et souligne que d'autres villes ont fait le choix de traiter à part les grosses voitures et les 4 X 4 en centre ville en particulier, et il croit plus à cette démarche.

Pour finir sur une note optimiste, il a le souvenir que la campagne présidentielle 2007 avait été l'occasion d'un vrai débat écologique ayant abouti aux lois Grenelle I et II, et il forme le vœu que celle de 2012 soit le moteur d'un nouveau pas en avant décisif.

M. DUPRAT précise qu'il va également voter cette délibération, mais en introduisant certains points de vigilance.

Dans la présentation, des mots ont été prononcés qui l'interpellent. Ils se sont longuement exprimés sur l'urbanisme, et il ne voudrait pas que ce soit un moyen de niveler, ou de mettre toutes les communes de la CUB au même niveau. Il estime qu'il convient de conserver leurs 27 différences, afin de montrer que ce n'est pas partout la même chose, d'abord parce que le territoire n'est pas pareil, parce que la topographie n'est pas la même, parce que les conditions ne sont pas les mêmes, et que l'éloignement par rapport à la ville centre n'est pas non plus le même.

Il sera donc attaché à ce qu'ils puissent garder leurs spécificités, leurs différences, qui ont fait la richesse de leurs communes.

Il note que d'autres mots ont été prononcés, avec un haro fort et puissant sur l'automobile, et il croit, malgré tout, que l'on rêve un peu. Il considère que faire passer la place de l'automobile dans des années qui ne sont pas si lointaines, en partant des chiffres tels qu'ils sont aujourd'hui, relève un peu d'un rêve. Il pense qu'il faut s'en approcher, qu'il faut certainement tendre vers cela, mais aujourd'hui, il incite à faire confiance à nos constructeurs automobiles qui sont leaders sur le marché mondial, pour que la place de l'automobile soit encore présente, beaucoup moins qu'aujourd'hui, mais certainement pas non plus au chiffre qui est annoncé.

Il estime qu'il y a des comportements qui changeront peut-être, une façon de vivre qui changera peut-être, mais qu'il restera ces déplacements individuels. Il pense qu'il faut faire confiance aux véhicules électriques, et à peut-être d'autres énergies qui viendront apporter de nouvelles solutions. Mais dire que la voiture n'existera pas ou qu'elle ne resterait qu'en autopartage ou qu'en covoiturage, est quelque chose auquel il ne croit pas.

Il relève ensuite que le péage urbain est évoqué, et il demande où il sera, car il ne sait pas s'il sera à l'intérieur de la CUB ou à l'extérieur. Il invite à faire attention à ce que les villes périphériques n'évoluent pas à deux vitesses, en ayant un péage urbain entre le centre et l'extérieur de l'agglomération.

Enfin il ajoute que ce plan climat doit être associé aux Agendas 21 de leurs communes, parce qu'il est important qu'ils puissent travailler ensemble, beaucoup d'efforts étant faits dans toutes les communes avec, au cœur de leurs politiques, l'envie de bien améliorer les choses et de faire mieux. Il a envie de dire qu'il faut être un peu pragmatique, mais aussi un

peu utopique, parce que l'on en a besoin, mais tout en gardant leur identité, et il y sera profondément attaché. Il fait observer qu'un habitant de la périphérie n'est pas comme un habitant du centre de Bordeaux, et qu'un habitant de la rive droite n'est pas un habitant de la rive gauche, les uns et les autres avec leurs richesses, leurs différences, mais qui font la force de la Communauté Urbaine.

Un problème technique au niveau du son perturbant l'audition des divers intervenants, **M. le Président Vincent FELTESSE** rappelle que la rénovation du bâtiment de la CUB représente 38 M€, et que ce serait une bonne chose si on pouvait dégager quelques milliers d'Euro pour qu'on n'ait pas, à chaque fois, ces problèmes de son ou de grésillements lors des séances du Conseil de Communauté. Il ajoute que ce serait un grand pas pour la démocratie, et un tout petit pas pour les finances communautaires.

M. CHARRIER estime qu'il faut se féliciter du travail qui a été fait en amont de ce plan climat et de la qualité des travaux qui ont eu lieu. Ceci dit, il était temps, croit-il, que la CUB se penche sur ce problème, car une enquête de l'agence locale pour l'énergie montrait que sur la CUB, l'émission des gaz à effet de serre était supérieure à la moyenne nationale.

Il rappelle que dans sa forme, l'élaboration du Plan Climat a mobilisé, certes, les élus de la CUB et les services, mais aussi les services de l'État, les acteurs économiques, les partenaires institutionnels, les universitaires, les citoyens et les associations. Il souligne que cette mobilisation qui a été forte, montre combien leurs concitoyens sont préoccupés par ce problème, et il pense que c'était vraiment le grand moment de faire ce plan climat, parce qu'on se rend compte tous les jours, comme **Laure CURVALE** l'a bien dit, que les émissions à effet de serre ont un impact direct sur nos vies, et qu'on est en pleine crise écologique, le réchauffement climatique préoccupant tout le monde.

Sur le fond, il note que ce plan est ambitieux, puisque tout en visant la diminution par quatre des émissions à effet de serre d'ici 2050, on répond parfaitement aux différents objectifs fixés par le sommet de la terre de Rio, par le paquet européen, par le Grenelle de l'environnement, mais aussi, on est totalement en cohérence avec les Plans Climat qui sont en train de se mettre en place sur la collectivité territoriale et locale.

Alors avec ces 42 fiches actions, il observe que ce Plan Climat est une feuille de route pour 2012/2014, mais il croit que l'on doit avoir conscience qu'il ne s'arrêtera pas en 2014, qu'il faudra le prolonger, et rester, dans les mandats à venir, ambitieux dans leurs propositions. Ils se sont fixés de diminuer d'ici 2020 les gaz d'effet de serre de 25 à 30 %, et il souligne que 2020 est dans pas très longtemps, l'ensemble des propositions qui ont été faites tout à l'heure et décrites allant parfaitement dans ce sens là.

Par contre, il voulait attirer l'attention de ses collègues sur deux points, et d'abord sur la gouvernance de ce plan climat. On leur dit qu'il va être confié à un club climat, mais il aimerait savoir exactement quels en sont les contours et les prérogatives, car il ne faut pas oublier au niveau de la gouvernance, que si on veut créer une dynamique autour de ce plan climat, il faut bien voir que les élus ne doivent pas en être écartés, et il estime important qu'ils gardent un rôle prépondérant au sein de cette commission ou au sein de ce club.

Enfin, il souhaite aussi appeler l'attention sur un deuxième point qui est que ce plan climat est très transversal, et qu'il pense qu'ils vont avoir besoin de faire beaucoup de pédagogie, aussi bien parmi les élus que parmi les services de cette collectivité. A ce titre, on voit à son

avis avec les problèmes qu'ils ont eu dernièrement pour le renouvellement de la flotte des bus dont M. BOBET parlait tout à l'heure, qui devait passer en Conseil et a été reporté, que s'ils veulent vraiment aller jusqu'au bout de leurs objectifs et de leur démarche, il va falloir que tout le monde mette du sien. Il estime qu'il va falloir, en effet, une vraie prise en compte de ce plan climat, et que la partie n'est pas gagnée parce que, quand il entend certains discours qui leur parlent de l'automobile, il a l'impression que tout le monde n'est pas totalement sensibilisé à ce plan.

Mme MELLIER indique que la lecture de ces fiches suscite plusieurs réflexions et amène quelques remarques de la part des élus Communistes et apparentés.

Elle estime d'abord heureux qu'il y ait une puissance publique des associations, des collectivités, et établissements territoriaux, des services publics, pour prendre à bras le corps ces questions du développement durable qui visent au bien-vivre et à la survivance de l'Humanité. A contrario, elle demande où sont, dans cette démarche humaniste, les forces économiques et financières et les États qui les défendent. Elle rappelle qu'on a vu à Cancun ou avec le Grenelle de l'Environnement, comment elles conduisent à des échecs ou à des potions homéopathiques, malgré la pression des peuples.

Cela pose quand même une question qui est à son avis, de savoir comment on peut concilier les objectifs à long terme (40 ans dans leurs réflexions) dans une visée humaniste et environnementale, avec celui d'une organisation sociale et économique fondée sur la recherche du profit à court terme et qui, pour y parvenir, réalise la concurrence des productions, des producteurs et des territoires. Elle souligne que cette question se retrouve posée à travers toutes les fiches, et montre les limites de leur action.

Sa deuxième remarque est que si on voit bien l'engagement des collectivités publiques, il faut voir comment les mêmes actions qu'ils s'imposent seront engagées dans le secteur privé, quels seront les moyens de mesure et de contrôle, y compris en impliquant l'État pour s'assurer d'un effort équilibré entre les bailleurs sociaux et les propriétaires privés, ou encore entre l'habitat et le bâti économique.

Sa troisième question porte sur la façon dont les aides financières publiques allégeront la charge des ménages et ne contribueront pas à une inflation spéculative du prix des matériaux et des services, comme on l'a vu par exemple dans la production d'eau chaude ou d'électricité par panneaux solaires.

Enfin, sa dernière question, centrale pour les élus Communistes et apparentés, est de savoir qui aura les moyens financiers d'habiter et de vivre dans la ville durable. Si le coût de la ville durable se traduit par une hausse des loyers, des tarifs de stationnement, des transports publics, un péage urbain, une poussée de la spéculation immobilière, la disparition des industries, des commerces de proximité, etc...ils s'interrogent sur le type de ménages qui aura demain la possibilité de vivre cette ville.

C'est pourquoi ils pensent prioritaire que, parallèlement à la mise en œuvre du plan d'action, une réflexion soit menée à partir de la réalité de la population actuelle, de ses emplois, de ses revenus etc... pour voir comment elle peut bénéficier positivement de ce plan d'action. Elle indique qu'ils voteront ce Plan Climat.

M. HURMIC trouve que ce Plan Climat est, heureusement, ambitieux, parce qu'ils n'ont pas le choix, et il pense qu'on imagine bien qu'il est en décalage total avec ce que vient de leur dire **M. DUPRAT**.

Il indique que ce Plan doit être ambitieux pour deux raisons qui leur sont totalement imposées, la première étant une raison internationale, la France s'étant engagée à diviser par quatre ses émissions de gaz à effet de serre. Il pense que chacun sait comme lui que l'Etat compte considérablement sur les collectivités locales pour l'aider à remplir cet objectif là, et ils doivent, ici comme ailleurs, faire des efforts pour limiter maintenant leurs émissions de gaz à effet de serre. Il pense qu'ils doivent assigner cette ambition à leur Plan Climat, notamment l'ambition financière des 1 % des sommes qui y seront consacrées, car ils n'ont pas le choix.

Sur la deuxième raison, il a envie de dire aussi à leur collègue **M. DUPRAT**, que notre agglomération a un retard inouï en ce qui concerne la place de la voiture individuelle, par rapport à celles qui lui sont comparables. Il pense que chacun sait, mais peut-être pas **M. DUPRAT**, que Bordeaux n'occupe que la 15ème place du taux d'utilisation des transports alternatifs à l'automobile, puisque l'on est aujourd'hui à 59 % de part modale pour la voiture individuelle dans l'agglomération bordelaise. Il précise que d'autres villes en concurrence avec la nôtre en ce qui concerne l'art de vivre et l'attrait qu'exerce la Métropole, ont des chiffres beaucoup plus intéressants que les nôtres, et il a envie de dire beaucoup plus modernes, puisque Strasbourg est à 36 %, Lyon à 50 %, Marseille à 54 %, Rennes à 57 % et Bordeaux à la queue avec 59 %. Il est bien entendu à son sens, que ce plan climat pourra les aider à réduire la place de la voiture dans notre agglomération. Il invite ses collègues à constater que malgré les efforts financiers très importants qu'ils ont consentis en faveur de l'usage des transports collectifs, ils n'ont pas réussi à réduire significativement la place de la voiture en ville, et il faut donc aller au-delà des efforts qu'ils ont réalisés jusqu'à présent.

Il cite un chiffre, car il pense qu'il intéressera peut-être **M. DUPRAT**, concernant une agglomération toulousaine qui est bien plus en avance, déjà, en ce qui concerne ce transfert de parts modales et qui, dans son dernier PDU qui vient d'être adopté, a une enveloppe de 1,9 milliard d'ici à 2020, dont 1,3 pour les transports en commun, et 156 M€ pour les pistes cyclables, c'est-à-dire que 12 % de l'enveloppe transports collectifs sont assignés à la place du vélo en ville. Il fait observer qu'ils sont extrêmement loin de ces chiffres là.

Il ne voudrait pas, par ailleurs, que **M. DUPRAT** rêve d'une agglomération qui serait une sorte de « village gaulois », qui se permettrait de résister à ce que sont les obligations assignées à toutes les métropoles de France et du monde, à savoir réduire la part de la voiture. Il l'invite à cesser de rêver en disant ou en pensant qu'il y aura, demain, des véhicules électriques qui sillonneront les routes de notre agglomération. Il rappelle, d'une part, que tout véhicule, même électrique, pollue également, et d'autre part que ce qu'ils critiquent dans la voiture en ville, c'est qu'elle consomme beaucoup d'espace, car il faut savoir que l'on se trouve à saturation en ce qui concerne l'emprise des infrastructures sur les espaces naturels, et qu'il n'y en a donc plus à consacrer à l'usage automobile. Il insiste sur le fait que les prévisions les plus optimistes qui existent actuellement chez les gens sérieux qui s'intéressent à cette problématique, disent qu'en 2020, il y aura éventuellement 20 % de véhicules électriques et hybrides. Il souligne qu'il faudra, que son collègue le veuille ou non, réduire la place de la voiture en ville, parce qu'ils n'en ont pas le choix.

Il souhaite terminer pas une interrogation, car il a vu que l'agglomération bordelaise, ce dont ils n'ont jamais parlé ici, s'était portée candidate pour faire partie de ce que l'on appelle les

nouvelles mesures concernant la limitation de la place de la voiture en ville, c'est-à-dire la limitation des véhicules polluants, l'expérimentation des zones d'actions prioritaires pour l'air, qui leur permettra, puisque l'État leur donne la possibilité d'être une ville pilote, de limiter voire d'interdire les véhicules les plus polluants en ville. Il rappelle qu'il y a déjà 8 agglomérations qui se sont portées candidates, l'agglomération bordelaise étant la 9ème, et il pense que ce serait bien que, très rapidement, M. le Président puisse leur indiquer quelles sont les mesures concrètes qu'il entend prendre pour être à la hauteur de cette expérimentation, et pour limiter la place des véhicules les plus polluants dans notre agglomération.

M. CHAUSSET précise, en complément de ce qui a été dit, qu'il ne faut pas se tromper car c'est toujours pareil, et que ce n'est pas parce que l'on veut réduire l'usage de la voiture que l'on veut l'interdire. Il prend l'exemple de la cigarette, et il demande qui, il y a quelques années, aurait dit que l'on ne fumerait plus dans les équipements publics, dans les restaurants, alors qu'aujourd'hui, cela ne fait plus débat. Il croit que c'est à peu près la même chose, qu'il ne faut pas réduire le problème de la voiture uniquement aux problèmes de la pollution, qu'il faut passer d'une société pompidolienne dans le cadre de laquelle a été construit la ville dans les années 70/80, à une société post pompidolienne, et passer de l'homo automobilocus à l'homo tramwaybus, car c'est cela l'enjeu. Il pense qu'il faut vraiment prendre conscience de ce dossier par rapport à cela.

Concernant l'exemple du péage urbain, il précise à l'adresse de M. DUPRAT, qu'il ne sait pas quand on le mettra en œuvre, ni s'il faut le mettre en œuvre, mais il y a déjà le problème du stationnement, qui est le premier élément du péage urbain. Il fait observer que ce sont Louis Nègre, sénateur Maire de Cagnes s/ Mer, avec Roland Ries qui font la promotion du péage urbain, et qui l'ont mis en avant au Sénat, et on voit donc bien qu'il y a, de tous bords, des possibilités pour progresser dans ce domaine.

Il voudrait souligner que le problème de la voiture n'est pas uniquement lié à la pollution, mais aussi à l'utilisation de l'espace, et il suffit, puisqu'ils sont tous élus ici, d'aller dans les réunions de quartiers, pour voir que la plupart des récriminations portent sur des problèmes d'insécurité liés à la voiture, de vitesse, de stationnement. Il fait constater que c'est quand même permanent, et que si on veut accueillir 250 000 habitants supplémentaires, on ne pourra pas garder le même taux d'utilisation de la voiture, sinon cela va exploser, à moins de pousser les murs, ce qui ne sera pas facile.

Il y a une vraie difficulté, et il croit que les orientations qui vont être prises sont tout à fait à la hauteur.

Il a lu cette semaine que le sénateur Maire de Strasbourg allait soumettre à ses citoyens la possibilité de mettre l'ensemble de l'agglomération en zone 30, et il pense que c'est une vraie proposition. Il considère que l'agglomération bordelaise pourrait très bien décider que la vitesse est limitée à 30 km/h pour l'usage de l'automobile, ce qui sera à son avis, plus efficace que d'interdire et de faire éventuellement de la ségrégation par tel ou tel véhicule, ou par mode de motorisation. Il soumet donc cette proposition, et invite à être une agglomération ambitieuse sur ce sujet en limitant la vitesse à 30 km/heure sur l'ensemble de leurs 27 communes, car on aura un vrai bénéfice pour tout le monde.

M. le Président Vincent FELTESSE fait observer que la configuration de Strasbourg n'est pas tout à fait celle de Bordeaux.

M. GUICHARD indique à Pierre HURMIC qu'il ne pense pas être un « gaulois », ni un rêveur, quoique, dès fois, cela fait du bien, mais qu'il est par contre en quête comme lui, de bonheur pour lui et les siens. Il fait remarquer que quand on dit en quête, c'est que l'on cherche, et il estime que toute affirmation « dogmatique » est le contraire de la quête et donc de l'objectif que l'on a.

Il considère, par exemple, que l'affirmation péremptoire du péage urbain est bien un dogme, et non une quête ni une recherche, et il faudra qu'on lui démontre le contraire, même si certains, comme M. BENOIT lui semble-t-il, l'avait un peu travaillé, et trouvent des artifices au travers de gratuités de transport en commun. Il insiste sur le fait que le péage urbain, c'est la discrimination par le « fric », et on pourra lui expliquer comme on voudra, et sous les formes que l'on veut, il répète que c'est la discrimination par le fric. Il considère que la discrimination par le fric, c'est bien la finalisation, c'est l'obligation, c'est-à-dire le contraire de l'appel à l'intelligence, à la volonté, et donc à la décision individuelle et collective de défendre les objectifs qu'ils ont tous en matière environnementale. Il ajoute que le péage urbain, la discrimination par le fric, le non appel à l'intelligence, relèvent de l'idéologie du libéralisme à laquelle il dit non, philosophiquement, d'autant plus qu'il estime que c'est inefficace. Il demande comment imaginer que ceux qui pourraient payer auraient le droit, et il préférerait à la limite, l'interdiction totale.

Ceci étant, il est en quête, car il y a un problème que l'on ne connaît pas. Il invite à être sérieux, puisque toutes les études des plus grands experts, sauf à ce qu'il y en ait qu'ils n'ont pas eues, ne savent pas dire comment va évoluer cette question dans 20 ou 30 ans, parce que vont intervenir des interférences sociales, économiques, d'organisation de l'aménagement urbain, et parce que l'on réfléchit aujourd'hui en fonction de la situation actuelle sans savoir quel type d'aménagement urbain on va avoir demain. Il estime que ce serait bien, avant de prendre des décisions péremptoires, d'avoir cette vue globale, et c'est un peu Bordeaux 2030 qui les appelle à y travailler, ainsi que les évolutions technologiques. Il tient quand même à faire observer que cela va à grande vitesse, même si Claude MELLIER a raison quand elle dit que la région Aquitaine est totalement à l'écart. Il souligne le fait que les évolutions du véhicule électrique, voire autre, à la fois en dimension et en qualité environnementale, vont aller très vite, et il se demande si on le prend en compte ou pas. Il pense personnellement qu'il faut le prendre en compte, qu'il faut que l'on prévoit l'avenir, et que péremptoirement, le péage urbaine aura pour effet de « fermer » leur intelligence, leur recherche, comme le montre l'histoire qui, chaque fois que l'on a été dogmatique sur tel ou tel domaine, c'est terminée par le fait qu'on a cessé de réfléchir.

M. Alain CAZABONNE partage totalement l'affirmation de Max GUICHARD quand il dit qu'il refuse les dogmes.

Il pense que cela n'étonnera personne qu'il indique qu'il se situera un peu à mi-chemin entre ce que disait M. DUPRAT et M. CHAUSSET. Il ajoute en ce sens qu'en effet, « *le centre n'est ni à gauche, ni à droite, il est en avant, au niveau de la réflexion, et au centre de vos préoccupations* ».

Il signale être toujours choqué par ce débat du climat et de la voiture, et prendre plutôt le problème comme l'évoquait Gérard CHAUSSET. Il souligne qu'on utilise sa voiture parce

que soit on n'a pas d'autres choix de déplacement, soit parce qu'on se trouve dans une agglomération où l'urbanisation favorise le déplacement voiture.

Lorsqu'il entend dire que l'on se déplace davantage à pied dans d'autres agglomérations comme Lyon ou Lille, il pense que tout le monde sait que ces agglomérations ont pratiquement la même surface que Bordeaux, mais avec deux fois plus d'habitants, et c'est donc un problème de densification. Il rappelle qu'un jour, Gérard CHAUSSET avait dit cela au travers d'une formule qu'il a souvent reprise, qui est que le choix est entre le béton et le bitume. Il estime qu'il faut nuancer, mais que c'est le choix fondamental. Il explique que si on se déplace à Bordeaux trois fois plus à pied que dans les villes périphériques, c'est lié à l'organisation, et que si un habitant qui réside dans une cité plus dense, trouve à proximité les commerces et les équipements publics, il va se déplacer à pied ou à vélo, tandis que s'il habite des secteurs comme évoqués par M. DUPRAT, composés essentiellement de maisons individuelles, il est bien évident à son avis, que l'habitant ne va pas faire 600 ou 900 m pour aller prendre un transport en commun. Il souligne que c'est une gestion intelligente de l'existant.

Il considère qu'il faudra effectivement être attentif dans le PLU, mais que là aussi, il ne faudra pas être dogmatique en disant : « *on va tout résoudre par le stationnement* », car cela dépend de la façon dont on interprète cette affirmation. Il cite souvent l'exemple de l'habitant d'un quartier d'échoppes, qui intéresse tous les Maires qui ont des quartiers de ce type, parce qu'il n'y a pas de garage dans ces maisons, et qui doit garer sa voiture sur le trottoir la nuit, et qui la prend bien évidemment le jour, car s'il la laisse sur le trottoir, il encourt des risques de verbalisation ou d'enlèvement. Il indique que si on crée du stationnement pour les résidents, on aide à la solution, alors que si on crée du stationnement pour le déplacement domicile travail et que l'on en crée sur le lieu de travail, on va à l'encontre du déplacement en transport en commun. C'est là qu'il estime qu'il ne faut pas être dogmatique, et être « très fin » lorsqu'on évoquera les mesures concernant le stationnement, le but étant de faire en sorte que l'on puisse se déplacer plus à pied, plus à vélo, plus en transport en commun, mais ne pas seulement mettre cela au niveau du phénomène de pollution. Il rejoint là Christophe DUPRAT, pour dire que plus les années passeront, plus il y aura de véhicules non polluants, et cela concerne l'industrie automobile.

Il invite donc à ne pas faire de dogmatisme, mais une étude très fine par rapport aux solutions qui seront intégrées.

M. MANGON ne voudrait pas nourrir les spéculations géométriques autour du centre, mais indique qu'il situera son intervention plutôt entre celle de leurs collègues Pierre HURMIC et Christophe DUPRAT. Il pense qu'on ne peut que partager ce que vient de dire M. HURMIC sur les nécessités qui s'imposent à eux pour la ville de demain, car à l'évidence, tout ce qui a été dit et développé leur est opposé et nécessaire. Néanmoins, lorsque l'on est dans des périphéries comme celles qu'ils partagent avec Christophe DUPRAT, c'est-à-dire à 15 km du centre de la ville, et que la seule proposition qui existe après 15 ans de débat et de mise en œuvre autour du tramway, est celle d'un bus qui met une heure et quart ou de la voiture automobile, on ne peut évidemment pas être en cohérence avec les objectifs que M. le Président leur propose aujourd'hui. Il espère que M. HURMIC, dont on peut penser qu'il a encore une certaine proximité avec M. CHAUSSET, pourra l'aider à le convaincre que, tant qu'ils n'auront pas fait un certain nombre de préalables, et qu'ils n'auront pas augmenté la voilure de leurs ambitions en matière de déplacement alternatif à la voiture, il sera tout à fait illusoire de voter, comme ils le font aujourd'hui, des objectifs ambitieux pour les 20 ans à

venir. Il souligne qu'à son avis, ils ne seront pas dans 20 ans là où ils pensent être si on n'augmente pas la voilure des sommes consacrées au transport en commun.

Il sait que ce qu'ils font est déjà considérable, mais il invite à avoir conscience que fixer des objectifs qui délaissent, par exemple, pour la partie qui concerne leur secteur d'habitat, 80 000 habitants à peu près à l'horizon 2020, et qui vont laisser simplement avec quelques interrogations qu'ils vont conclure au travers du SDODM, d'une manière qui ne sera pas radicale, cela représente une situation qui ne permettra pas d'obtenir ce que M. HURMIC souhaite, c'est-à-dire une stagnation ou un recul de la place de l'automobile dans les déplacements.

Il considère qu'on ne peut pas continuer éternellement à tenir d'un côté des objectifs de plus en plus élevés dans leurs assemblées, et à ne pas bouger en terme de moyens. Il sait que ce qu'ils font est important, mais ce n'est pas à la maille, et pour des secteurs comme le leur qui sont en très fort développement, ce n'est, à son avis, pas à la maille du tout. Il en conclut qu'ils seront, hélas, ceux qui feront échouer les objectifs qu'ils prennent au niveau de l'agglomération, si M. le Président ne consacre pas des sommes bien supérieures à celles qu'il envisage pour l'instant.

M. DUCHENE a l'impression, à entendre un certain nombre d'interventions, qu'il s'agit d'un débat très écologique, voire « hors sol ».

Il rappelle à un certain nombre d'intervenants, comme par exemple Pierre HURMIC, qu'il s'est passé quelque chose d'assez important depuis 95, où Bordeaux, et d'une certaine manière l'agglomération, est un peu sortie d'elle-même, et où on avait perdu l'habitude de faire référence à d'autres villes qui étaient soit disant beaucoup plus en avance qu'eux. Il indique que depuis 1995, on n'a pas à avoir honte, car il s'est passé quelque chose à cette date, qui est une rupture culturelle. Il indique que le projet urbain de 1995 a permis de complètement transformer la ville. Si Gérard CHAUSSET parlait de l'époque pompidolienne, il parlera pour sa part des 30 glorieuses, qui leur a permis d'avoir le niveau de vie qu'ils ont aujourd'hui, et d'être là.

Il convient qu'effectivement, il y a peut-être un certain nombre de problématiques de l'époque qui doivent évoluer, comme cela a été le cas en 1995 avec le projet qui a permis de complètement transformer la ville.

A titre d'anecdote, il invite ses collègues à aller voir l'exposition de l'agence d'urbanisme au bassin à flots, et à y observer ce plan qui démontre les volontés de l'agence d'urbanisme des années 70, lorsqu'elle prévoyait 18 files de circulation sur les quais, et que, comme le Maire de Bordeaux le rappelait il n'y a pas si longtemps, il y en avait déjà 2 fois 5 à l'époque. Il souhaite qu'ils se souviennent qu'on avait une configuration autoroutière sur les quais et qu'à partir de 1995, cette rupture culturelle a entraîné une modification totale des pratiques dans la ville, avec le choix de passer en surface plutôt qu'en souterrain, la mise à sens inversé des cours, la suppression de sens uniques, la requalification du centre ancien, et le développement du plus grand secteur sauvegardé à contrôle d'accès. Il insiste sur le fait que tout cela a permis de modifier radicalement le comportement des habitants, et personne n'y a fait référence, ce qui donne parfois l'impression qu'ils ont honte de leur politique, mais qui était pratiquement unique en France. Il pense que certains pourraient leur dire : « *est-ce que c'est bien vrai ?* »

Au-delà des discours, il rappelle qu'ils ont eu les résultats de l'enquête ménage qui a coûté relativement cher, et qui a démontré que dans leurs centres villes, alors que l'utilisation du vélo était de l'ordre de 1 ou 2 %, elle s'est passée à 8 voire 9 %. M HURMIC faisait référence à Toulouse, mais il pense que c'est une bonne chose que Toulouse investisse de l'argent, car ils sont très en retard. Il indique que Bordeaux est l'une des villes où l'usage du vélo a littéralement explosé, pour passer de 2 % à 8 ou 9 %, aucune ville en France n'ayant été confrontée à une telle augmentation. Il souligne que l'usage de la marche à pied et du vélo dans Bordeaux est plus important que celui de la voiture, voire des transports en commun, et il relève que son collègue M. OLIVIER acquiesce, puisque c'est lui qui suit ce dossier.

Il indique que l'enjeu est aujourd'hui que cette politique se développe par capillarité sur l'ensemble de l'agglomération, parce que ce qui plombe aujourd'hui leurs chiffres, c'est qu'un certain nombre de communes n'ont peut-être pas connu la dynamique qui a été lancée dans les années 80, et il faut donc aller loin et être plus volontaire. Il ajoute qu'il faudrait que l'Agenda 21 qu'ils pratiquent à Bordeaux depuis plusieurs années maintenant, se développe dans l'ensemble des communes.

Concernant le futur que M. le Président a évoqué tout à l'heure sur un certain nombre de propositions, il considère qu'il faut savoir ce qu'on peut faire de mieux, et à ce titre il relève déjà le covoiturage, puisqu'il y a toute une série de sites qui le pratiquent. Il fait cependant observer que cela ne fonctionne pas tellement bien, et qu'il faut peut-être y réserver des espaces le matin et le soir, ce qui permettraient de donner un plus à ceux qui acceptent de venir à plusieurs dans une voiture.

Il estime qu'il faudrait peut-être repenser aux navettes fluviales qui, pour aller de Langoiran à Bordeaux et ailleurs, permettraient de transporter les personnes qui accepteraient de se déplacer ainsi.

Il fait observer qu'il y a toute une série de propositions qu'il faudra développer, et surtout débattre avec le Conseil Général, car on parle beaucoup de la ville mais le problème aujourd'hui de la circulation, c'est l'entrée et la sortie de la ville pour ceux qui, pour différentes raisons, sont allés habiter en périphérie, l'étalement urbain n'étant pas allé de pair avec le développement du réseau routier, ni avec tout un réseau de transport en commun. Il considère qu'il faudra que le Conseil Général fasse mieux, voire beaucoup mieux, pour que ceux qui habitent en périphérie et qui veulent passer de la voiture individuelle aux transports en commun, puissent le faire dans de bonnes conditions.

Il invite également à cesser de se jeter la voiture à la figure, l'enjeu n'étant pas là, le projet de 1995 ayant permis sur Bordeaux pendant plusieurs années, de mener une action pédagogique, par laquelle ils ont donné envie aux habitants de se déplacer autrement et de se comporter différemment. Il cite le plus grand secteur à contrôle d'accès, les journées sans voiture qui ont permis aux gens d'emprunter les transports en commun, la navette électrique, le fait de se déplacer à pied, à vélo, et il indique qu'il faut donner envie, car ce n'est pas par des manières coercitives que l'on fera évoluer les choses. S'ils veulent faire évoluer la société, s'ils veulent que leurs chiffres soient meilleurs en ce qui concerne la pollution, les pratiques habituelles sur l'usage des transports en commun, il considère qu'il faudra être plus volontaire, mais surtout donner l'envie, et c'est ce qu'ils ont fait en 95. Alors plutôt que d'aller chercher des références dans d'autres villes qui ne sont pas meilleures que celle-ci, il estime qu'il faudrait prendre exemple sur Bordeaux. Il n'entend pas donner de leçon de morale, mais il pense tout simplement qu'il faut parfois faire référence aux actions

qu'ils ont menées, qui sont des actions de qualité, qu'il faut les diffuser, les développer sur l'ensemble de la Communauté, et qu'à ce moment là, ils seront sûrement plus performants sur les chiffres qui ont été avancés.

M. DUPRAT ne pensait pas susciter un tel débat, mais simplement faire part à ses collègues de la réalité, qui est qu'aujourd'hui, un étudiant pour aller de St Aubin à la fac, met 1H 25. Il fait observer qu'il y a une vie au-delà de la rocade qui n'est pas la même que celle qui se passe à l'intérieur, les temps de parcours étant beaucoup plus grands. Il demande si l'on peut accepter que des jeunes s'en aillent à 6H 15, 6H 20 pour aller à la faculté, et trouver cela normal.

Il pense qu'il a peut-être dit les choses de manière un peu forte, mais c'est simplement pour leur faire comprendre que les 40 % de la voiture qui sont prévues dans ces époques là, seront peut-être 45. Il insiste sur le fait qu'il n'a pas voulu leur dire que ce sera comme aujourd'hui, mais que le chiffre qu'ils pensaient atteindre à 3 ou 4 % près, ne le sera peut-être pas.

Quand **Mme MELLIER** disait qu'il ne fallait pas avoir confiance dans les constructeurs automobiles, il lui précise qu'il a toujours confiance dans les entreprises françaises qui sont porteuses d'emploi. Il informe sa collègue sur un point qu'elle ne sait peut-être pas, mais depuis quelques mois, les constructeurs, y compris Renault, ont travaillé sur la voiture électrique et sont en train de créer des emplois pour des choses produites en France et non pas dans un pays alentour.

Il convient que tout n'est pas parfait, bien sûr, mais il a voulu dire qu'aujourd'hui, l'ambition qu'ils ont tous pour l'agglomération est la même, sauf que cela avancera peut-être plus ou moins vite, selon que l'on est plus près ou plus éloigné du centre, parce que faire tous les jours à vélo 25 km pour aller au campus, à son avis, n'est pas forcément ce que l'on peut souhaiter pour nos jeunes.

Mme CURVALE se réjouit que le Plan Climat ait finalement été l'occasion d'un débat, même s'il a été essentiellement centré sur cette question de la mobilité qui est cruciale, mais dont elle rappelle qu'en terme d'impact sur les gaz à effet de serre, c'est le même point, et voire moins pour le moment, que la question de l'habitat.

Il est bien clair, à son avis, que l'on se situe sur un processus de transition, et qu'ils raisonnent de 10 ans à 15 ans pour les premiers objectifs qu'ils doivent atteindre par une transformation des comportements. Elle souligne qu'ils ne peuvent les atteindre qu'en commençant, même si ce n'est pas suffisant, au moins par l'exemplarité de leurs propres comportements et de ceux de leurs collectivités. Elle convient que c'est, bien entendu, certainement au plus près, dans les communes, que se fait ce travail participatif avec des ateliers économes dans le cadre des Agendas 21, puisque ce sont des pratiques qui ont lieu un petit peu partout. Elle s'adresse en cela aux Maires qui sont, en général, au plus près sur ce lien avec le citoyen, et qui peuvent le proposer.

En ce qui concerne le site, elle indique qu'il est de toute façon prévu une refonte complète, sachant que ce ne sera pas le seul moyen pour mobiliser, mais un des moyens.

Dans le débat qui a eu lieu, elle pense que s'opposaient finalement deux constantes qui se retrouvent quand on est sur ces questions, y compris de choix énergétique, avec d'un côté des rêves technologiques qu'elle partage pour partie, en espérant qu'il y aura des évolutions

qui leur faciliteront l'atteinte de ces objectifs, et de l'autre la nécessité, malgré tout, de se dire que certains de leurs modes de vie et de leurs comportements doivent être revus.

Concernant la voiture, elle souligne que la majorité des déplacements qui sont faits, sont de toute façon inférieurs ou de l'ordre de 3 km, ce qui veut dire que pour tous ceux qui font ces déplacements, un choix est possible. Elle précise qu'elle ne parlait évidemment pas de ceux qui sont partis habiter loin, parce que les centres villes sont trop chers, et qu'ils n'ont, pour le moment, pas d'autres alternatives.

Elle insiste sur le fait qu'il y a bien, quand même, une volonté comportementale.

Elle conclut sur l'aspect économique qui a été pointé à un moment donné, et elle indique que, si finalement, par le biais de la commande publique, de la manière dont ils développent la ville, ils s'appuient aussi très fortement sur les énergies renouvelables, entre autres, ils créeront aussi des emplois, et également s'ils ouvrent véritablement le chantier de la rénovation énergétique. Elle souligne que ce ne sera pas la CUB toute seule, mais que cela y contribuera fortement.

Elle fait observer qu'il s'agit d'un effort collectif de toute la Communauté et des 27 communes qui la composent.

M. le Président Vincent FELTESSE tient bien sûr, en premier lieu, à remercier tous les services, les élus, et singulièrement Laure CURVALE qui a porté ce Plan Climat. Toutefois, il indique qu'il n'est pas tout à fait d'accord avec les derniers mots de Mme CURVALE disant que « *ce n'est pas qu'eux, puisque cela se joue aussi dans les communes, et avec la population* ». Il pense qu'ils ont ici, à la CUB, une responsabilité extrêmement importante et structurante sur cette question du Plan Climat.

Il rappelle que la CUB intervient sur l'urbanisme, le logement, les déplacements, les zones d'activité économique, et il fait donc observer qu'il n'y a aucun autre levier aussi puissant que le leur, et ce qu'ils décideront à la CUB peut être structurant ou pas. Il souligne que ce dont ils décident ce matin sur le Plan Climat, c'est bien sûr le plan, les actions, bien sûr les 1 %, mais c'est surtout une sorte d'orientation politique, et un créneau politique extrêmement fort et structurant.

Il indique qu'ils ont eu hier le débat en Bureau sur le SDODM et ses objectifs, et il leur dit clairement comme Président, que s'ils adoptent le Plan Climat, c'est pour le mettre en action, et il n'est donc pas question de l'adopter aujourd'hui pour revenir en arrière demain, au détour d'une délibération. Il précise que la première chose que l'on verra, ce sera, au Conseil du mois d'avril sur le SDODM, le montant de leurs ambitions et la corrélation sur le montant des ambitions, qui est le montant des crédits d'investissement qu'il devra y avoir. Il insiste sur le fait qu'à partir du montant des crédits d'investissement qui y figurera, soit il faudra renoncer à d'autres choses, soit il faudra d'autres recettes, soit il faudra faire autrement.

Et donc, d'une certaine manière, au travers de ce Plan Climat, il considère que c'est un certain modèle de l'agglomération que l'on est en train de faire. Il souligne que ce modèle sera difficile, parce qu'on a effectivement une géographie particulière sur l'agglomération bordelaise. Il tient à faire observer amicalement à Gérard CHAUSSET que quand on vient de Saint Vincent de Paul, on arrive par l'autoroute, et qu'on ne voit pas comment

faire autrement les 30 km, vu les configurations géographiques un peu particulières. Mais il précise que ce n'est pas pour autant que l'on doit renoncer, et cela veut dire que pour respecter la diversité de leurs 27 communes, chacune aura un positionnement différent, mais à l'intérieur d'un cadre stratégique global. Il insiste sur le fait qu'il n'est pas question de développer de manière outrancière la population d'une commune, si celle-ci n'a pas les autres atouts indispensables, notamment en terme de transport collectif.

Il estime donc que ce Plan Climat est structurant, et il rappelle qu'ils vont avoir dans les mois qui viennent, d'autres décisions extrêmement structurantes qu'il cite : stratégie métropolitaine, PLU, PLH, PDU.

Il pense qu'il faut aussi avoir conscience qu'ils vont devoir assumer ensemble une certaine impopularité, parce que pour que le Plan Climat fonctionne, la manière de faire la ville devra nécessairement être un peu différente, et il faudra assumer un peu plus de densité, un peu plus de construction. Il précise que dans les autres pays au monde où cela fonctionne, cela se passe comme cela, en contrebalançant avec une approche sociale des choses.

Il ajoute que ce plan climat est une brique supplémentaire dans une démultiplication de l'effort que l'on a fait. Il incite ses collègues à être sans illusion, car faire des kilomètres de tramway, c'est toujours extrêmement populaire, mais cela ne suffira pas, surtout que l'on n'aura pas les financements. Il indique que c'est une autre manière de faire l'agglomération qui commence à se jouer, et que si on met bout à bout les kilomètres de tramway, les 50 % d'espaces naturels, on voit bien qu'on est en train de remodeler dans le temps l'agglomération. Il pense que pour remodeler dans le temps l'agglomération bordelaise, tout en maintenant cette qualité de vie extrêmement forte, il faut être volontariste, et il insiste sur le fait qu'ils le seront.

Il rappelle qu'il faut aussi être très ouvert intellectuellement. Il souligne qu'ils ont les valeurs, les fondamentaux également, et pour répondre à Max GUICHARD, il signale qu'on ne lui interdira jamais de réfléchir. Il ne voit pas comment, a priori, on peut lui expliquer que le péage urbain est anti-social, d'autant plus qu'il a été créé dans des pays qui ont une fibre sociale forte. Sur ce sujet là, comme sur d'autres, il faudra pousser la réflexion pour, à la fin, dire oui ou non, car il n'annonce pas du tout aujourd'hui que l'on va mettre en place un péage urbain, car ce serait absurde. Il insiste sur le fait qu'il annonce aujourd'hui une orientation générale sur moins 24 % d'émission de G.E.S. à l'horizon 2020/2025, et une division par quatre à objectif 2050, et à partir de cela, pour reprendre un terme du développement durable, il indique qu'on va créer de la rétro ingénierie. Il estime que c'est donc petit à petit qu'on va progresser, mais avec une ténacité extrêmement forte. Il fait remarquer qu'on va passer à l'urbanisme commercial au dossier suivant, et qu'il y a aussi une logique d'ensemble, parce que l'on sait bien que la manière dont on organise l'urbanisme commercial sur le territoire communautaire n'est pas neutre en terme de déplacements notamment.

Il résume qu'il s'agit, bien sûr, du Plan Climat avec les fiches actions, mais c'est surtout une orientation forte que l'on continue à donner sur la CUB. Il pense que pour l'instant, la plupart des communes ont eu leur pain blanc, pas toutes, avec les extensions de tramway, et qu'elles vont avoir peut-être du pain un peu moins blanc, mais il croit que c'est absolument indispensable.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FLORIAN**2011/2/ 36 Mise en oeuvre d'une politique d'urbanisme commercial de la Communauté Urbaine de Bordeaux - Adoption d'une Charte d'urbanisme commercial - Autorisation**

M. FLORIAN en présentant ce dossier, remercie tous ceux qui y ont participé activement, et notamment Jean Charles BRON qui a été la cheville ouvrière de la conférence permanente d'urbanisme commercial, ainsi que tous les élus qui ont participé, les communes qui ont proposé, amendé et même activement participé à sa rédaction, et leurs partenaires, dont évidemment la Chambre d'Industrie et de Commerce.

M. GUICHARD indique que si les élus Communistes et apparentés pensent utile, nécessaire même, de se doter d'une charte permettant une régulation de l'urbanisme commercial, il leur apparaît tout autant indispensable que cette question s'aborde à partir du contexte de crise économique, sociale, et environnementale que l'on vit.

Et pourtant il note que, comme souvent, la CUB s'inscrit dans ce type de réflexion comme un îlot préservé de toute cause et conséquence de cette crise. Ainsi, comme il était précisé dans cette délibération, il cite « *la charte contient un corps de principes qui ont vocation à orienter le développement commercial de l'agglomération bordelaise. Les principes reposent sur 3 points-clés qui se sont dégagés des études menées et du diagnostic de l'offre commerciale, de la demande et des comportements de consommation à l'échelle de l'agglomération...* »

De ce qui lui a été donné de mesurer comme cahier des charges de ces études, et donc des conclusions avancées, il estime qu'ils sont loin d'une approche sociale et culturelle de consommation liée à un de ses facteurs premiers qui est le pouvoir d'achat de ces familles. Ainsi, par là même, il considère que sont éludées des causes de cette société en crise, que sont les privilèges fiscaux et sociaux dont bénéficient les grands groupes, au détriment du commerce de proximité et la concurrence exacerbée à laquelle ils se livrent en y entraînant les territoires, alors que c'est dans le développement de coopérations locales et régionales que l'on pourrait rapprocher la production de la consommation, avec tous ses effets qualitatifs (*qualité – prix– transport*).

Et dans cette course effrénée aux profits, il fait observer que ces grands groupes utilisent de manière intolérable la variable d'ajustement que sont leurs salariés, trop souvent méprisés dans leurs gratifications et conditions de travail. En ce sens, ils apprécient positivement des avancées sur ces exigences sociales dans cette charte, tout comme ils peuvent y mesurer que la proximité, la diversité, et la qualité des offres ne doivent pas être liées obligatoirement au gigantisme perturbateur d'harmonie urbaine.

Ainsi, cette charte, si elle ne fait certes pas le pas, c'est le moins qu'ils puissent dire, d'une remise en cause de la structure de gestion libérale de la consommation, ils relèvent qu'elle lance des pistes nouvelles qui, si elles sont affirmées au travers du SCOT en terme de réglementation, peuvent, au moins, déjà mieux structurer le tissu urbain.

M. HURMIC précise que les Verts considèrent, comme beaucoup, que cette charte est un pas en avant important pour notre agglomération, et rappelle d'ailleurs que la plupart se sont déjà dotées d'un tel outil.

Il reconnaît que Nicolas FLORIAN, dans sa présentation, leur a bien situé les enjeux et le contexte de cette charte, en disant honnêtement qu'il s'agit, ni plus ni moins, d'un code de

bonne conduite et non pas d'un document prescriptif, ni opposable. Il estime que le rapporteur a bien fait de le rappeler, et il convient d'ajouter, pense-t-il, qu'ils auront l'occasion de voir quelle est la volonté politique réelle des élus d'appliquer cette charte, au moment où ils auront des débats importants au niveau du SCOT et du PLU, car il conviendra alors de traduire, en mesure prescriptive, un certain nombre d'orientations qui sont prévues et envisagées ici.

Il se félicite aussi du travail partenarial important qui a pu être accompli à l'intérieur de la commission permanente d'urbanisme commercial, la CPUC, où il y a eu avec les professionnels, la chambre de commerce, et avec d'autres, un véritable travail qu'il a trouvé constructif et partenarial, qui donne à ce document une certaine force, dans la mesure où il a été négocié avec tous en amont.

Il convient aussi qu'un certain nombre de points de vue et d'exigences qu'ils ont pu exprimer à l'intérieur de cette CPUC où il siégeait comme élu de la CUB, ont pu être entendus, notamment tout ce qui concerne les points relatifs à la qualité environnementale des futurs centres commerciaux. Il indique qu'au départ, on leur parlait d'efficacité environnementale, ce qui ne veut rien dire, et il pense qu'ils ont obtenu un certain nombre de prescriptions en ce qui concerne la qualité énergétique, le respect de la biodiversité, la limitation de la perméabilité des sols, qui étaient des prescriptions qui manquaient dans les documents initiaux, et qu'ils ont pu obtenir dans le cadre des discussions à l'intérieur de la CPUC. Il exprime, cependant, un léger regret, qui est que ces préoccupations figurent bien dans les orientations, mais qu'il eut été encore mieux qu'elles figurent dans les critères, puisqu'il n'a échappé à personne qu'il y a une partie orientation qui prend un certain nombre de vœux que les Verts partagent, et ensuite une partie qui concerne les critères. Il lui paraît évident que la partie critère est la plus opposable et la plus exigeante, et ils auraient aimé que l'on puisse aller un peu plus loin à ce niveau là, en acceptant que ces préoccupations soient néanmoins prises en compte à l'intérieur de la charte.

Après, il indique qu'ils verront ce que vaut cette charte, dont il a été dit qu'elle était souple, mais il espère qu'elle ne le sera pas trop, car ils verront quel est le degré d'exigence que l'on formule aujourd'hui dans les projets qui viennent, et notamment, comme M. FLORIAN a eu raison de le rappeler, que l'un des objectifs de cette charte est de limiter la densité commerciale sur les grands sites. Il souligne que parmi ces grands sites, il y en a un que l'on connaît bien, celui de Bordeaux Lac qui est sursaturé, et ils regrettent à cet égard que la charte n'ait pas été adoptée avant que ne soient consentis les 20 000 m² au promoteur, qui a réussi, dans le cadre des négociations, à leur imposer ces m² de commerces supplémentaires sur la zone déjà saturée de Bordeaux Lac. Il pense que s'ils avaient eu la charte, ils auraient été à même de pouvoir discuter ces nouveaux m² de surface commerciale.

Mais là où ils seront vraiment au pied du mur, insiste-t-il, ce sera au moment où ils vont enfin découvrir ce que sera le projet de grand stade. Il ne fait de doute pour personne maintenant, pense-t-il, que l'enveloppe de 165 M€ qu'ils ont exigé de leurs partenaires du PPP, est une enveloppe qui n'est pas très importante, les hypothèses les plus fréquemment avancées aujourd'hui évaluant le prix d'un stade de cette nature plutôt à 250 M€, ce qui signifie que leur futur partenaire aura naturellement tendance, même s'il reconnaît ne pas être dans le secret des dieux, à leur imposer, pour rentabiliser son équipement, un certain nombre de surfaces commerciales qui, à son sens, ne feront que venir renforcer la densité commerciale du grand site commercial qu'est déjà Bordeaux Lac. Il estime qu'ils risquent là

de se trouver un peu en porte à faux avec les exigences qu'ils adoptent aujourd'hui vraisemblablement unanimement dans cette assemblée.

Il indique que les Verts seront vigilants pour faire en sorte que ce futur grand stade ne comporte pas de surfaces commerciales demandées par le promoteur, et qui viendront rajouter encore à la densité commerciale non seulement de notre agglomération, mais également du site commercial de Bordeaux Lac.

M. BENOIT relève qu'un certain nombre de choses ont été dites sur cette charte, mais il voudrait insister sur l'un des aspects qui leur semble être une nouveauté et une innovation sociale importante dans cette charte, et dont Max GUICHARD leur en a dit deux ou trois mots. Il précise qu'il s'agit de la prise en compte de la dimension sociale dans le commerce, car il est vrai, à son sens, qu'habituellement dans les chartes d'urbanisme commercial, c'est la question des conditions de travail des salariés dans les entreprises qui passe souvent plus en compte. Que cette prise en compte se trouve notifiée dans cette charte lui semble donc quelque chose d'important notamment, sous trois aspects.

Il souligne d'abord que la charte a notamment vocation à engager un dialogue avec les acteurs du commerce, pour anticiper les impacts sur les emplois et la qualité du travail, ce qui est quelque chose de nouveau, et ce dialogue devrait porter sur un certain nombre d'aspects importants pour les salariés du secteur commercial, comme temps plein, temps partiel, ouverture le dimanche et jours fériés, mise à disposition des salariés d'avantages tels que les chèques déjeuner ou d'équipement, comme les crèches d'entreprises, le développement de l'information, etc...

Comme deuxième aspect, il évoque le fait que les préoccupations sociales sont intégrées dans les critères auxquels devront répondre les futurs projets commerciaux des pôles majeurs ou intermédiaires, comme la préservation du bien-être, ou en tout cas du mieux être, des salariés, conditions de travail, travail féminin, code de bonne conduite en entreprise, etc...

Enfin, il souligne que l'ensemble de ces mesures aura pour conséquence d'inciter les acteurs du commerce, et notamment les grandes surfaces, à inscrire dans leurs projets leurs engagements quantitatifs et qualitatifs en matière d'emploi et, dans la crise économique que la France vit aujourd'hui, notamment sur ces questions de l'emploi, ils pensent que ces éléments sont autant de points d'appui pour la sauvegarde de l'emploi dans le secteur commercial et des conditions de travail des salariés. Il s'agit d'une innovation qui leur semble positive et intéressante.

M. LABARDIN fait observer que le document de présentation de cette charte indique qu'il s'agit tout d'abord d'un code de bonne conduite, d'un outil d'aide à la décision, et surtout, il insiste sur le fait que ce sera probablement une sorte de porter à connaissance du SYSDAU, pour faire prévaloir non seulement les orientations de la CUB, mais aussi une philosophie, une méthodologie qui aurait vocation à s'étendre, pour déterminer un cadre commun destiné à l'ensemble de l'aire du SYSDAU.

Il précise qu'ils ne peuvent qu'être d'accord avec les orientations de gel des grandes infrastructures commerciales, et surtout pour insister sur le développement du commerce de proximité qui revêt, tout à la fois, des dimensions économiques, sociales, et environnementales.

Il appelle l'attention sur l'aspect stratégique du document d'aménagement commercial dans le cadre des dispositions législatives et réglementaires, puisque désormais, avec la disparition des CDAC, c'est le SCOT qui devient le lieu de prescription essentiel, et il n'y aura plus ensuite de filtrage jusqu'au PLU, voire jusqu'à la signature du permis de construire par le Maire. Il souligne qu'il leur faut donc, d'une part une grande précision au SCOT, mais il n'est pas certain que les délais de sa réalisation leur permettront d'aller au bout de la logique. Il ajoute qu'il leur faut également au niveau du PLU, où il faudra se donner des outils réglementaires, avec l'exercice du droit de préemption sur des périmètres identifiés, et des prescriptions et servitudes, pour que dans leurs centres villes et centres commerciaux de quartiers, ils puissent éviter le plus possible des mutations vers l'habitat ou des services qu'ils ne souhaitent pas sur des linéaires commerciaux extrêmement stratégiques.

Enfin il voudrait insister sur leur obligation, dans le cadre du CDAC actuel, à une très grande vigilance, parce qu'il y a un effet d'anticipation pour faire passer des projets qui demain ne passeraient plus. Il incite donc à être préventif de façon à ne pas se laisser contrecarrer par des phénomènes de compétition tout à fait inutiles, et qui viendraient déséquilibrer le développement du territoire au sein de la Communauté Urbaine, et plus largement sur l'aire du SYSDAU.

M. GUICHOUX indique qu'il va conforter les propos de Nicolas FLORIAN ainsi que ceux de ses collègues qui sont intervenus. Il précise qu'il représente la Communauté à la CDAC, et il se réjouit que ce Conseil délibère spécifiquement, et pour la première fois, sur un sujet aussi essentiel que l'urbanisme commercial dans notre agglomération.

Il répète qu'ils sont sur un sujet de développement durable à travers ces trois dimensions, puisqu'ils traitent du commerce, et donc d'économie et d'emploi, de l'offre faite au consommateur, et donc de la vie des habitants de leurs communes, mais aussi de l'aménagement du territoire, comme cela a été dit, en terme d'occupation d'espace, d'accès et de déplacement.

Mais cette charte, ce code de bonne conduite, se doit avant tout, souligne-t-il, d'être lisible et visible, et ils font une avancée significative, car d'une part, ils se mettent au niveau d'agglomérations telles que Lyon, Nantes, ou Rennes, et d'autre part, en réagissant face à un développement de surface commerciale pour le moins soutenu, pour ne pas dire excessif. Il se demande s'il est bien nécessaire de rappeler que notre agglomération est particulièrement bien pourvue en la matière, les ratios au m² par habitant comparatifs parlant d'eux-mêmes.

Il signale que le 5 janvier dernier, le journal Les Échos sous le titre, « *zone commerciale, les élus veulent remettre de l'ordre* », évoquait pour notre aire urbaine, la place peu flatteuse lui semble-t-il, de numéro un pour les autorisations récemment accordées, et dans cette même édition, Dominique Braye, sénateur UMP, s'inquiétait de la multiplication des « stocks » de surfaces autorisées, et parlait de m² construits de façon anarchique. Il précise que celui-ci évoquait la complexité à gérer deux exigences contradictoires, la libre concurrence et l'aménagement du territoire. Il estime qu'il s'agit d'un sujet qu'ils ne peuvent pas fuir, et qu'ils peuvent, en grande partie, faire leurs les inquiétudes de M. Dominique Braye.

Il préfère le terme de charte plutôt que code de bonne conduite, celle-ci, comme cela a été dit, étant le fruit d'un travail de longue haleine, dans un esprit tout à fait coopératif, et très

partenarial. Il rappelle qu'il y a eu une conférence des communes à Gradignan, qui s'est ensuite poursuivie par des échanges avec les communes et les Maires, la CPUC ayant amené de très bons échanges, puisque la Chambre de Commerce se réjouissait de travailler avec eux, comme la Chambre des Métiers, et il y avait aussi le Conseil Général, l'Agence d'Urbanisme, ainsi, également, que les consommateurs, des associations, des experts. Il ajoute qu'ils ont disposé de nombreuses études tout à fait pointues, approfondies pour la plupart des collègues qui s'intéressent au sujet, qui les ont éclairés et leur ont ouvert les yeux.

Il souhaiterait que l'on voit dans cette charte une clarification, une ligne directrice, et l'opportunité de positions partagées des élus en CDAC, en particulier avec les Maires, du moins tant que la CDAC existera, car en l'approuvant, ils ne font que franchir une étape, insiste-t-il, et ils doivent observer et s'adapter au processus législatif en cours.

Il n'oublie pas, bien sûr, les dimensions sociales et environnementales, voyant dans cette charte une contribution de la Communauté au futur SCOT, un éclairage sur le travail à venir sur le PLU. Mais il souligne qu'il y a un troisième point, qui est un message politique, au bon sens de ce mot, aux acteurs commerciaux, à leurs commerçants, leurs entrepreneurs qui travaillent dans ces grands ensembles, et il rappelle qu'il n'y a pas que des grands groupes, mais aussi des entrepreneurs individuels, des commerçants de la ville centre et de leurs centres villes. Il indique qu'il y a enfin un message à certains promoteurs immobiliers, dont les préoccupations de rentabilité sont trop souvent la seule motivation.

M. JUPPE voudrait d'abord dire très amicalement à **Pierre HURMIC** que la technique qui consiste à dire que son chien a la rage et qu'il faut s'en débarrasser, est bien connue, mais il l'invite à ne pas fantasmer, car le stade de Bordeaux ne sera pas l'Aréna. Il indique en premier lieu que parler de 250 M€, c'est fantasmer, car ils ont maintenant les chiffres des trois groupements qui leur ont fait des propositions, qui sont tous très sensiblement inférieurs à 200 M€, et ils ont de bonnes raisons de penser qu'au terme du dialogue compétitif, on arrivera à tenir dans l'enveloppe. Il précise ensuite qu'il n'a jamais été question de surface commerciale. Il demande un minimum, quand même, du respect de la vérité, et même si **M. HURMIC** est contre le projet du stade, ce qu'il peut comprendre, il l'incite à ne pas utiliser des arguments qui sont à côté de la réalité.

Il considère que cette charte est un très bon travail, et précise que le document auquel on aboutit lui convient parfaitement. Il voudrait insister sur l'idée que leur stratégie ne va pas être uniquement dissuasive, mais aussi offensive et positive, et il faut donc soutenir le commerce de proximité et celui de centre ville.

Il rappelle les enjeux, en mentionnant qu'à Bordeaux, le commerce plus l'artisanat, cela représente 12 % de l'emploi total, ce qu'il estime considérable.

Par ailleurs, il indique qu'on voit se modifier aujourd'hui les habitudes des consommateurs, l'attractivité des grands centres commerciaux périphériques étant moindre, et on voit même les grandes surfaces s'intéresser à nouveau au commerce de proximité de centre ville. Il pense que c'est un mouvement qu'il faut accompagner, comme ils essaient de le faire notamment à Bordeaux, où ils viennent de signer avec l'État une nouvelle convention qui s'appelle « l'opération urbaine collective » (le OUC, le nouveau nom du FISAC), et qui est précisément un instrument pour aider le commerce de proximité à se moderniser et à rendre un meilleur service au consommateur.

Ils ont souhaité que ce programme de OUC soit en particulier orienté sur la rue Fondaudège pour préparer les commerçants de cette rue à l'arrivée du tramway, et il croit qu'il y a une certaine cohérence à ce que ceci entre dans leur stratégie commerciale.

M. LAMAISSON relève qu'on a beaucoup entendu parler du SCOT, et il souligne que cette charte est une belle avancée, car dans ce domaine là, il est très compliqué de vouloir réglementer, comme il l'avait vu il y a très longtemps avec les partenaires qu'ils ont pu avoir tout au long de ces années. Il observe que c'est un premier but, et il espère qu'il y aura des premiers résultats.

Il voudrait revenir sur la notion de m² par habitant, car on a toujours cette référence qui lui a toujours posé problème. Il rappelle que l'on est dans une agglomération où Bordeaux, et son environnement également, a toujours été une ville de commerce, et à son avis, on ne change pas les mentalités du jour au lendemain, et il est donc normal qu'il y ait un peu plus de commerces qu'ailleurs.

Il constate que l'économie sur cette agglomération est plus importante que sur d'autres, parce qu'il y a autour, pas très loin de Bordeaux, la présence de beaucoup de consommation qui fait que l'on se rend à Bordeaux beaucoup plus facilement qu'ailleurs, et il croit que cette démographie, ajoutée au tourisme, crée une configuration assez différente dans une agglomération qui est très large, peu dense, et très étendue, d'où un certain nombre de positionnements qui sont presque imposés par la nature, par l'organisation. Il estime qu'il faut prendre cela en compte également.

Il considère que la charte doit inspirer le SCOT, mais ne peut pas faire que cela, parce qu'il y a autour d'eux 65 communes supplémentaires, puisqu'ils travaillent dans le SCOT avec 200 000 habitants autour, et on doit donc prendre en compte aussi ce qu'ils disent. Il estime que par contre, cette charte va être une base tout à fait intéressante, et il a entendu **Nicolas FLORIAN**, pour apaiser, équilibrer le développement durable, ce qu'il pense être des notions qu'ils vont pouvoir reprendre assez facilement en essayant d'élargir, de faire comprendre à leurs collègues tout ce qui se passe autour d'eux, et ce qui se passe dans notre agglomération. Il juge qu'elle aura au moins la capacité d'inspirer aussi la présence et la réflexion pour leurs collègues.

M. GUICHOUX étant intervenu sur le CDAC, il précise que depuis le 1^{er} janvier, il y a 17 CDAC, dont quatre seulement concernent la CUB. Toutes étaient positives, et il ajoute qu'autour de la CUB, il y en a 14. Il constate qu'il y a une sorte de deuxième périphérie de grands commerces qui pointent le bout du nez, et il souligne que comme un SCOT ne sera approuvé qu'avec 2/3 des votants, il faut donc toujours arriver à faire l'ensemble le plus cohérent possible.

Il souhaitait évoquer cela, parce que s'ils ont vocation avec les nouvelles lois qui se présentent, à réglementer peut-être plus fortement les SCOT qui sont ensuite déclinés dans le PLU, il espère que l'on arrivera à de meilleurs résultats. Il rappelle qu'ils présentent des orientations dans le SCOT, qui sont déclinées dans le PLU pour les applications, et il est attendu de plus en plus de respect avec la nouvelle loi. Il se félicite aussi de la première annexe proposée, c'est-à-dire le renforcement des pôles de proximité, car cela lui paraît important, s'agissant d'une réflexion très pragmatique, lui semble-t-il, de ce qu'ils vivent aujourd'hui dans notre agglomération.

M. FLORIAN note qu'il n'y a pas de réponse à apporter, car il n'y a pas vraiment de questions qui ont été posées. Il pense que cela a été aujourd'hui, la démonstration du consensus, de la démarche, de la méthode, et du résultat, en sachant bien, comme l'ont dit **Serge LAMAISON**, **Michel LABARDIN** et **Alain JUPPE**, que ce n'est pas simplement un outil qui doit être dissuasif, mais aussi un outil qui va leur permettre d'accompagner l'évolution de notre agglomération dans les années qui viennent. Il constate comme chacun a pu en témoigner, que c'est un bon document qui reprend l'ensemble des thématiques auxquelles chacun des groupes politiques ou des individus composant cette assemblée sont attachés, que ce soit sur le dialogue social, comme cela a été dit par **M. BENOIT**, par **Max GUICHARD** avec moins de mesure, sur les conditions de travail, sur le respect de l'environnement et sur l'équilibre en terme territorial.

Il déclare rejoindre lui aussi entièrement **Serge LAMAISON** sur la notion du ratio m² par habitant, dès lors que l'on est une agglomération avec une ville centre classée UNESCO, dont on sait qu'il y a beaucoup de touristes qui viennent, et il estime que c'est aussi un élément qui change les choses.

Il considère que c'est un bon signe, et un pas en avant, et il s'agira maintenant, au moment d'élaborer des documents tel que le SCOT et le PLU, d'intégrer tout cela. Il rappelle quand même que l'on a déjà des outils permettant de travailler pour la préservation du commerce de proximité qui a été un des sujets de discussion aujourd'hui, puisqu'il y a un droit de préemption qui existe au profit des communes quand il y a une mutation sur un local, pour éviter que l'on se retrouve, encore une fois, avec une assurance ou une banque. Il souligne que les communes peuvent intervenir, et il pense qu'à ce niveau là, il doit y avoir plus de liaison entre la CUB et les communes pour les aider, comme cela se fait sur du foncier classique, où la Communauté devrait pouvoir intervenir en soutien des communes qui veulent préempter des fonds de commerce, notamment de bouche, pour pouvoir trouver des successeurs à ceux qui cessent leur activité.

Il souligne que le Maire de Bordeaux a très justement rappelé que dans le cadre d'extension de lignes du tramway, la ville de Bordeaux et d'autres, il pense au Bouscat ou Villenave-d'Ornon, se positionnent aussi pour intégrer un FISAC sur les commerces qui seraient impactés. Il ajoute que cela avance, la plupart des communes qui sont touchées par les extensions s'intégrant dans ce dispositif.

Il reste persuadé que les villes doivent rester les maîtres d'ouvrage là-dessus, et les acteurs, mais que la CUB, à un moment ou un autre, doit pouvoir être plus associée et intervenir en soutien des opérations menées par les villes.

M. le Président Vincent FELTESSE indique que bien sûr, ce sont les communes qui sont en première ligne sur le commerce de proximité. En même temps, il pense que la CUB doit pouvoir apporter des compléments aux communes, parce que celles-ci n'ont pas forcément les moyens financiers de préempter des commerces et de faire le portage. Il considère que dans la nouvelle génération de contrats de co développement, il faut vraiment que l'on aille un peu plus loin sur l'aide au commerce de proximité, en partenariat avec la chambre de commerce parfois. Il le fait sur son centre ville, cela fonctionne très bien sur la question du foncier, sur le prix de sortie, et il pense que c'est un enjeu important pour eux.

Il estime personnellement que cette charte constitue un progrès important qui les lie aussi. Il revient sur ce que dit Serge LAMAISON sur le SYSDAU et la majorité des deux tiers, pour signaler qu'elle joue dans les deux sens, et qu'il n'est pas question que les élus communautaires acceptent des choses qui soient contraires aux politiques communautaires qu'ils votent séance après séance. Il insiste sur le fait que c'est aussi un message qu'il faut faire passer aux périphéries, au cas où elles auraient cette tentation là.

Il met aux voix la charte qui est votée à l'unanimité, ce qu'il interprète là aussi comme un signal assez fort.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FLORIAN

2011/2/ 38 Étude stratégique sur les relations entre aéroport et territoire dans le cadre d'un développement de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac - Convention de financement - décision - autorisation

M. DOUGADOS s'associe pleinement au lancement de cette étude, compte tenu des évolutions que l'on connaît sur l'aéroport de Mérignac, à savoir l'ouverture prochaine du capital de la société gestionnaire, la création d'un aéroport pour les compagnies à bas coût, et la volonté du gestionnaire actuel de satisfaire les compagnies aériennes au détriment des riverains. Pour illustrer cette dernière évolution, il prendra deux exemples, et tout d'abord la réduction des contraintes de vent arrière et traversier de 10 nœuds à 5 nœuds, de façon unilatérale, sur simple demande des compagnies, réduction qui facilite les décollages au poste 05, c'est-à-dire sur les communes du quadrant Nord-Ouest. Le second, indique-t-il, c'est le refus d'inscrire dans la charte durable de l'aéroport, l'action de « limitation des décollages en piste 05 », comme le demandent l'Acnusa, les collectivités concernées, la commission consultative de l'aéroport, et les associations des riverains.

Ces deux exemples démontrent à son avis, que pour des raisons économiques et financières, gain de temps et réduction des coûts priment sur l'environnement et la réduction des nuisances sonores qu'attendent les riverains.

Tout cela est inquiétant, et il pense qu'ils doivent être vigilants. Il estime qu'il faut que dans cette étude, le volet de protection des riverains soit également pris en compte, comme possible conséquence de l'ouverture du capital de cette société.

Mme MELLIER considère que ce dossier, à propos d'une étude stratégique autour de l'aéroport, se fait sur fond de privatisation, car en effet, depuis la rentrée 2010, il a été annoncé que l'État vendrait une partie de ses parts dans 5 aéroports de grandes villes que sont Toulouse, Nantes, Lyon, Montpellier, et Bordeaux.

Elle demande ce qui peut justifier aujourd'hui cette volonté de privatiser un outil public et de casser la solidarité nationale, et quel est l'intérêt pour la collectivité de mettre dans les mains du privé une structure de développement de notre territoire, si ce n'est de répondre aux intérêts d'une minorité de grands groupes multinationaux, prêts à faire de l'argent avec n'importe quelle activité. Elle demande également quelles sont les conséquences demain pour les usagers, si la logique de rentabilité est la seule boussole de gestion des aéroports, et ce qu'il en sera alors des taxes aéroports et de la sécurité.

Les élus Communistes et apparentés craignent d'avoir les réponses à ces questions, avec comme exemple la privatisation de Gaz de France ou la libéralisation de certains services qui ont été suivies de fortes augmentations de tarifs, et souvent d'une dégradation du service. Elle rappelle que ce sont les raisons pour lesquelles leur groupe avait voté contre en mars 2007, et ils avaient alors alerté cette assemblée sur le danger de privatisation qui existait, danger que le prédécesseur de M. le Président avait alors nié. Elle invite à se souvenir que les élus Communistes et apparentés disaient alors que cette loi n'avait que pour seul objectif d'offrir aux grands groupes une activité qui permettait de faire des profits contre la logique de service public. Mais ils souhaitent éviter aussi une impasse, et pensent que les collectivités locales ne pourraient pas se substituer à l'État sans que ce soit préjudiciable à leurs concitoyens et à l'aménagement du territoire.

En effet une fois de plus, elle estime qu'on ferait peser sur leurs finances locales une compétence qui n'est pas la leur, au détriment de leurs propres compétences, et que la substitution de l'État par les collectivités locales serait un grave coup porté à l'égalité républicaine, et à un aménagement harmonieux du territoire national.

Il est à leur sens, encore temps de réagir. Elle considère qu'ils peuvent ici, collectivement, exprimer leur attachement à la présence de l'État et à faire valoir l'intérêt collectif contre la logique privée.

Elle pense qu'ils peuvent rassembler les autres collectivités de ce département, mais aussi nationales, pour qu'elles refusent ensemble cette privatisation d'une infrastructure publique. Elle estime que ce serait un signe fort à envoyer à leurs concitoyens.

En l'absence de réponse, elle indique qu'ils voteront contre une étude qui ne vise pas à laisser l'État dans ses responsabilités actuelles.

M. CHAUSSET reprend à son compte une partie des propos de Daniel DOUGADOS pour exprimer la difficulté que l'on a à faire accepter par la direction de l'aéroport le fait que pour l'environnement, des nuisances doivent être gérées comme une priorité, au même titre que les critères économiques. Il estime que c'est donc en un la sécurité, et qu'en deux, on doit mettre absolument le critère environnement, mais c'est une quête qui est assez difficile.

Il tient aussi à signaler que les services de l'État à travers la DGAC ont, à son avis, fait beaucoup de progrès dans ce sens, mais qu'il reste encore du chemin à parcourir.

En ce qui concerne la menace actuelle de privatisation, il pense que cette étude à laquelle les élus Verts sont favorables, doit les éclairer, et ils sont surtout favorables, à ce que l'aéroport reste un service public. Il considère qu'on peut avoir des points de vue différents sur l'utilisation de l'avion, une appréhension différente sur les nuisances ou les difficultés, mais il faut absolument que la plateforme aéroportuaire soit gérée comme un service public et le reste, sous le contrôle, notamment, des collectivités, si cela est possible, car il juge que c'est nécessaire.

Il appelle également l'attention de ses collègues sur le fait qu'il lui semble que la Communauté Urbaine doit être plus présente à travers la gestion de la plateforme aéroportuaire sur tous les aspects, notamment, que ce soit les aspects environnementaux, par exemple sur l'eau, sur les nuisances, sur les problèmes d'urbanisme aussi, et il invite M. le Président à faire en sorte qu'il y ait des élus qui soient désignés au titre de la CCE. Il indique que ce sont notamment des élus des villes, mais qu'il faut que la Communauté

Urbaine soit présente dans la gestion globale de ce site, et pas uniquement dans les critères économiques.

Il pense qu'il faut peut-être prendre les dispositions nécessaires pour que des représentants de la Communauté Urbaine soient présents à tous les niveaux des instances.

M. SAINTE-MARIE répond directement à **Gérard CHAUSSET** que les quatre représentants des collectivités territoriales au niveau de la société aéroportuaire sont présents dans cette salle, puisque **M. FREYGEFOND** représente la Région, **M. LAMAISON** le département, **M. BAUDRY** la Ville de Mérignac, que **M. BRON** représente la ville de Bordeaux, et lui-même la CUB. Il lui fait donc observer qu'il se trouve que les cinq représentants des collectivités sont ici, l'arme au pied, prêts à défendre l'intérêt de la Communauté.

Il indique que le problème n'est pas aujourd'hui de faire assaut de pétitions de principe, mais qu'il est concret, et est dû au fait que dans les mois qui viennent, l'État va mettre en vente ses actions, et que par conséquent, dans deux, trois mois ou à la fin de l'année, ils auront à se déterminer. Il précise que d'ores et déjà, les collectivités dont il a parlé ont cosigné une lettre adressée à l'État, indiquant qu'elles sont d'accord pour acquérir un certain nombre de ses parts. Il souligne que ces parts correspondront effectivement à un prix, et seront vendues et mises à disposition à un niveau élevé, parce que l'aéroport marche bien, que sa gestion est aujourd'hui excédentaire, ce qui n'a pas toujours été le cas, et si elle est excédentaire, c'est parce que les mêmes collectivités ont, au fil des ans, permis cette importante valorisation de l'aéroport, car ce n'est pas venu comme cela.

Personnellement, il soutient le fait de racheter ces parts le moment venu, ce qui s'inscrit dans le sens de l'intervention de leur rapporteur, et en tout cas d'éviter qu'un grand groupe privé, comme cela s'est déjà vu et se verra, ne vienne acheter des parts, car la priorité de ce groupe privé là ne sera pas l'intérêt général. Donc, contrairement à ce qui a été dit, il pense qu'il faut que les collectivités s'impliquent dans cet achat précisément, pour éviter que des acteurs privés majoritaires veuillent faire en sorte que l'aéroport de Bordeaux soit privé, alors qu'il est au service du public.

Il souligne qu'il y a deux façons d'arriver au service public qui sont d'une part en prenant des mesures pour que les collectivités territoriales soient majoritaires dans cette structure ou d'autre part, il y a les pétitions de principe qui consistent à dire qu'on n'y va pas, mais finalement, la politique de la chaise vide n'est pas une bonne politique, à son avis.

Sur le plan de la charte environnementale, il confirme ce que **Gérard CHAUSSET** a dit, à savoir que des progrès avaient été accomplis, et une charte a été rendue publique l'autre jour après un travail important par un certain nombre d'organismes autour de la DGAC. Il signale que ce qui fait l'originalité de cette charte, c'est également le fait qu'un comité de suivi a été mis en place, et ouvert à tous ceux qui ont des propositions pour aller plus loin en terme de protection de l'environnement, nuisances sonores, bassin versant, etc..

Il croit que, progressivement, le poids des collectivités territoriales est déjà fort, puisque sans leur présence, il est certain que ces politiques environnementales n'auraient pas aussi facilement été mises en œuvre. Il invite encore une fois à se préparer à répondre à la politique de l'État qui n'a plus d'argent, et qui sera tenté de vendre ses parts à un groupe privé dont il répète que la priorité ne sera pas le service public au profit des habitants de notre agglomération.

M. FLORIAN pense que **M. SAINTE-MARIE** a tout dit de façon pragmatique, et qu'il a raison. Il confirme que l'objet même de la délibération aujourd'hui, est de se préparer à l'éventualité d'acheter des actions. Il indique que par ailleurs, toutes les considérations environnementales de gestion du site sont déjà intégrées, et ce n'est pas une découverte. Il souligne que ce n'est pas avec cette étude que l'on avancera là-dessus, le but étant véritablement de savoir dans quelle mesure règlementaire, financière, et juridique, on pourrait se porter acquéreur, si telle était leur volonté.

Il n'entend pas rentrer dans le débat du pour ou contre privé public, chacun pouvant avoir ses opinions là-dessus, car il s'agit là pour eux d'anticiper les choses, et c'est ce qui leur est proposé, sachant qu'il y aura, le moment venu, un débat.

Il en discutait avec le Vice-Président chargé des finances, parce que c'est quand même la principale préoccupation d'avoir un débat pour savoir si on se porte acquéreur ou pas.

M. le Président Vincent FELTESSE indique d'abord qu'en terme de méthode de travail, comme l'a fait remarquer **Michel SAINTE-MARIE**, cinq représentants des différents échelons siègent à la CUB, et il pense qu'il serait utile qu'ils aient un comité de coordination interne au services des collectivités, et que la direction de la stratégie des grands investissements publics pourraient peut-être, dans le cadre de la réorganisation à la CUB, animer cela, parce que l'on a une force d'expertise juridique financière et technique, qui leur permettrait d'être plus armés pour la suite.

Il souligne qu'effectivement, l'orientation générale est de faire en sorte que l'aéroport demeure dans un giron public en terme de capital, même s'il faudra bien un opérateur à un moment ou un autre, puisqu'on ne va pas faire une régie de l'aéroport, et que ce n'est pas la CUB ou une autre collectivité qui va le gérer. Il considère qu'il faut en tout cas que l'on ait un pacte d'actionnaires majoritaires au niveau public, sachant qu'il y aura un coût et des négociations. Comme il a déjà pu le dire à certain d'entre eux, si l'opérateur est tout privé, cela change aussi la donne des investissements publics à faire. En effet, quand ils adopteront le SDODM dans quelques semaines, avec les réflexions qu'ils ont sur les liaisons directes, il fait observer qu'à un moment, il ne pourra pas y avoir le tout privé avec uniquement des subventions publiques.

Enfin, pour répondre à **Nicolas FLORIAN**, il rappelle qu'à un moment, il y a quand même des actes politiques qui ont des conséquences au niveau local, mais cela relève d'un autre débat.

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ
Le groupe des élus Communistes
et apparentés vote contre

M. TURON

2011/2/ 37 Grand Port Maritime de Bordeaux - Contrat d'objectifs avec la Communauté Urbaine de Bordeaux

M. SOUBABERE indique que concernant ce contrat d'objectif entre le port maritime et la CUB sur le développement de la presqu'île d'Ambès, la commune de St Louis de

Montferrand reste très réservée sur le projet de plateforme multimodale pour des raisons principalement de lutte contre les inondations. En effet, il rappelle que la zone où doit s'implanter ce projet sur St Louis de Montferrand, se situe sur un bassin d'expansion des eaux pluviales et fluviales, servant de stockage en cas d'inondation à quelques 100 m des maisons d'habitation, tout en sachant également que tous les remblaiements des sols sont strictement interdits. Il ajoute qu'une partie de ce terrain est classée en zone rouge dans un périmètre de zone humide, sur un habitat biologique fragile présentant une biodiversité très riche.

Il pense que ses collègues comprendront aisément pour quelles raisons ils sont très inquiets sur le devenir de ce projet, quitte même à s'y opposer.

M. ASSERAY fait observer que comme le rappelait **M. SOUBABERE**, le port autonome de Bordeaux avait montré par le passé sa volonté de privilégier son développement au détriment de l'environnement, malgré sa récente campagne de « green washing ». Les Verts constatent avec espoir que l'orientation générale que semble donner cet accord de contrat d'objectif, est de développer des nouvelles filières économiques dites vertes, et en conséquence de réduire la part de la filière de transport d'hydrocarbure qui représente aujourd'hui la moitié du tonnage actuel, et qui n'est plus d'avenir à leur avis.

Comme la CUB est partenaire du GPMB, et à ce titre associée aux instances de gouvernance, ils souhaiteraient qu'elle porte les propositions suivantes : pour ce qui est de l'accueil des navires de croisière et industriels, il serait intéressant à leur sens que le Grand Port Maritime de Bordeaux se rapproche du dispositif d'écoport, afin de bénéficier de leur expérience pour mettre en place des infrastructures d'accueil garantissant une bonne gestion environnementale des déchets, et des eaux usées notamment.

Ensuite, ils estiment que le port pourrait enfin s'inspirer de l'exemple de Venise qui a passé un accord avec les paquebots, afin que leur moteur ne dépasse pas une certaine teneur en soufre (pas plus de 2 %). Il ajoute que les signataires de l'accord doivent ainsi veiller à ce que les navires respectent toutes les autres normes visant à réduire les émissions de substances polluantes dans l'air.

Dans le Plan Climat tout à l'heure, il a été indiqué le rôle prépondérant de la CUB, et il considère que ce serait une occasion de prendre deux décisions concrètes qui rentrent dans ce plan.

M. HERITIE confirme son accord sur la nécessité de travailler ensemble en commun avec le Grand Port sur les objectifs qui sont indiqués dans ce rapport, ce qui changera un petit peu de la façon dont le port a en particulier traité la commune d'Ambarès dans le passé.

Il souhaite appeler l'attention sur les orientations proposées dans le cadre de la valorisation du foncier portuaire, et notamment sur la zone Ambarès – Sabarèges, rejoignant en cela le Maire de St Louis de Montferrand sur les réserves de sa ville sur le développement de la logistique, eu égard au fait que ce foncier est très proche des zones d'habitation. Il souhaite dire aussi qu'il faut trouver des moyens d'implanter des zones d'activités, afin qu'elles soient un tant soit peu compatibles avec la problématique du risque inondation et l'environnement de ce secteur.

Il rappelle également, par rapport à la logistique et à la présence de flux de camions sur les itinéraires que sont la RD113 et la RD 257 qui sont, là aussi encore, toutes les deux sur la commune d'Ambarès et Lagrave, que l'on est en pleine zone Natura 2000. Il souligne aussi la nécessité qu'il y a de conforter et de sécuriser ces voies, car elles voient tous les jours le transport de matières dangereuses venant tant d'Ambès que de Bassens.

Il précise qu'il votera cette délibération.

Mme de FRANÇOIS indique que la commission a eu l'opportunité de recevoir les responsables du port de Bordeaux il y a quelques semaines, et ils ont été particulièrement informés de sa gouvernance, de son travail, et surtout, de ses potentialités et de ses enjeux. Elle fait remarquer que ce port est un véritable atout, même s'il a durement ressenti le méfait de la crise mondiale, et même si, chaque année, il doit surfer sur de nouvelles demandes ou suivre une évolution des modalités de transport.

Elle précise que sur la seule année 2009, le trafic a augmenté de 60 %, et qu'il a été compliqué de sortir des millions de m³ de bois après la tempête Klaus. Elle souligne que cette capacité à s'adapter pour une si vieille institution est plutôt un signe de bonne santé, et une bonne base pour le projet qu'ils ont en commun d'assurer les activités traditionnelles et faire émerger les activités nouvelles, et se préoccuper des aspects environnementaux dans un secteur, on peut bien le dire, peu enclin à le faire.

En tant que Maire de Parempuyre, elle se réjouit de partager avec son prestigieux voisin, un des sites du port qui deviendra certainement vite, site majeur de développement de nouvelles activités de l'industrie de demain. D'ailleurs, elle indique qu'avec le port, ils sont déjà en discussion sur la commune de Parempuyre pour préserver l'espace naturel, et ils s'y sont engagés.

Cependant, elle ne peut pas ne pas parler de la grève qui, aujourd'hui, est interrompue parce que l'ensemble des parties tentent de trouver un accord et engagent des négociations qui devraient démarrer mardi et aller jusqu'au 17 Février. Elle fait observer que cette grève extrêmement dure défend la revendication portée depuis le début des négociations sur la réforme portuaire en 2008, les départs à la retraite quatre ans avant le régime normal pour cause de pénibilité. Elle souhaite que ce mouvement revendicatif trouve une issue favorable pour les employés publics ou privés du port, et qu'ils rejoignent leur poste de travail dans les meilleures conditions, notamment de sécurité et moins de pénibilité.

M. MAURIN souligne qu'en formalisant un partenariat par un contrat d'objectifs entre la CUB et le Grand Port Maritime de Bordeaux, il leur faut avoir à l'idée que le Port est un outil essentiel de développement économique, et donc, d'une manière ou d'une autre, il ne leur faut rien faire qui réduirait l'usage portuaire du foncier du Grand Port Maritime, comme ce qui est en train de se passer par exemple avec le PAE des Bassins à Flots, et ce d'autant que les inquiétudes sur le développement, et donc la pérennité économique du port, restent plus que d'actualité après la réforme de 2008 et certains désengagements de l'État.

Il lui semble utile de rappeler qu'après avoir fait avorter le seul projet de développement notoire du Port de Bordeaux, à savoir la création d'un terminal méthanier sur son avant-port, dont tout le monde se souvient dans quelles conditions cela fut opéré, l'État, malgré ses engagements et ses multiples déclarations, est aujourd'hui dans l'incapacité d'y substituer

quelque autre projet d'implantation, de nature à assurer le devenir du port girondin, et force est de constater que la volonté de détruire supplante largement celle de construire. Il précise qu'il en est ainsi des dotations de l'État pour 2010, annoncées en nette diminution, et laissant à la charge de l'établissement portuaire pas moins de 3 M€ pour couvrir ses frais de dragage, affaiblissant de nouveau sa capacité d'auto financement.

Mais il fait remarquer que la casse de cet outil industriel ne serait pas complète si son capital humain n'était pas tout autant attaqué. Ainsi, des accords sociaux, sur la pénibilité notamment, pourtant signés entre la chambre patronale des ports et les organisations syndicales, sont brutalement remis en cause par ce même gouvernement, et il demande comment être étonné, alors, par le mouvement social qui se développe actuellement sur l'ensemble des ports français.

Les élus Communistes et apparentés appellent tous leurs collègues à mettre leur vote en accord avec leurs actes politiques, par exemple en exigeant que ce gouvernement renonce à la mise en cause de cet accord social.

Concernant le sens de cette délibération, il fera plusieurs remarques rapides. Il est d'accord sur le fait qu'il leur faut construire un vrai partenariat CUB - Grand Port Maritime de Bordeaux, plaçant ainsi l'agglomération en prospective dynamique pour le développement économique et le développement durable.

Sils notent ainsi avec intérêt l'investissement de 20 M€ pour le terminal combiné granulats et pièces de grandes dimensions sur le site de Grattequina, ou la modernisation du terminal pétrolier d'Ambès, ils resteront vigilants quant au respect des objectifs affirmés ici d'utilisation des formes de radoub des bassins à flot pour la plaisance et grande plaisance.

Le transport par barge des éléments de l'Airbus A380 ou par péniche de l'huile Lesieur entre Bassens et le quai de Cap Sciences sont des éléments de confiance, comme le développement des croisières fluviales avec le bateau Princesse d'Aquitaine permettant, selon eux, de ne pas tirer un trait sur la vocation portuaire de Bordeaux intra muros, et notamment sur les bassins à flot. La convention aurait dû, à leur avis, montrer plus d'insistance sur les enjeux d'intermodalité fleuve/rail/route, sur de nouveaux liens Bordeaux – Toulouse – Méditerranée via le canal latéral à la Garonne, et sur de nouvelles ambitions pour les filières locales bois et vins. Il demande à ce titre, s'ils doivent continuer à se résigner à voir exporter la majorité du volume de nos bouteilles de Bordeaux par les ports du Havre et de Rotterdam.

Il cite également de nouvelles ambitions, en appui du fort succès de la société Chantier Naval de Bordeaux en direction de la filière nautique, et au moment où Kéolis cherche un constructeur pour les futures navettes fluviales communautaires, la filière nautique électrique.

Ils militent pour une convention qui oblige à revisiter un certain nombre de certitudes quant au lobby de désindustrialisation d'une partie de nos territoires, et les oblige à construire Bordeaux 2030 avec un retour à un rôle central de la Garonne et de ses ports urbains.

M. TURON voudrait bien faire remarquer que s'il y a les objectifs que l'on va considérer comme classiques, que sont le développement économique ou l'accessibilité, l'aspect environnemental est un élément assez nouveau et qui est véritablement bien pris en compte. Il souligne que ce n'est pas par hasard qu'une bonne partie du port autonome est en réalité du foncier dont il n'aura plus la maîtrise, puisqu'une grande partie sera gardée en zone humide et même pour partie en zone inondable. Il fait observer que cela posera d'ailleurs, à terme, quelques problèmes sur le développement économique du port, parce

que l'on peut à la fois dire qu'il n'y a pas suffisamment de trafic, d'industries, ou d'activités sur l'agglomération, et en même temps faire qu'il n'y a plus aucun terrain disponible pour un certain nombre d'activités. Il pense donc que là aussi, il faut éviter d'être dogmatique, le principal étant de trouver le bon équilibre.

M. le Président Vincent FELTESSE fait constater que l'on a un certain nombre de handicaps à Bordeaux, notamment en terme de positionnement géographique, d'absence d'arrière pays, mais on a aussi un atout, qui est le Grand Port Maritime de Bordeaux. Il s'agit donc d'arriver à conforter cet atout, malgré les difficultés qu'il peut y avoir, et c'est pour cela que l'on a souhaité cette convention qui donne aussi une certaine visibilité à leurs liens. Comme Béatrice de FRANÇOIS y faisait allusion, la directrice est venue devant la commission, et il pense que c'est quelque chose d'important.

Il ajoute que cet atout n'est pas forcément aisé à développer pour des raisons de contexte national, des raisons politiques, des raisons de disponibilité de terrain, mais il faut bien que l'on arrive à faire évoluer favorablement les choses. Il souligne qu'il y a dans cette convention, des investissements intéressants qui ne sont pas suffisants. Il observe que tout à l'heure on a parlé de l'aéroport, mais sur l'aéroport et le port, il estime qu'il y a quand même besoin d'une remobilisation globale et partenariale, et c'est pour cela que cette convention est un premier pas, là aussi, important.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. HERITIE

2011/2/ 51 LGV SEA - Convention de financement et de réalisation du tronçon central Tours-Bordeaux et protocole d'accord relatif a la branche Bordeaux Espagne - Approbation, autorisation de financement, conduite des études et procédures pour lancer les travaux de la branche Bordeaux Espagne

M. HERITIE présente ce dossier en soulignant l'implication toute particulière de l'administration communautaire, tant en terme de réactivité que d'efficacité, pour avoir abouti en quelques semaines à la rédaction de ce protocole d'accord.

M. CHAUSSET rappelle qu'Europe Ecologie les Verts a toujours milité pour que les aménagements en faveur des transports collectifs train, tram et bus et pour le développement des transports ferroviaires, tant en ce qui concerne le fret que le trafic voyageurs, soient au cœur des politiques publiques. Ils sont donc favorables à des lignes à grande vitesse structurantes à l'échelle nationale et européenne, dans la mesure où elles répondent à un véritable besoin en terme de trafic de voyageurs, ce qui est le cas de la Tours Bordeaux. Pour autant, ils considèrent que la construction de cette LGV ne doit pas se faire au détriment des investissements en faveur du renouvellement des lignes classiques, sur lesquelles circule le reste du trafic voyageurs, dont les TER et trains de marchandises. Tout comme ils l'avaient fait lors du vote au début de l'année 2009 sur le protocole d'intention sur le financement de la LGV, il précise que son groupe s'abstiendra sur cette délibération, et ceci pour deux raisons principales qui sont d'abord qu'ils maintiennent leur position très critique à l'égard du caractère groupé du projet LGV, et du mode de financement qui leur sont proposés par l'État. Il considère que la LGV relève des compétences propres de l'État et de l'Europe, et que la contribution des collectivités locales

sur de tels niveaux de financement, impliquera nécessairement des arbitrages budgétaires douloureux sur leurs compétences propres. Il rappelle en effet que pour la CUB, l'effort financier demandé s'élève à 127 161 053 €, valeur 2009, pour le seul tronçon Tours Bordeaux, soit 8,61 % du coût total du projet, ce qui représente tout de même près de 25 %, par exemple, des crédits budgétés sur la troisième phase sur la durée du PPI.

Il signale par exemple que la Communauté a reçu des subventions pour le Grenelle, et qu'en fait, elle va se retrouver à en donner plus pour la LGV.

Il évoque ensuite un problème d'équité territoriale évident, puisque les premières LGV ont été faites sans contribution des collectivités, et ils maintiennent leurs réserves sur ce dossier, en raison des incertitudes concernant les investissements en faveur de la modernisation et du développement du réseau ferroviaire, et des protections phoniques associées, bien qu'ils prennent acte des améliorations qui ont été acquises. Il s'avère que la plupart de nos lignes ferroviaires classiques sont dans un état déplorable, et il prendra pour seul exemple qu'on va pouvoir aller à Bilbao en 2 H, faire l'aller et le retour dans la journée, mais que pour autant, si on a un rendez vous à Nantes pour voir sa famille, on ne pourra pas le faire dans la journée, puisqu'il faut plus de 4 H pour aller à Nantes en train. Il estime qu'il y a donc là une vraie incohérence, et il appelle d'ailleurs cette assemblée et le Ministre Alain JUPPE, pour que l'on ne laisse pas cette ligne Bordeaux Nantes dans cet état, car c'est très important.

En conclusion, si les Verts disent oui au développement ferroviaire et aux lignes structurantes, il leur semble que le projet LGV doit s'accompagner également d'un engagement total de l'État en faveur du ferroviaire, qui doit se matérialiser par un grand plan national d'amélioration des lignes et des tracés existants, pour le fret et le trafic TER.

M. ANZIANI entend bien les différentes inquiétudes qui ont été exprimées par leurs collègues directement impactés. Il déclare qu'ils les partagent et qu'il faudra d'ailleurs être vigilant, mais il relève que Michel HERITIE a dit avec beaucoup de persuasion qu'il fallait être attentif aux mesures qui sont prises, car c'est une nécessité évidemment pour écouter leurs populations.

Il ajoute que c'est un grand projet qu'il ne faut pas passer dans l'ombre, car c'est un grand projet pour notre développement qui va s'intégrer d'ailleurs à une vision beaucoup plus générale d'ouverture vers le Sud. Il a également entendu ce que disait Gérard CHAUSSET, mais il lui fait observer que mettre Paris à 2 H et Bilbao à 2 H 50 de Bordeaux, ce n'est pas rien, ce n'est pas non plus dans la culture uniquement de la vitesse, mais ce ne sera pas rien non plus en terme économique, comme on l'a vu avec l'exemple de Nantes qui a un TGV en moins de 2 H de Paris avec un développement local induit, comme on le voit bien avec le projet Euratlantique, avec la création d'on ne sait pas combien d'emplois, mais il y en aura plusieurs milliers. En terme de développement durable, il considère que c'est une grande avancée, puisque cette ligne nouvelle permettra de dégager des sillons pour le fret, et s'il a bien les chiffres en tête, ce sont 60 nouveaux TGV qui pourront passer, ce qui correspond à peu près à 4 500 véhicules jour qui devraient ne plus emprunter nos routes.

Il ajoute que libérer des sillons, c'est libérer aussi de l'espace pour le TGV, pour les TER, et donc évidemment pour le service, soit plus de proximité pour leurs populations.

Il partage tout ce qui a été dit, et il invite à saluer l'effort des collectivités territoriales, à un moment où l'on les montre parfois du doigt, y compris pour leurs dépenses qui seraient trop excessives. Il fait remarquer que dans ce pays, rien ne peut se faire s'il n'y a pas un effort d'accompagnement très fort des collectivités territoriales, et lui aussi regrette que l'État n'assume pas là toutes ses compétences et tous ses financements.

M. OLIVIER satisfera aux injonctions de **M. le Président** qui demande aux orateurs d'être brefs, sous réserve que son intervention écrite soit jointe au procès-verbal. Il précise que l'intervention de son groupe se résume ainsi : *Aéroport, LGV même combat !* et ils voteront contre.

L'intervention du groupe des élus Communistes et apparentés dont il est demandé la retranscription au procès verbal est la suivante :

« Il y a un peu plus d'un an maintenant notre Assemblée s'est prononcée sur une première convention de financement de la LGV GPSO vers l'Espagne, nous avons alors exprimé notre opposition au montage financier envisagé.

Le protocole d'aujourd'hui, sur la LGV SEA, vient illustrer le désengagement financier de l'Etat pour ce qui relève de sa compétence et l'abandon de toute ambition d'aménagement solidaire du territoire.

Le paradoxe aura été que la ligne Paris-Marseille, qui traverse les trois régions les plus riches de France, aura été financée à 100% par la solidarité nationale, l'impôt, alors que, pour les lignes nouvelles, les régions auront été sollicitées.

Et donc le montage proposé par le gouvernement et RFF n'a donné lieu qu'à une négociation de marchands de tapis entre l'Etat et les Régions, entre Régions.

Ce dossier n'est à l'honneur ni du gouvernement et, permettez-moi de le dire ici, ni à l'honneur des présidents de Région qui auront joué, les uns et les autres, au petit jeu du « je te tiens - tu me tiens ».

Cela ne fait pas très sérieux quand on voit les milliards qui vont être mobilisés, ou les nuisances que vont subir nos populations.

Enfin, pour parachever le tout, le Partenariat Public/Privé qui va concéder la ligne pour 50 ans à Vinci.

L'expérience de l'A65 qui vient d'ouvrir ne peut que nous faire craindre le pire pour les usagers, qui risquent de voir les tarifs fortement augmenter dans les années à venir.

Pour conclure, si notre groupe est convaincu de la nécessité de se doter d'un réseau LGV sur l'ensemble du territoire, répondant aux besoins de nos populations et ce, en harmonie avec une grande activité de fret, un réseau secondaire rénové, nous ne pouvons accepter les conditions de financement qui se font au détriment du plus grand nombre, et qui mettent les territoires en concurrence.

De ce fait nous réitérons un vote contre. »

M. TOUZEAU intervient pour aller dans le sens qu'a développé **Alain ANZIANI** sur l'importance de ce grand projet, et bien sûr apporter son soutien à celui-ci. Mais il souhaite aussi souligner combien ils doivent être particulièrement vigilants sur tout ce qui doit accompagner les populations, en terme de protection, et également en terme de prise en

compte des perspectives de développement des territoires concernés par l'arrivée de la LGV, d'une façon sans doute plus importante que ce qui est prévu dans la contractualisation. Il estime que sinon, ils seront simplement en pleine contradiction avec tout ce qu'ils ont développé précédemment. Il y a un trafic qui va augmenter, la LGV qui se situe en tissu urbain, et ils doivent lutter contre l'étalement urbain, favoriser le développement économique, prendre en compte les protections phoniques, et il faudra des efforts complémentaires et supplémentaires importants des collectivités, parce qu'il lui semble que RFF a été en retrait sur ce point là.

Il tient à signaler, au nom également de Jean Pierre TURON, la particularité du tronçon entre Ambarès et Cenon, où du fait de l'éclatement de la ligne, comme cela figure dans le document, il n'y a pratiquement aucune protection phonique de mise en avant, notamment concernant les projets de développement sur ces territoires là.

M. PUJOL souhaite exprimer ici la position de la majorité de la commune de Villenave-d'Ornon.

Il indique qu'autant ils peuvent s'associer à la majorité des élus de ce Conseil pour accepter le financement de la ligne Tours Bordeaux, suite aux accords qui viennent d'être enfin trouvés entre les villes de la Communauté et RFF, après bien des mois d'efforts acharnés, ce qui montre les difficultés qui accompagnent ce dossier, notamment quand il s'agit d'obtenir le minimum pour assurer la protection de leurs populations, autant ils peuvent soutenir la convention de financement, autant ils sont très prudents, pour ne pas dire plus, sur le protocole d'accord relatif à la branche Bordeaux Espagne. Il rappelle qu'il y est précisé un objectif de lancement de l'enquête publique dans le courant de l'année 2013, avec un début de travaux pour fin 2016.

A son avis, il apparaît qu'ils n'ont à ce jour, dans ce dossier, aucun engagement ferme ni des uns ni des autres, malgré leurs nombreuses demandes, et ils sont donc en présence d'une opacité certaine, qui n'est acceptable ni pour les villes concernées, ni pour leurs habitants riverains. Il indique qu'il s'agit, entre autres, de la réalité de l'efficacité des murs antibruit, pour lesquels la seule affirmation est qu'il y en aura, mais qui répondront à des normes actuelles absolument inadaptées vis-à-vis du bruit ferroviaire.

Il note qu'ils n'ont pas non plus d'assurance sur les demandes qu'ils ont faites pour instaurer le droit à partir pour les riverains dont les parcelles seraient touchées par la bande des 25 m de part et d'autre de la voie nouvelle, ou des deux voies nouvelles suivant les secteurs.

Il ajoute qu'ils n'ont pas non plus d'assurance d'un arrêt systématique des TER à la halte ferroviaire de Villenave-d'Ornon, ni d'engagement pour faire de cette halte ferroviaire un lieu accueillant et fonctionnel, et pas non plus d'assurance sur les travaux concomitants qui doivent obligatoirement accompagner la saignée qui va traverser les territoires communaux.

Il fait observer que les seules assurances qu'ils ont, c'est que les TGV vont passer en nombre, et que ce passage nécessite une voie supplémentaire du Nord au Sud, et une quatrième voie au niveau de la halte ferroviaire.

Il invite donc à comprendre qu'ils soient méfiants pour la suite de ce dossier, et encore il ne parle pas des décisions qui semblent acquises de la traversée du périmètre rapproché d'une

source d'eau potable essentielle pour l'alimentation des populations du territoire communautaire.

Il rappelle donc, une nouvelle fois, que les habitants des communes concernées par le passage de la LGV ne peuvent et ne doivent pas seulement subir les nuisances qui accompagnent ce projet, mais qu'ils doivent en trouver des contreparties, dont l'utilisation des TER pour assurer leurs déplacements vers la ville centre, mais aussi vers les autres communes de l'agglomération via le train de ceinture.

Pour toutes ces raisons, il indique qu'ils s'abstiendront sur ce dossier, afin de ne pas rejeter le financement du tronçon Bordeaux-Tours, mais pour bien marquer qu'ils ne sont pas en accord du tout sur la façon dont on traite les communes et les habitants qui sont concernés par ce projet.

Il ne voudrait pas qu'ils soient amenés à négocier pendant de longs mois pour obtenir la juste contrepartie des nuisances à subir, et la prise en compte d'une intention particulière des riverains des GPSO.

M. ROSSIGNOL souhaite joindre ses propos à ceux de **Gérard CHAUSSET** quant au contexte, et quant au vote, il s'abstiendra. Il désire également joindre ses propos à ceux de **Patrick PUJOL** quant au contexte particulier du sud de l'agglomération, les trois communes Bordeaux, Bègles et Villenave-d'Ornon étant traversées, et sur la partie Bordeaux-Espagne, il tient à souligner l'implication particulière du Vice-Président chargé du dossier ainsi que celle de **M. le Président** pour le faire davantage avancer et de manière bien plus intéressante pour la CUB, en quelques semaines, sinon quelques jours. Il précise donc l'attente des populations du Sud, des élus concernés des communes, des Maires, d'une implication personnelle similaire et aussi forte du Vice-Président et de **M. le Président** quand ils viendront discuter avec RFF pour la partie Sud, que ce soit au niveau des franchissements, des protections phoniques et des protections vibratoires, et au niveau du rôle et du développement des gares et des haltes traversées. Il répète demander donc avec un petit peu d'insistance, qu'ils aient une attention et une implication aussi fortes et aussi ferme dans ces jours à venir que celle qu'ils ont démontrée.

M. le Président Vincent FELTESSE signale qu'il est en train de réfléchir à une Vice-Présidence tournante sur la LGV.

M. HERITIE confirme, par rapport aux propos de **Jean TOUZEAU**, que c'est effectivement, la suite du travail qu'ils ont à mener, suite au rapport du Conseil du Développement Durable, pour prendre en compte le fait qu'après Ambarès, au moment où l'on parle, il n'y a pas de protection phonique de prévue, alors que les communes traversées auront autant de TGV que sa ville. Il souligne qu'ils ont encore du travail à faire dans ce sens là.

Concernant les interventions du Maire de Villenave-d'Ornon et de **Clément ROSSIGNOL**, il tient à remercier ce dernier et lui dire qu'il n'y a aucun problème, qu'ils ont déjà travaillé sur le Sud, et qu'ils disposent d'un peu plus de temps qu'ils n'en ont eu pour Ambarès. Il précise qu'ils vont prendre de l'élan pour aboutir à la même méthode de travail et parvenir à leurs fins. Il indique que l'on connaît les problèmes de Villenave-d'Ornon et de Bègles, et il ne reviendra pas dessus, car ils y travaillent régulièrement, mais il est particulièrement inquiet, au niveau de ce que disait **Patrick PUJOL**, du périmètre de protection des sources de Bellefont sur la commune de Castres Gironde, où malgré leurs demandes, le ministre a

retenu un fuseau qui passe en plein milieu de ce périmètre, alors qu'il eut été plus simple de passer, à cet endroit là, le long de l'autoroute, ce qui aurait minimisé l'impact de la L GV.

Il ajoute qu'ils ont obtenu lors d'une réunion en préfecture, il y a quelques jours, avec la secrétaire générale de la Préfecture, des études complémentaires pour démontrer qu'effectivement, on pouvait passer là ou pas, sachant qu'à ce jour, les hydrogéologues ont dit que le projet n'était pas compatible avec la préservation de ce périmètre des sources de Bellefont. Il pense donc qu'ils auront l'occasion d'en reparler.

M. le Président Vincent FELTESSE fait observer que, malgré tout, c'est une délibération importante par le montant, et par ce que cela va apporter sur l'agglomération bordelaise.

Il rappelle ses propos d'il y a quelques mois ou quelques années, lorsqu'il soulignait qu'il n'y a pas forcément d'évidence sur le tout vitesse, sur la LGV, les contraintes financières, mais il pense, en plus, qu'avec la manière dont on est en train de procéder et l'articulation avec Euratlantique, c'est quand même quelque chose d'extrêmement structurant pour le territoire. Cela montre à son avis, que les collectivités territoriales, comme ils en sont persuadés, sont indispensables dans le dynamisme national au sens large, et c'en est une nouvelle preuve.

Il précise qu'on a réussi en quelques jours, quelques semaines, à avoir un protocole intéressant sur Ambarès, et il indique que ce n'est que le début de quelque chose qu'il va falloir décliner sur l'ensemble des territoires communaux. Il ajoute qu'effectivement, il y a quand même cette question de l'eau qui est évoquée par M. HERITIE et M. PUJOL qui n'est pas du tout neutre.

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

**Le groupe des élus Communistes
et apparentés vote contre
Le groupe des élus Europe
Ecologie-les Verts, MM. MERCIER,
RAYNAUD, PUJOL, FLORIAN,
GUICHEBAROU, et POIGNONEC
s'abstiennent.**

M. OLIVIER

2011/2/ 56 BORDEAUX - BEGLES - FLOIRAC - Etude de déplacements dans le cadre de l'opération d'intérêt national de Bordeaux-Euratlantique - Convention constitutive d'un groupement de commandes avec l'EPA de Bordeaux-Euratlantique - Désignation d'un membre élu pour la Commission d'appel d'offres du groupement de commandes - Décisions - Autorisation

M. le Président Vincent FELTESSE enregistre l'accord unanime du Conseil pour qu'il ne soit pas procédé à un vote à bulletin secret, ainsi que sur la proposition de désigner *M. Max GUICHARD* comme titulaire et *M. Fabien ROBERT* comme suppléant.

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ
Désignation effectuée**

M. SOUBIRAN

2011/2/ 57 Marchés Publics - M.I.N. de Bordeaux-Brienne - Réalisation d'une étude

stratégique - Appel d'offres ouvert - Autorisation de lancement et signature

M. SOUBIRAN

2011/2/ 58 MIN de Bordeaux Brienne - Renouvellement de la convention de gestion à compter du 1er janvier 2011 - Adoption.

M. SOUBIRAN

2011/2/ 59 M.I.N. de Bordeaux Brienne - Exercice 2011- Budget primitif de la Régie - Présentation

Mme MELLIER propose que son intervention soit reprise au PV de la séance et indique que son groupe votera contre ces trois délibérations

L'intervention du groupe des élus Communistes et apparentés est la suivante :

« Les trois rapports n° 57 et n° 58 et n° 59 sur le MIN, constituent les éléments de la mise en œuvre de la ligne stratégique que vous avez présentée en décembre.

Notre groupe s'était prononcé contre la démarche proposée parce que s'inscrivant dans un déclin et une disparition programmée du Marché d'Intérêt National alors que celui-ci est un atout irremplaçable d'un développement social humain et écologique de notre agglomération.

Aussi nous exprimerons sur ces trois rapports un vote négatif que nous avons explicité en décembre en souhaitant que ce vote interpelle et rassemble.

Ces rapports en effet ne placent pas notre Conseil dans une attitude de défense intransigeante du MIN, de sa place et de son développement dans la Cité.

Ils ne contestent pas les décisions prises ici que le MIN est figé dans les possibilités de développement de ses constructions et de ses emprises foncières, qu'il est intégré dans une vision d'Euratlantique privilégiant les activités d'affaires, qu'il est menacé de déficit structurel et de dispositions législatives gouvernementales favorables aux diktats de la grande distribution.

Parce que nous ne voulons pas que le MIN ait le même avenir que l'abattoir, nous voterons contre ».

M. le Président Vincent FELTESSE fait quand même observer que dans le jury qu'ils ont réuni sur Euratlantique, cela a été marquant que l'on garde le MIN dans le périmètre, et que cela structure le quartier. Il demande que l'on ne lui prête pas de mauvaises intentions.

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ
Le groupe des élus Communistes et apparentés vote contre

M. TURON**2011/2/ 65 Syndicat du Guâ - Modification – Désignation - Autorisation -**

M. le Président Vincent FELTESSE enregistre l'accord unanime du Conseil pour qu'il ne soit pas procédé à un vote à bulletin secret, ainsi que sur la proposition de désigner comme titulaires auprès de ce syndicat *Michel HERITIE, Gérard LAGOFFUN, Françoise CARTRON, Gérard CHAUSSET, Jean-Pierre TURON, Anne BREZILLON, Franck MAURRAS, Jean-Claude FEUGAS, Alain DAVID, Jean-François EGRON, Conchita LACUEY, Jean-Louis COUTURIER, Jean TOUZEAU, Michelle FAORO, Pierre SOUBABERE, et Claude SOUBIRAN.*

DÉSIGNATIONS EFFECTUÉES

M. le Président Vincent FELTESSE lève la séance à 13h.

Le Secrétaire de séance

M. BRON