

**COMMUNAUTE URBAINE
DE
BORDEAUX**

**CONSEIL DE COMMUNAUTE
SEANCE PUBLIQUE DU VENDREDI 27 MAI 2011 A 09 H 30
(Convocation du 16 mai 2011)**

Aujourd'hui Vendredi Vingt Sept Mai 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. DAVID Alain, M. CAZABONNE Alain, M. BENOIT Jean-Jacques, M. BOBET Patrick, M. BRON Jean-Charles, Mme CARTRON Françoise, M. CHAUSSET Gérard, Mme CURVALE Laure, M. DUCHENE Michel, M. FAVROUL Jean-Pierre, Mme FAYET Véronique, M. FLORIAN Nicolas, M. FREYGEFOND Ludovic, M. GELLE Thierry, M. GUICHARD Max, M. HERITIE Michel, Mme ISTE Michèle, M. LABARDIN Michel, M. LABISTE Bernard, M. LAMAISSON 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, M. TOUZEAU Jean, M. TURON Jean-Pierre, Mme LACUEY Conchita, M. MAURRAS Franck, M. SOUBABERE Pierre, Mme TERRAZA Brigitte, M. AMBRY Stéphane, M. ANZIANI Alain, M. BAUDRY Claude, Mme BONNEFOY Christine, M. BONNIN Jean-Jacques, M. BOUSQUET Ludovic, Mme BREZILLON Anne, M. BRUGERE Nicolas, M. CAZENAVE Charles, M. CHARRIER Alain, Mme CHAVIGNER Michèle, Mme COLLET Brigitte, Mlle COUTANCEAU Emilie, M. DANJON Frédéric, M. DAVID Jean-Louis, M. DAVID Yohan, Mme DELATTRE Nathalie, Mme DESSERTINE Laurence, Mme DIEZ Martine, M. DUBOS Gérard, M. DUCASSOU Dominique, M. EGRON Jean-François, Mme EWANS Marie-Christine, Mme FAORO Michèle, Mme FOURCADE Paulette, M. GALAN Jean-Claude, M. GARNIER Jean-Paul, M. GUICHEBAROU Jean-Claude, M. GUICHOUX Jacques, M. GUILLEMOTEAU Patrick, M. GUYOMARC'H Jean-Pierre, M. HURMIC Pierre, M. JOANDET Franck, M. JOUBERT Jacques, M. LAGOFUN Gérard, Mme LAURENT Wanda, M. LOTHAIRE Pierre, M. MAURIN Vincent, Mme MELLIER Claude, M. MILLET Thierry, M. MOULINIER Maxime, Mme NOEL Marie-Claude, M. PAILLART Vincent, M. PENEL Gilles, M. PEREZ Jean-Michel, 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, Mme WALRYCK Anne

EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION :

M. JUPPE Alain à M. DUCHENE Michel
Mme. BOST Christine à M. FREYGEFOND Ludovic
M. CAZABONNE Didier à M. CAZABONNE Alain
M. DUPRAT Christophe à M. SOUBIRAN Claude
M. GAUTE Jean-Michel à M. GUYOMARC'H Jean-Pierre
M. GAÜZERE Jean-Marc à M. CAZENAVE Charles
M. GELLE Thierry à M. BONNIN Jean-Jacques à partir de 10 h 10 et jusqu'à 11 h 25
M. FAVROUL Jean-Pierre à M. RAYNAL Franck à partir de 10 h 40
M. SAINTE MARIE Michel à M. ANZIANI Alain jusqu'à 10 h 00
M. ASSERAY Bruno à Mme NOEL Marie-Claude
Mme BALLOT Chantal à M. GUICHOUX Jacques
M. BAUDRY Claude à M. CHARRIER Alain à partir de 11 h 20
Mme CAZALET Anne-Marie à Mme COLLET Brigitte
M. COUTURIER Jean-Louis à Mme LACUEY Conchita
M. DAVID Yohan à M. SOLARI Joël à partir de 10 h 00
Mme DELATTRE Nathalie à Mme LAURENT Wanda à partir de 11 h 45
M. DELAUX Stéphane à M. DAVID Jean-Louis
Mlle DELTIMPLE Nathalie à M. MOULINIER Maxime
Mme DESSERTINE Laurence à Mme LIRE Marie-Françoise à 11 h 55
M. DOUGADOS Daniel à Mme COUTANCEAU Emilie

M. DUART Patrick à M. GARNIER Jean-Paul
M. DUPOUY Alain à Mme. TOUTON Elisabeth
Mlle. EL KHADIR Samira à M. BENOIT Jean-Jacques
M. FEUGAS Jean-Claude à M. GUICHARD Max
M. GUICHEBAROU Jean-Claude à M. FLORIAN Nicolas à partir de 12 h 35
M. GUILLEMOTEAU Patrick à M. DUBOS Gérard jusqu'à 10 h 30
M. JUNCA Bernard à M. BOBET Patrick
M. LOTHAIRE Pierre à M. BRON Jean-Charles à partir de 12 h 15
M. MANGON Jacques à M. BOUSQUET Ludovic
M. MERCIER Michel à M. PAILLART Vincent
M. MOGA Alain à M. BRON Jean-Charles
Mme PARCELIER Muriel à Mme WALRYCK Anne
Mme PIAZZA Arielle à Mme BREZILLON Anne
M. POIGNONEC Michel à M. PUJOL Patrick
M. QUANCARD Denis à M. JOUBERT Jacques
M. RAYNAUD Jacques à M. AMBRY Stéphane à partir de 12 h 15
M. ROUYEYRE Matthieu à M. RESPAUD Jacques jusqu'à 10 h 30
M. SENE Malick à M. EGRON Jean-François
M. SIBE Maxime à M. ROBERT Fabien à partir de 12 h 30
Mme TOUTON Elisabeth à Mme SAINT ORICE Nicole à partir de 11 h 35

EXCUSEE :

Mme HAYE Isabelle

LA SEANCE EST OUVERTE

M. le Président Vincent FELTESSE rappelle à ses collègues qu'il y a encore deux Conseils de Communauté avant les vacances. Il indique avoir annoncé hier en Bureau les dates des Bureaux et Conseils pour le dernier trimestre 2011, à savoir pour ces derniers les vendredi 23 septembre, 14 octobre, 25 novembre, et 16 décembre. Il précise que le calendrier correspondant a été remis sur table.

DESIGNATION D'UN SECRETAIRE ET D'UN SECRETAIRE ADJOINT

M. CHAUSSET et Mme CURVALE ont été désignés respectivement comme Secrétaire et Secrétaire Adjoint de séance.

ADOPTION du PROCES VERBAL du 25 Mars 2011

Le procès verbal de la séance du 25 mars 2011 a été adopté sans observation.

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

POLE ADMINISTRATION GENERALE **Direction Bâtiments et Moyens**

- Conventions occupation écoles Elémentaire LAC 2 et Maternelle LAC 3 à Bordeaux par l'Association d'animation de quartiers de Bordeaux pour l'accueil périscolaire durant l'année 2011.

Communication effectuée

M. le Président Vincent FELTESSE communique un certain nombre d'informations préliminaires, et rappelle que l'ordre du jour du Conseil du vendredi 8 juillet sera chargé. Il pense qu'il faudra donc prévoir la journée, puisqu'en plus des affaires courantes, ils auront aussi le débat d'orientation sur la stratégie métropolitaine, le débat d'orientation sur les compétences de la CUB, l'avis de la CUB sur les propositions du Préfet faites en SDCl à la fois sur le périmètre géographique, mais aussi sur le regroupement d'un certain nombre de syndicats. Il ajoute qu'il y aura aussi la délibération sur le choix du mode de gestion pour l'assainissement sur laquelle il reviendra dans quelques minutes.

L'ordre du jour du Conseil d'aujourd'hui étant un peu plus léger, il indique qu'il a invité deux intervenants extérieurs qui prendront la parole à un moment ou un autre, l'un pour présenter le projet du centre culturel touristique du vin, puisque la Communauté apporte une contribution de 6 M€, et l'autre, Dreal adjoint, sur la question de la rocade.

En ce qui concerne l'assainissement, il souligne qu'ils sont au bout d'un très long processus de discussion et de concertation qui a mobilisé fortement les services, l'assistance à maîtrise d'ouvrage, de nombreuses associations, les membres du CTP, de la CCSPL, et de nombreux élus au premier rang desquels **Jean-Pierre TURON** qu'il souhaite vraiment

remercier très fortement. Il pense qu'ils pourront donc faire leur choix de manière totalement éclairée.

Il rappelle que la semaine dernière, ils ont eu sur cette question un séminaire qui a été de très haut niveau, qu'il y a lundi une nouvelle réunion de travail avec les élus et les associations, et qu'ils ont eu une première discussion hier en Bureau.

Le choix définitif se fera lors du Bureau de jeudi en quinze, et il précise qu'il n'y aura pas d'envoi de document écrit, puisqu'ils ont tous les éléments du débat. Il annoncera son choix à ce moment là, sachant qu'il finalise les consultations et concertations la semaine prochaine.

Ensuite, les services auront quelques jours, ou quelques semaines, pour rédiger la délibération du 8 juillet qui devra être assez précise sur quelques options, car si on passe en régie, il serait important de dire le type de régie dont il s'agit, etc.

A ce moment de la réflexion, il lui paraît nécessaire de reprendre un peu de champ, de poser ce qui leur semble important, et d'en tirer des premières conséquences qui ne seront, bien sûr, pas totales puisqu'ils en discutent dans 15 jours.

Il teint à rappeler rapidement les objectifs que, pour lui, doit avoir ce nouveau contrat de l'assainissement, quel qu'il soit, sachant qu'il en fixe plusieurs.

Le premier est, puisque ce sont des dossiers qui les occupent depuis des années, qu'il est indispensable que quel que soit le mode de gestion, il y ait un contrôle public bien plus important que par le passé, et que la maîtrise publique soit réellement assurée, car on a bien vu que la gestion de l'eau et de l'assainissement est un sujet qui est devenu majeur.

Il signale que le deuxième objectif qu'il y a en filigrane de leur démarche depuis quelques mois, est d'avoir une politique globale de l'eau, de l'assainissement, des ressources de substitution, ainsi que, d'une certaine manière, de faire entrer dans le périmètre des réflexions le risque inondation. Il faut que ce contrat leur permette aussi d'élargir ensuite leur périmètre de réflexion, ce qui n'est pas évident aujourd'hui, précise-t-il, puisque le contrat de l'assainissement arrive à échéance le 31 décembre 2012, et celui de l'eau au 31 décembre 2021. Il fait observer que dans la réalité, comme cela a été une des leçons tirée de tous ces mois, le fonctionnement est extrêmement entremêlé, et qu'il est difficile de dire, pour tel ou tel personnel, qui fait quoi.

Il considère qu'ils ont un travail de « démixage » important, pour ensuite pouvoir disposer d'une politique globale de l'eau et de l'assainissement.

Le troisième point, puisqu'il évoque ces questions de personnel, est qu'il est bien évident que la question sociale dans un cas comme dans l'autre, DSP ou régie, sera importante, pour les agents de la Lyonnaise mais aussi pour ceux de la Communauté Urbaine de Bordeaux, et s'ils créent une régie autonome par exemple, qui a en charge les travaux, cela veut dire que potentiellement, des agents de la CUB y seraient transférés.

En quatrième point, il souligne que ce sont leurs objectifs qui doivent être respectés, en terme de qualité du service public, car il s'agit bel et bien d'un service public, et même pratiquement du premier des services publics, parce que sans eau, on ne peut rien faire, mais aussi en terme de qualité environnementale et de questions tarifaires, car il fait bien constater qu'en 2011, ils n'ont plus du tout la même approche qu'en 1991.

Il cite toujours comme exemple, le fait que le contrat de l'eau est fait de telle manière que finalement, il y a presque une prime pour le délégataire en cas de forte consommation d'eau, alors qu'aujourd'hui, on tend plutôt à vouloir limiter la consommation.

Il réitère le fait qu'il s'agit de quatre conditions préalables, ce qui fait que quel que soit le choix qu'ils vont faire dans 15 jours, et qu'il leur proposera, on peut en tirer un certain nombre de conséquences. D'abord, s'ils repartent sur une délégation de service public, il indique que si elle portera toujours le nom de délégation de service public, elle ne ressemblera absolument pas à la précédente, ce qui veut dire que pour que la gouvernance soit renforcée, il y aura nécessairement une société dédiée, une gouvernance complètement différente avec une plus forte présence de la puissance publique, mais aussi des associations et, quelque part, des usagers. Il ajoute qu'on devra intégrer les nouveaux objectifs qu'il a évoqués, et que surtout, cette DSP devra se mettre en adéquation avec les échéances sur l'eau. Il précise que cela veut dire qu'ils ne partiraient pas du tout sur une durée longue de 20 ans, comme celle-ci, mais plutôt sur une durée courte, dont il répète bien que pour lui, au grand maximum, cela ira jusqu'au décembre 2021, si on s'aligne sur le contrat de l'eau, mais avec possibilité d'une DSP beaucoup plus courte. Il indique qu'on a notamment en tête l'arrêt Olivet, même si son application est très compliquée.

Il souligne que c'est le choix DSP qui, d'une certaine manière, aura juste le nom encore de DSP, mais avec quelque chose de radicalement différent, et que l'autre choix est celui de la régie, avec plusieurs possibilités : soit on fait une régie autonome, ce qui veut dire qu'elle a la personnalité morale, qu'elle a un président, un directeur général, et il faudra bien s'assurer du fait que la présence du politique, des associations, des usagers sera aussi forte dans cette régie que dans d'autres cas, et il convient de voir, si cette régie est autonome, si elle fait juste de la gestion, ou si elle a aussi en charge les investissements et les travaux. Auquel cas, si elle fait investissements et travaux, il souligne que cette régie devra accueillir du personnel communautaire, c'est-à-dire à peu près une cinquantaine de personnes et ensuite, bien sûr, du personnel de la Lyonnaise des eaux, mais dans des conditions différentes de celles que l'on a pu connaître au moment du changement de délégataire entre VEOLIA et KEOLIS, parce qu'il n'y a pas de transfert automatique et systématique, mais il y a un libre choix qui est donné. Il fait donc observer qu'on est dans un environnement un peu différent, en ayant une régie d'une certaine manière internalisée, avec un système de budget annexe.

Il insiste sur le fait qu'en leur disant cela, il n'évoque pas encore tel ou tel choix, car il y a encore le processus en cours, et que la réunion de lundi est importante. Mais il invite ses collègues à retenir que s'il s'agit d'une délégation, les conditions seraient de toutes façons assez radicalement différentes, et que si c'est une régie, il y aura un choix important à faire entre régie autonome ou régie directe, même si ensuite, on pourra passer un certain nombre de marchés dans le cas d'une régie.

Il précise qu'il finalise les consultations la semaine prochaine.

Il y a eu des expressions en Bureau hier, et si certains de ses collègues veulent reprendre la parole, il indique que c'est tout à fait possible.

M. CHAUSSET n'entend pas redire in extenso ce qui a été dit hier, mais simplement préciser que pour les Verts, le choix de la régie est d'abord un choix de principe, un choix

politique, qui vise à ce que les élus, la CUB, et les usagers, prennent le contrôle du service de l'eau et de l'assainissement. Il fait donc observer qu'il s'agit d'un principe de préservation du bien commun. Ils pensent que le bien commun « eau » doit être géré sur le temps long, que l'on doit maîtriser le cycle de l'eau, et pour parfaire cette maîtrise, il leur semble que le choix de la régie constitue un principe, même si on peut regarder après dans les détails quel est le meilleur scénario. Comme il l'a dit souvent depuis le début de ce dossier, le travail qui a été mis en œuvre est d'excellente qualité, mais l'écueil de ce dossier, est, bien sûr, que la technicité, la complexité de ce que l'on appelle le « demixage » du dossier, soit en fait une sorte de chiffon rouge qui empêche, quelque part, d'avoir une décision politique telle qu'ils la souhaitent. Il souligne à nouveau qu'on voit bien que l'écueil de la technicité est là, et qu'au bout du compte, il pourrait faire reculer certains.

Il considère qu'il doit y avoir la primauté du principe et du choix politique. Il y a peut-être des difficultés, mais de toute façon, il pense que tout dossier de ce genre là, lorsqu'il y a des millions d'Euro qui sont en jeu, lorsqu'il y a des choix en terme sociaux qui doivent être faits, représente toujours des choix compliqués, et ce sont toujours des dossiers très difficiles. Il estime qu'à un moment, il faut s'y atteler et que s'ils ne le font pas aujourd'hui où on a encore des temps de discussion, il a bien peur qu'on ne puisse jamais le faire.

M. Alain CAZABONNE rappelle avoir exprimé hier au nom de Communauté d'Avenir, quelle était leur position et signalé que pour eux, ce qui était important, c'était le respect d'un certain nombre de problèmes et de critères auxquels il faut être attentif, comme naturellement le problème du transfert de personnel, comme cela vient d'être évoqué à l'instant, celui de la technicité, celui des coûts, et les nouvelles normes imposées depuis le Grenelle de l'environnement. Il souligne que l'objectif était, sans avoir aucun a priori par rapport au système, que la Communauté Urbaine soit de plus en plus impliquée dans la décision, et donc cela nécessitait la transparence, mais également que ce ne soit plus comme dans les contrats que l'on a connus dans le passé.

Puis il rappelle qu'ils ont fait une proposition d'étude de certains scénarios, et il relève que l'on se rend bien compte, au fur et à mesure que l'on avance dans l'analyse, que c'est de plus en plus complexe. Il ajoute que quand ils avancent d'un pas, ils se rendent compte qu'il y a des problèmes qui surviennent ou des questions qui se posent qu'ils n'avaient pas forcément évoquées, et que c'est donc pour cela qu'ils n'ont pas de position arrêtée. Il indique qu'il est sûr qu'ils seront uniquement attentifs à ces éléments qui sont de pouvoir assurer un service auprès de l'utilisateur sans a priori, sans dogmatisme non plus, et suivant d'ailleurs ce qu'a pu dire hier **Patrick PUJOL** dans une longue intervention très argumentée, être également attentif aux incidences financières que pourrait amener une rupture d'un contrat ou une anticipation.

Il résume qu'il faut offrir le meilleur système au meilleur prix, mais avec une implication de plus en plus forte de la Communauté Urbaine dans les décisions.

M. GUICHARD souhaite d'abord dire au nom du groupe des élus Communistes et apparentés, qu'ils sont d'accord sur la feuille de route que leur présente **M. le Président**, ce qui est déjà un élément important, à son avis.

Il précise que son intervention d'aujourd'hui aurait certainement été différente, peut-être sur la forme, voire sur le fond, s'il n'avait pas participé à la réunion de lundi. Il indique que **Jean-Pierre TURON** les soumet, et il l'en remercie, à un flot effréné de connaissances nouvelles, comme par exemple sur l'arrêt Olivet sur lequel ils travaillent. Il demande à chacun de se

référer à leur responsable qui assiste à cette réunion, afin de voir les conséquences désastreuses du contrat de 1991, et du « fameux » avenant N° 7. Il pense que sans qu'il en dise plus, chacun aura compris que les conséquences, à la fois sur leur politique de l'eau et sur leur capacité de séparation d'appréciation du contrat de l'eau et du contrat d'assainissement, les mettent quelque peu en difficulté.

De toute manière, il estime qu'on peut déjà en tirer la conclusion qu'aujourd'hui, quelle que soit la forme de gestion qui sera décidée ici parmi les deux que M. le Président soumet donc à leur réflexion, rien ne pourra se faire comme avant, car ce n'est plus possible, et il leur faudra, à leur avis, se livrer à une réappropriation de la maîtrise publique dans quelque cas de figure que ce soit. Il considère que là, les objectifs de réponse aux besoins des gens leur « pètent » à la figure, notamment au niveau des critères de gestion, dont il n'en prendra que trois pour aller vite : Il précise sur les tarifs, que quand on dit baisse de tarif, c'est baisse de la facture pour les élus Communistes et apparentés. Il souhaite que l'on s'entende bien sur le fait que c'est la qualité, avec tous les aspects de la qualité, c'est la transparence pour un véritable contrôle des élus, par la réappropriation par les élus et les usagers.

Il a entendu exprimer le mot complexité, mais il rappelle que tant que l'eau ne sera vue que par le prisme de l'espace local dont il ne nie pas la nécessité, et tant qu'il n'y aura pas une politique claire, lisible, nationale, avec notamment un grand service public de l'eau qui donnera des orientations claires et précises, dans le cadre bien entendu d'une décentralisation, y compris d'appui technique, il considère qu'ils seront dans la complexité, et ce, tant qu'ils n'auront pas cette démarche politique là.

M. ANZIANI considère qu'il s'agit d'un débat important, dans lequel ils ont, heureusement, quelques repères, et à son tour, il voudrait saluer le travail de fourni qu'effectue Jean-Pierre TURON, pour rassembler les différents éléments de leur réflexion.

Il confirme qu'il ne s'agit pas d'un débat idéologique et il a presque envie de dire que ce n'est plus un débat idéologique. Ils sont peut-être quelques uns ici à avoir en mémoire un débat il y a quelques années, sur le fait de savoir s'il fallait ou non mettre en régie les parkings de la CUB, et ils ont eu, à ce moment là, un échange entre eux qui était assez fort et ils ont conclu d'une certaine façon, parce qu'il pense que c'était à ce moment là, la vision la plus pragmatique. Il estime qu'ils doivent conserver cette vision pragmatique qui avait été la leur à cette époque là, en tenant compte d'éléments, et il trouve que ce qu'a dit Max GUICHARD doit être pris avec le plus grand sérieux, car rien demain ne peut être comme avant, puisqu'il y a eu un certain nombre d'affaires, de scandales, d'interrogations et que parfois aussi, les régies ont connu leurs propres difficultés. Il pense qu'ils doivent avoir ceci en mémoire.

Il lui semble d'ailleurs que les choses ont bien évolué, et que la distinction très forte entre d'un côté les régies et de l'autre des délégataires, s'est amenuisée aujourd'hui, parce que des évidences se sont fait jour.

A titre personnel, il voit au moins quatre évidences, et il reprendra d'ailleurs essentiellement les orientations tracées par M. le Président. Il indique que la première des évidences, est que la gouvernance ne pourra, de toute façon, pas être demain comme elle l'a été pendant des années, et qu'il est hors de question aujourd'hui qu'elle soit l'équivalent de clefs que l'on pourrait remettre une fois pour toutes à un délégataire pour qu'après, on n'en parle plus, et qu'il s'en occupe pour le meilleur ou pour le pire. Il considère en effet que c'est certainement

un modèle terminé, et qu'ils ne confieront plus les clefs à qui que ce soit, même si c'était, d'ailleurs, une régie autonome. Même s'il s'agit d'un délégataire, il considère qu'il faudra sans doute d'autres types de gestion et que les clefs ne soient pas uniquement mises dans leurs propres poches, mais que les portes soient ouvertes. Il insiste sur le fait que cela veut donc dire qu'il faut que les usagers, et notamment la forme associative des usagers, puissent être fortement représentés demain, dans une sorte de comité de pilotage de ce service public.

En deuxième point, il rappelle qu'il faut la transparence qui est, un peu, un mot vide, mais auquel on peut donner un contenu fort, et que la transparence, c'est d'abord une structure dédiée. Il pense qu'il ne faut plus une sorte de « mastodonte » dans lequel on ne comprend pas exactement ce qui se passe, les comptabilités étant confuses à l'intérieur d'un grand groupe, mais à son avis, il faut une structure dédiée, avec évidemment une comptabilité distincte, et qu'ils y aient un accès permanent.

A titre de troisième point, il estime qu'il faut un contrôle public, car c'est leur devoir. Il se demande aussi si, peut-être, les DSP ne fonctionnaient pas suffisamment bien jusqu'à présent parce qu'ils ne se donnaient pas les moyens d'un contrôle public qui doit être le leur, avec les moyens dont ils disposent, et il considère que c'est de leur mission de service public, que de l'effectuer.

Il conclut en faisant observer qu'au fond, ils partagent tous deux exigences, une première d'efficacité, car ils veulent que cela marche pour leurs propres usagers, et puis une deuxième d'équité, car ils veulent que cela marche au bon prix. Il souligne qu'il s'agit du bon prix pour le contribuable et donc pour la collectivité, mais que le bon prix est aussi pour l'utilisateur, et notamment celui de la consommation de ce service public qui pour eux, doit être un indicateur essentiel.

M. TURON rappelle que le travail continue, aussi invite-t-il tous les élus à venir lundi matin au séminaire, où on entrera dans beaucoup plus de travail, car c'est aussi nécessaire.

M. PUJOL intervient afin de modérer un peu les propos très durs qu'il a entendus sur l'avenant N° 7. Il pense que ce dernier a été important, car il a pris en compte des textes et des obligations qui leur étaient imposés, notamment sur le renouvellement des branchements plomb, et que ce renouvellement implique bien évidemment de lourds financements qui ont été engagés.

On leur dit que l'arrêt Olivet ne peut pas s'appliquer à cause de l'avenant N° 7, mais il pense que c'est une erreur, ou un raccourci important. Il souligne que l'avenant N° 7 a ajouté des investissements qui ne seront pas amortis d'ici 2015, ni en 2021, mais également que le contrat, tel qu'il est construit, faisait qu'en 2015, une grosse partie des équipements n'était pas amortie et ne le seront toujours pas à la fin de 2021.

Il reconnaît que si les équipements étaient amortis, l'amendement Olivet aurait pu s'appliquer, ce qui n'est pas le cas, et il resterait environ 90 M€ à amortir en 2015, pour pouvoir espérer quelque chose. Il fait donc observer que cela ne sera pas possible, et qu'en 2021, il restera plus de 30 M€ encore de restes à amortir sur les investissements.

L'amendement Olivet ne peut pas s'appliquer aujourd'hui, mais il pense qu'il a été démontré également que sur le service tel qu'il est, ils peuvent avoir des éléments positifs qui leur

permettraient, soit d'engager des travaux supplémentaires, mais alors d'une autre façon, soit de diminuer les prix, mais qui serviraient à appliquer la politique de l'eau que tous les élus ici ont retenu, et notamment la mobilisation de la nouvelle ressource complémentaire en eau qui va mobiliser de lourds financements dans les années à venir.

Il estime que c'est un leurre de faire croire que les factures d'eau vont diminuer, mais il considère que faire croire que demain, on aura un service qui sera amélioré par des investissements nécessaires et impératifs, c'est une réalité, et que ces investissements amèneront un coût supplémentaire demain qui ne permettra malheureusement pas une baisse de la facture, l'important étant d'avoir un service de qualité qui permettra, tout au long du temps, de fournir de l'eau à leurs concitoyens.

M. le Président Vincent FELTESSE rappelle donc que passera l'assainissement au Conseil du 8 juillet, et puis leur stratégie globale sur la politique de l'Eau qu'ils adopteront au Conseil de septembre ou octobre, parce qu'ils ont bien en tête que ce ne sera pas plus tard qu'octobre.

Il insiste sur le fait qu'un travail très important a été fourni par tout le monde, et qu'en même temps, il n'y a pas de conclusion totalement évidente sur les 6 scénarios, parce que les choses se sont restaurées, et il y aura donc un choix à affiner.

Enfin, malgré tout, il y a deux scénarios sur les six qui lui semblent compliqués, d'une certaine manière. Cela concerne d'une part le scénario prévoyant une forme d'allotissement, car il estime qu'il ne faut pas rajouter de la complexité à la complexité, et d'autre part le scénario N° 3, s'il se souvient bien, qui même s'il était tentant, concernait une régie avec un marché. Il précise que dans le principe du marché global, il ne peut pas y avoir de négociation, et que finalement cela leur donne donc moins de marge de manœuvre politique. Il conclut que l'on est donc plutôt sur la régie ou la DSP nouvelle formule.

Puis le secrétaire de séance est invité à donner lecture de la liste des affaires proposées pour un regroupement.

M. GUICHARD informe **M. le Président** que le groupe des élus Communistes et apparentés votera contre sur les affaires 62, 63, 64, et 65.

M. RESPAUD indique qu'ils sont dans le même état d'esprit sur la délibération n° 4 portant sur le programme de signalisation routière 2011, qu'ils ne voteront pas, ni la répartition par commune des opérations d'aménagement, car sur Bordeaux, plus de la moitié des aménagements sont consacrés au stationnement payant entre les cours et les boulevards. Il fait observer que ce n'est pas ce qu'ils défendent par ailleurs, et ils voteront contre.

M. le Président Vincent FELTESSE précise qu'il s'agit de la position des élus Socialistes bordelais.

M. CHAUSSET annonce que le groupe Europe Ecologie - Les Verts s'abstient sur l'affaire n° 42.

M. MILLET précise son vote contre sur la délibération 76, car sur un espace d'1,1 ha, ni le projet, ni la façon de faire, ni la protection de l'environnement, ne sont, à son sens, au rendez vous.

M. le Président Vincent FELTESSE met donc aux voix ces délibérations.

Les affaires regroupées sont les suivantes (sachant que les numéros 2011/5/ 46 et 2011/5/ 47 ne sont pas attribués)

Affaires regroupées

M. DAVID

2011/5/ 1 Marchés Publics - Fourniture de matériaux de voirie (liants hydrauliques, éléments préfabriqués en béton, fontes, enrobés à froid) 2011/2015 - Appel d'offres ouvert - Autorisation de lancement de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2011/5/ 2 Ajustements, Mai 2011 - Voirie d'intérêt communautaire prévue aux contrats de co-développement 2009-2011 - Approbation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2011/5/ 3 Lormont - Avenue de Paris - Convention de participation financière pour la réalisation d'équipements publics exceptionnels passée avec Immobilière Castorama - prolongation du délai - Avenant n°1

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2011/5/ 4 Programme signalisation routière 2011 - Proposition - Adoption

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ
Les élus socialistes bordelais votent contre

M. DAVID

2011/5/ 5 MARCHES PUBLICS - SAINT MEDARD EN JALLES - Avenue du Haillan (Feydit - Bourdelle) - Rénovation Générale - Appel d'offres ouvert - Autorisation de lancement et de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. A CAZABONNE

2011/5/ 6 Club de la Presse de Bordeaux - Subvention - Régularisation au titre de l'année 2010 - Attribution au titre de l'année 2011 - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. A CAZABONNE

2011/5/ 7 Association Centre Information Jeunesse Aquitaine (CIJA) - Représentation de la Cub - Versement de la subvention 2011 - Autorisation - Désignation - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. BENOIT

2011/5/ 8 Mérignac - Association Transtech Aquitaine - Subvention de la Communauté Urbaine pour la manifestation Innov Pro le 6 octobre 2011 - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. BENOIT

2011/5/ 9 Technopole de l'agglomération bordelaise - Association Bordeaux Unitec - Subvention de fonctionnement 2011 - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme BOST

2011/5/ 10 BASSENS Secteur gare et Centre Bourg - Instauration d'un périmètre de prise en considération au titre de l'article L.111-10 du Code de l'Urbanisme - Approbation - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme BOST

2011/5/ 12 LE TAILLAN MEDOC - secteur de Geles Renouille - Instauration d'un périmètre de prise en considération au titre de l'article L111-10 du code de l'urbanisme - Approbation - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme BOST

2011/5/ 13 POPSU II - Participation de la Communauté urbaine de Bordeaux au programme de recherche "Plate-forme d'observations des projets et stratégies urbaines" - versement d'une subvention - Décision - Autorisations

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. D CAZABONNE

2011/5/ 21 Marchés publics - Renouvellement du système de gestion de pesée des ordures ménagères: fourniture et maintenance des logiciels - Appel d'offres ouvert - Autorisation de lancement et de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. D CAZABONNE

2011/5/ 22 Protocole Transactionnel RFF - ADYAL- CUB. - Conclusion - Autorisation de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. D CAZABONNE

2011/5/ 24 Collecte et traitement de déchets assimilés aux ordures ménagères - Exonération de la redevance spéciale perçue par la Communauté Urbaine - Demande des centres de l'association "Emmaüs 33" - Renouvellement - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. D CAZABONNE

2011/5/ 25 Marchés publics - Travaux d'aménagements paysagers de la zone nord et de la lisière sud de la colline du Bourgailh à Pessac - Appel d'offres ouvert - Avenant n° 1

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. CHAUSSET

2011/5/ 26 Réseau Communautaire de 3 lignes de tramway (A,B,C) - Commission d'Indemnisation Amiable du Préjudice Commercial pouvant résulter des travaux du tramway Phase 2 - Bilan au 31 décembre 2010 - Communication

COMMUNICATION EFFECTUÉE

M. CHAUSSET

2011/5/ 27 Marchés Publics - Extension du réseau Tramway 2013/14 - Réalisation des quais de station - Lignes A (Mérignac), B (Bordeaux Claveau) et C (Bordeaux Lac) - Marché de travaux - Appel d'offres ouvert - Autorisation - (STATION 301)

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. BOBET

2011/5/ 29 Agence Locale de l'Energie - Convention financière 2011 - Subvention de fonctionnement - Approbation - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUPRAT

2011/5/ 30 Convention de financement partenarial de l'évolution du système de billettique du réseau Tbc pour la mise en oeuvre de nouveaux produits Modalis - Décision - Approbation - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUPRAT

2011/5/ 31 Réseau tbc - Desserte de la foire internationale de Bordeaux - Convention de partenariat 2011 - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme FAYET

2011/5/ 32 Commune de Pessac - Subvention de surcharge foncière dans le cadre de la construction de 18 logements (5 collectifs et 13 individuels) financés en PLUS-CD situés Avenue du Bourgaillh - Année 2011 - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme FAYET

2011/5/ 33 Commune d'Eysines - Subvention de surcharge foncière dans le cadre de la construction de 24 logements collectifs financés en PLUS-CD situés « Allée de la Clide » rue Montalieu - Année 2011 -

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme FAYET

2011/5/ 34 Commune de Bordeaux - Subvention de surcharge foncière dans le cadre de l'acquisition amélioration d'un logement en PLAI (opération en diffus) situé 16 Rue Préville - Année 2011

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme FAYET

2011/5/ 35 Commune de Bordeaux - Subvention de surcharge foncière dans le cadre de l'acquisition amélioration d'un logement en PLAI (opération en diffus) situé 13 Cité Peyronneaud - Année 2011

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme FAYET

2011/5/ 36 Commune de Bordeaux - Subvention de surcharge foncière dans le cadre de l'acquisition amélioration d'un logement en PLAI (opération en diffus) situé 10 Rue Camille Flammarion - Année 2011

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FLORIAN

2011/5/ 39 Association INNOVALIS Aquitaine - Programme "Promotion du design en Aquitaine 2011" - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FLORIAN

**2011/5/ 40 Association Bordeaux Games - Subvention de fonctionnement 2011 -
Décision - Autorisation**

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FLORIAN

**2011/5/ 41 MERIGNAC - Secteur St-Exupéry - Cession d'un terrain communautaire de
7 625 m2 à la Société REAUMUR - Annulation de la décision.**

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FLORIAN

**2011/5/ 42 Association Talence Innovation Sud Développement - Programme
d'actions 2011 - Subvention de la Communauté Urbaine - Convention - Décision -
Autorisation**

**ADOPTÉ À LA MAJORITÉ
Le groupe des élus Europe Ecologie les
Verts s'abstient**

M. FLORIAN

**2011/5/ 43 Association Maison des Arts & des Créateurs de Mode - MOD'ARTS 2011
3ème édition - Subvention de la Communauté Urbaine - Convention - Décision -
Autorisation**

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FLORIAN

**2011/5/ 44 Association Arc Sud Développement - Programme d'actions 2011 -
Subvention de la Communauté Urbaine - Convention - Décision - Autorisation**

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

**2011/5/ 48 Exercice 2011 - Décision modificative n° 3 - Budget Principal et Budget
annexe "Déchets ménagers et assimilés" - Adoption.**

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

**2011/5/ 49 Société Anonyme d'Economie Mixte InCité - Refinancement auprès de la
Caisse d'Epargne Aquitaine Poitou Charentes de 10 prêts initialement souscrits
auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations - Emprunt principal de 2.538.230,79
€ - Garantie - Autorisation**

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2011/5/ 50 AMBARES ET LAGRAVE - Société Anonyme d'HLM CLAIRSIENNE - Charge foncière et construction de 20 logements individuels locatifs, lieu-dit "La Ricodonne", rue Max Linder, résidence "Tison de Barès", tranche 2 - Emprunts principaux de 759.680 € et 1.719.774 €, de type PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2011/5/ 51 AMBARES ET LAGRAVE - Société Anonyme d'HLM CLAIRSIENNE - Charge foncière et construction de 6 logements individuels locatifs, lieu-dit "La Ricodonne", rue Max Linder, résidence "Tison de Barès", tranche 2 - Emprunts principaux de 206.767 € et 462.457 €, de type PLAI, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2011/5/ 52 BEGLES - Société Anonyme d'Economie Mixte de Construction Immobilière de Bègles (SAEMCIB) - Charge foncière et construction de 5 logements collectifs locatifs, ORU des Terres Neuves, îlot C, bâtiment C3, allée des Pruniers - Emprunts principaux de 11.965 € et 186.347 €, du type PLAI, auprès de la CDC - Délibération modifiant la délibération n° 2011/0172 du 25 mars 2011 - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2011/5/ 53 BEGLES - Société Anonyme d'Economie Mixte de Construction Immobilière de Bègles (SAEMCIB) - Charge foncière et construction de 22 logements collectifs locatifs, ORU des Terres Neuves, îlot C, bâtiment C3, allée des Pruniers - Emprunts principaux de 41.105 € et 1.024.036 €, du type PRU CD, auprès de la CDC - Délibération modifiant la délibération n° 2011/0173 du 25 mars 2011 - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2011/5/ 54 BORDEAUX - Société Anonyme d'HLM MESOLIA HABITAT - Charge foncière et construction de 11 logements collectifs locatifs, ZAC "La Berge du Lac", Ilot A2.5 - Emprunts principaux de 129.624 € et 830.067 €, de type PLAI, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2011/5/ 55 BORDEAUX - Société Anonyme d'HLM MESOLIA HABITAT - Charge foncière et construction de 45 logements collectifs locatifs, ZAC "La Berge du Lac", Ilot A2.5 - Emprunts principaux de 699.230 € et 4.662.589 €, de type PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2011/5/ 56 BORDEAUX - Société Anonyme d'Economie Mixte InCité - Acquisition d'un immeuble permettant la réalisation d'un foyer soleil, résidence sociale pour jeunes travailleurs, de 32 logements collectifs pour 37 places et situé 64, rue Paul Louis Lande - Emprunt principal de 238.546 €, de type PLAI, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2011/5/ 57 BORDEAUX - Société Anonyme d'Economie Mixte ADOMA - Réhabilitation des étages 2 et 3 de la résidence sociale "Médoc", 151, cours du Médoc - Emprunt principal de 470.000 €, du type Réhabilitation, auprès de la CDC - Garantie à hauteur de 50 %, soit 235.000 € - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2011/5/ 58 BORDEAUX - Société Anonyme d'HLM MESOLIA HABITAT - Amélioration de la performance énergétique des 360 logements collectifs locatifs de la résidence "Port de la Lune", rue Joseph Brunet - Emprunt principal de 3.401.986 €, du type Eco prêt LS réhabilitation, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2011/5/ 59 CARBON-BLANC - Société Anonyme d'HLM CLAIRSIENNE - Charge foncière et construction de 5 logements individuels locatifs, 124, avenue Jean de La Fontaine - Emprunts principaux de 175.974 € et 343.537 €, du type PLAI, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2011/5/ 60 CARBON-BLANC - Société Anonyme d'HLM CLAIRSIENNE - Charge foncière et construction de 10 logements individuels locatifs, 124, avenue Jean de La Fontaine - Emprunts principaux de 397.209 € et 799.571 €, du type PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2011/5/ 61 FLOIRAC - Société Anonyme d'HLM MESOLIA HABITAT - Charge foncière et construction de 57 logements collectifs locatifs, ZAC des Quais, îlot N1B - Emprunts principaux de 983.636 € et 5.340.813 €, du type PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2011/5/ 62 MERIGNAC - Société Anonyme d'HLM COLIGNY - Charge foncière et acquisition en VEFA de 7 logements collectifs locatifs, "Domaine de la Tour de Veyrines", 278, avenue Aristide Briand - Emprunts principaux de 264.276 € et 490.219 €, du type PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation -

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

**Le groupe des élus Communistes et
Républicains vote contre**

M. FREYGEFOND

2011/5/ 63 MERIGNAC - Société Anonyme d'HLM COLIGNY - Charge foncière et acquisition en VEFA de 2 logements collectifs locatifs, "Domaine de la Tour de Veyrines", 278, avenue Aristide Briand - Emprunts principaux de 68.803 € et 162.773 €, du type PLAI, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation -

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

**Le groupe des élus Communistes et
Républicains vote contre**

M. FREYGEFOND

2011/5/ 64 PESSAC - Société Anonyme d'HLM CLAIRSIENNE - Charge foncière et acquisition en VEFA de 14 logements collectifs locatifs, "Etoile des Graves", 15 et 17, rue Félix Faure - Emprunts principaux de 382.428 € et 1.106.791 €, du type PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

**Le groupe des élus Communistes et
Républicains vote contre**

M. FREYGEFOND

2011/5/ 65 PESSAC - Société Anonyme d'HLM CLAIRSIENNE - Charge foncière et acquisition en VEFA de 6 logements collectifs locatifs, "Etoile des Graves", 15 et 17, rue Félix Faure - Emprunts principaux de 149.754 € et 510.395 €, du type PLAI, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

**Le groupe des élus Communistes et
Républicains vote contre**

M. FREYGEFOND

2011/5/ 66 SAINT-MEDARD EN JALLES - Société Anonyme d'HLM LE FOYER DE LA GIRONDE - Charge foncière et construction de 15 logements collectifs locatifs, 51, rue Jean Duperrier, résidence "Gabachot" - Emprunts principaux de 345.176 € et 920.000 €, de type PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2011/5/ 67 SAINT-MEDARD EN JALLES - Société Anonyme d'HLM LE FOYER DE LA GIRONDE - Charge foncière et construction de 3 logements collectifs locatifs, 51, rue Jean Duperrier, résidence "Gabachot" - Emprunts principaux de 59.784 € et 160.000 €, de type PLAI, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2011/5/ 68 VILLENAVE D'ORNON - Société Anonyme d'HLM MESOLIA HABITAT - Amélioration de la performance énergétique des 88 logements collectifs locatifs de la résidence "Trigan", rue Fernand Soors - Emprunt principal de 1.232.000 €, du type Eco prêt LS réhabilitation, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme ISTE

2011/5/ 72 Marchés publics - Direction bâtiments et moyens - Fournitures administratives et petits équipements de bureau - Appel d'offres ouvert - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. LABARDIN

2011/5/ 73 Révision simplifiée du Plan Local d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Bordeaux - Eysines - Projet de centre de recyclage - Bilan de la concertation – Constatation -Approbation-

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. LABARDIN

2011/5/ 74 Révision simplifiée du Plan Local d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Bordeaux – Lormont - Secteur Génicart Bois Fleuri - Bilan de la concertation – Constatation -Approbation-

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. LABARDIN

2011/5/ 75 Révision simplifiée du Plan Local d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Bordeaux – Lormont - Restructuration entrée du collège Montaigne - Bilan de la concertation – Constatation - Approbation-

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. LABARDIN

2011/5/ 76 Révision simplifiée du Plan Local d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Bordeaux – Mérignac - Projet de conservatoire Psychotte - Bilan de la concertation – Constatation - Approbation

**ADOPTÉ À LA MAJORITÉ
M. MILLET vote contre**

M. LABARDIN

2011/5/ 77 Révision simplifiée du Plan Local d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Bordeaux - Saint Aubin de Médoc -Projet d'aménagement secteur des Vignes - Bilan de la concertation – Constatation - Approbation-

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. LAMAISSON

2011/5/ 78 Appellation Origine Campus "AOC" - Création du jardin partagé "AOC" du Campus Universitaire de Pessac - Subvention de fonctionnement - Décision - Convention

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme DE FRANCOIS

2011/5/ 79 Conseil Départemental des Associations Familiales Laïques : Demande de représentation au sein de la CCSPL

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2011/5/ 80 BORDEAUX - 106 cours de la Somme - Rétrocession en vertu de l'article L 213.14 du Code de l'Urbanisme par la Communauté Urbaine de Bordeaux aux conjoints GRACIA - Autorisations - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2011/5/ 81 BORDEAUX - Ilot de la Grenouillère - Acquisition de l'immeuble bâti sis 150 cours Journu Auber cadastré RB 2 en vue de l'aménagement de l'îlot - DUP foncière - Approbation - Autorisations

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2011/5/ 82 BORDEAUX - Cession à la SA d'HLM Domofrance d'une parcelle de terrain d'environ 1 212 m² cadastrée SD 44, située Cours Henri Brunet - Autorisations - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2011/5/ 83 GRADIGNAN - Acquisition de l'emprise de terrain nu à usage de parking située avenue Charles et Emile Lestage, à détacher de la parcelle cadastrée CH 354 appartenant au Centre Communal d'Action Sociale de la Ville de Bordeaux - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2011/5/ 84 LE TAILLAN MEDOC - PAE du Centre Bourg îlot 7- Cession d'une emprise d'environ 276 m² à l'OPH Aquitanis - Décisions - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2011/5/ 85 LE TAILLAN MEDOC - Terrain non bâti situé avenue de Soulac, cadastré AB 181, appartenant à Monsieur Maurice VERDEUN - Acquisition - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2011/5/ 86 MERIGNAC - Terrain non bâti situé à l'angle des avenues du Président J.F. Kennedy et Henri Vigneau, cadastré AW 61, appartenant aux Consorts DEMON-LE PELLETIER-LE LASSEUR - Mise en demeure d'acquérir - Article L 123.17 du Code de l'Urbanisme - Acquisition - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2011/5/ 87 SAINT MEDARD EN JALLES - Terrain nu situé Allée des Gravettes, cadastré DL 2 - Cession à la S.A. d' H.L.M. CLAIRSIENNE - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TURON

2011/5/ 88 Territoire de la Communauté Urbaine de Bordeaux - Fonds de Solidarité Eau - Avenant n° 7 pour la participation 2011 - Décision - Autorisation -

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TURON

2011/5/ 89 Régie de l'Eau Industrielle - Participation financière de l'Agence de l'Eau Adour Garonne - Aide aux industriels de la presqu'île d'Ambès - Année 2010 - Convention - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TURON

2011/5/ 90 Service public de l'eau - Fourniture d'eau potable à la Commune de Cabanac et Villagrains - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. MAURRAS

2011/5/ 91 Partenariat avec la Coopérative d'Activité et d'Emploi Coop'Alpha - Programme d'actions 2011 - Subvention de la Communauté urbaine - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. MAURRAS

2011/5/ 92 Maison Initiative Entrepreneuriat (MIE) - Programme d'actions 2011 - Subvention de la Communauté Urbaine de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Affaires dégroupées

M. BENOIT

2011/5/ 11 CAMPUS - Convention de groupement de commandes - Décisions – Désignations – Autorisation

M. le Président Vincent FELTESSE souligne que cela concerne un groupement de commandes, parce qu'il y a différents partenaires, pour lequel il faut que l'on désigne deux représentants qui soient nécessairement issus de la commission d'appel d'offres. Il propose à cet effet *Bernard LABISTE* comme titulaire, et *Fabien ROBERT* comme suppléant.

Il pense qu'il faut que l'on prenne l'habitude de fonctionner sur ces groupements de commandes, notamment sur la question universitaire, parce que les enjeux sont importants.

Donc conformément au CGCT, il propose de procéder à un vote à main levée et non à bulletin secret, et enregistre l'accord unanime du Conseil.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Désignations effectuées :

Titulaire : M. Bernard LABISTE

Suppléant : M. Fabien ROBERT

M. BRON

2011/5/ 14 Franchissement Jean-Jacques Bosc - Arrêt du dossier définitif du projet

M. BRON

2011/5/ 15 Franchissement Jean-Jacques Bosc - Décision de faire -

M. BRON présente les deux rapports conjointement en faisant remarquer que l'on passe de la fin de l'arrêt du projet à la décision de faire.

M. HERITIE voudrait simplement souligner le caractère « historique » de cette nouvelle délibération, puisqu'il aura fallu attendre 1822 que se construise le pont de Pierre pour relier la rive droite et la rive gauche, puis se sont succédé au fil du temps passerelle Eiffel, pont St Jean, pont d'Aquitaine et pont François Mitterrand. Il fait observer qu'on assiste donc à un changement historique et à une évolution très rapide sur notre agglomération puisque d'ici 6 à 7 ans, ils auront réalisé deux ponts. Au-delà du simple franchissement du fleuve, il tient à insister quand même sur la création de ce nouveau lien entre les deux rives de la Garonne, et il souligne que créer ce nouveau lien, c'est aussi conforter et donner de la cohérence à leur plan de déplacement. Il ajoute que, bien entendu, comme cela a déjà été dit, mais c'est quand même très important, ce franchissement présente aussi un intérêt évident pour le projet Euratlantique, en particulier pour le développement économique et social des deux rives de la Garonne.

M. RESPAUD souhaite rappeler, comme leur collègue vient de le faire, l'importance de cette délibération portant décision de faire pour le nouveau pont. Il indique que, bien sûr, il votera donc positivement ces points, car cela reprend d'ailleurs ceux qui avaient été énoncés dans le cadre de la concertation dont ils ont parlé la dernière fois, et il croit que c'est véritablement un type de pont urbain qui est en gestation, ce dont il se félicite. Il voudrait appeler l'attention de ses collègues, et notamment de ceux qui feront partie du jury par la suite, sur la plus grande difficulté qu'ils vont avoir sur les raccordements sur la rive droite et la rive gauche, sur lesquels il faudra être très attentif si on ne veut pas, après avoir fait un super pont, avoir des raccordements et des jonctions gâchés.

Par ailleurs, il espère qu'il soit fait selon le calendrier qui leur est proposé.

M. ROSSIGNOL fait remarquer que dans le pré-programme qu'ils ont reçu, il est écrit qu'ils vont réaliser le premier pont du XXI^{ème} siècle, ce qui est très important aux yeux des élus Verts. Aussi souhaitent-ils donc remercier M. le Président et les Vice-Présidents en charge successivement du dossier, ainsi que la Vice-Présidente en charge de la concertation, puisque le fait d'avoir pris son temps et d'associer les habitants et les associations dans la réflexion et dans la mise en place de ce pré-programme, a évité les fameux recours à court terme et permis d'avoir le premier pont du XXI^{ème} siècle. Il souligne également qu'on est passé d'un objet plutôt d'ingénierie, à savoir un ouvrage, un pont, pour passer d'une rive à l'autre à un bout de ville, ce qui est très important.

Il fait observer que la méthodologie a été la bonne, que le travail et la concertation paient, et que l'idée est de pouvoir « vivre le pont ». Il souligne que cela ne signifie pas forcément un pont habité, mais que c'est pour avoir des lieux où les gens pourront s'arrêter et profiter de la Garonne et de ses deux rives, profiter des trois communes intéressées au projet et de

la CUB. Les équipes leur feront donc des propositions intéressantes, et il imagine que c'est à eux de penser le pont du présent, du XXI^{ème} siècle.

Il rappelle que dans la délibération que le Conseil va voter aujourd'hui, les déplacements s'intègrent très bien dans le plan climat qu'ils ont voté il y a très peu de temps, avec priorité au mode doux, au transport en commun, aux véhicules particuliers avec un attachement fort sur le covoiturage et sur l'auto-partage, c'est-à-dire sur le nouvel usage de la voiture particulière qu'ils appellent de leurs vœux.

M. BRON indique à ses collègues, de façon complémentaire, que le chantier du pont Bacalan Bastide progresse maintenant tout à fait normalement, et qu'ils sont peut-être en train de rattraper le retard de deux mois et demi à trois mois qu'ils avaient pris. Partant de là, il serait intéressant à son avis, d'avoir à l'esprit de prévoir les liaisons entre Bacalan Bastide et JJ Bosc, et plus particulièrement sur la rive droite.

M. le Président Vincent FELTESSE souligne qu'il s'agit d'abord d'une nouvelle étape importante pour un montant de 110 M€, soit aussi un montant conséquent.

Il précise que sera ensuite présenté le cahier des charges du concours au prochain Conseil, avec notamment une composition du jury qui sera un peu différente des précédentes, pour associer le comité de la concertation permanente, les représentants du C2D, afin de bien continuer dans cette dynamique là.

Enfin, comme **M. BRON** l'a évoqué, le second semestre 2012 sera faste pour les franchissements, puisqu'ils ont à la fois la livraison du pont Bacalan Bastide, le choix de l'équipe pour le pont JJ Bosc avec une livraison en mai 2017, et une cohérence à trouver aussi, puisque à la fin de l'année 2012, ils auront le rendu des quatre études préalables pré opérationnelles sur le SDODM, parmi lesquelles il y en a une qui concerne le bouclage en terme de transport collectif.

ADOPTÉS À L'UNANIMITÉ

Mme CARTRON

2011/5/ 16 Ville de Bègles - Fête de la morue du 27 au 29 mai 2011 - Subvention de la Communauté Urbaine - Convention - Décision- Autorisation

Mme ISTE indique que les élus Communistes et apparentés ne comprennent pas la décision de **M. le Président** de leur présenter aujourd'hui une rafale de délibérations se rapportant à la compétence culturelle que la Communauté n'a pas.

Ils sont choqués, moins de deux mois avant le débat de fond et les décisions du 8 juillet, d'une démarche qui tend plus à imposer « le fait accompli » que l'analyse et la réflexion démocratique organisées par ailleurs à travers les travaux du Costrat, les discussions en Bureau, et les premières décisions qu'ils doivent prendre le 8 juillet.

Ils ne comprennent pas cette attitude de placer le Conseil de plain pied dans l'illégalité, alors que tout le travail engagé, et que leur groupe réclame depuis des années, est de déboucher sur des politiques communautaires claires, partagées, les plaçant en conformité avec la loi. Ils s'inquiètent aussi, dans cette précipitation, de l'insuffisante prise en compte des conséquences de leurs décisions.

Elle demande si le principe de l'exclusivité des compétences, ne pourrait pas, par exemple, couper les manifestations culturelles, devenues de compétence communautaire, de leurs racines communales, comme il en serait ainsi pour le festival du film d'histoire sans Pessac, le fête de la morue sans Bègles, ou la fête du vin ou du fleuve sans Bordeaux.

Elle précise que leur groupe n'anticipera pas aujourd'hui, dans la précipitation, les décisions qu'il prendra le 8 juillet, et les élus Communistes et apparentés ne participeront pas au vote.

Mme CARTRON tient d'abord à préciser que parmi ces manifestations, il y en a qui ont une grande antériorité et que la Communauté aide depuis des années et des années. Elle rappelle à **Mme ISTE** qu'elle participe aux travaux du contrat, où elle a vu que l'on s'oriente vers plus de lisibilité et un règlement qui soit justement plus clair pour tout le monde. En la circonstance, elle souligne que le calendrier fait que soit on laisse de côté ces manifestations dont, pour certaines, ils étaient des partenaires depuis des années, soit on accorde.

Il y a un deuxième élément qu'elle évoquait, qu'ils ont dû vivre comme eux dans les grandes rencontres qui se font autour de la fabrique, et qui l'a étonné, en particulier en participant à deux rencontres sur la rive droite, à savoir les interventions du public qui demandent à la CUB à la fois beaucoup plus de proximité, mais aussi plus de rencontres, d'échanges. Et elle fait observer que les manifestations culturelles sont un des éléments de ces échanges qui sont réclamés et qui, à son avis, donneront plus d'humanité à la Communauté Urbaine.

Elle précise que c'est le sens dans lequel s'écrivent ces délibérations.

M. HURMIC annonce que les Verts voteront ces délibérations, malgré les remarques qu'ils ont pu faire en commission nouvelle gouvernance, et le fait qu'ils déplorent aussi que cela intervienne avant même que la Communauté Urbaine se soit dotée d'une réflexion sur une politique culturelle d'agglomération.

Cela étant, ces manifestations vont pour eux dans le bon sens, et c'est donc naturellement que, malgré ces remarques préliminaires, ils tiennent à les voter.

Il ajoute être très heureux de la réflexion que vient de faire **Mme CARTRON** sur le fait que les habitants de l'agglomération s'approprient beaucoup plus la dimension culturelle de la CUB, que beaucoup d'élus qui sont encore assez tétanisés face à l'extension des compétences dans ce domaine là. Il espère donc qu'à l'occasion du débat qu'ils vont avoir prochainement, ils tiendront compte de cette demande très forte de la part de leurs concitoyens de se doter enfin d'une vraie vision culturelle de notre agglomération, et pas seulement d'une vision urbanistique.

M. GUICHARD ne veut pas rentrer dans le débat, mais c'est **Pierre HURMIC** qui le fait réagir, parce que s'il n'a retenu des réunions de la fabrique que les aspects culturels, il estime que ce serait dommage et il espère qu'ils auront la même précipitation sur le logement social, sur l'emploi qui représentent notamment deux aspects très importants soulevés lors de ces réunions.

M. Alain CAZABONNE pense que lorsque **Françoise CARTRON** dit que les habitants ou les associations manifestent par rapport à cette dimension culturelle de l'agglomération, il faut étudier finement la demande aussi, parce que, que ce soit pour la fête de la morue ou

pour les autres manifestations, ce que souhaitent les habitants ou les associations, c'est que la CUB vienne aider les manifestations.

Le fond du débat qu'ils doivent avoir à son avis, c'est de savoir qui est le chef de file, car cela peut très bien être une ville et la Communauté en appui, ou comme on l'évoque, un évènement culturel d'agglomération amené par l'agglomération elle-même. Il considère que ce n'est pas qu'il faille à tout prix que la Communauté Urbaine fasse de la culture, mais c'est de les aider dans les manifestations qui ont une image d'agglomération.

Mme CARTRON pense qu'on ne va peut-être pas lancer le débat, qui sera pour le 8 Juillet.

M. CHAUSSET voit que **M. CAZABONNE** fait un pas important sur la compétence. Il observe qu'il l'a déjà fait l'autre jour, mais là c'est une évolution qu'il faut noter et il l'en félicite.

M. ROSSIGNOL invite, au nom du Maire et de l'équipe municipale, tous ses collègues ce soir et demain soir à la fête de la morue, qui invite d'ailleurs le hareng, et il y a même un after dimanche matin. Il les incite à venir vivre la culture communautaire à Bègles.

M. le Président Vincent FELTESSE précise, puisque cela a été cité plusieurs fois à l'instant, qu'il est exact qu'ils sont en train de clôturer les rencontres de la fabrique métropolitaine, et il tient à donner quelques premières impressions rapidement. Il indique en premier lieu, que cela constitue un grand succès en terme de participation, avec systématiquement entre 150 et 250 personnes aux réunions.

Deuxièmement, il constate finalement une certaine facilité pour la population à articuler l'identité communale et l'identité communautaire, car il n'y a pas d'opposition, et ils sont dans les deux dimensions. Troisièmement, il évoque la question de l'habitat qui est à la fois une urgence, mais aussi une inquiétude. Quatrièmement, il cite quelque chose qu'ils n'ont pas assez travaillé entre eux, qui est la question de l'emploi, et il signale que s'ils sont prêts à jouer avec eux sur la métropole millionnaire, il y a la question de l'emploi.

Enfin cinquièmement, ce qui l'a effectivement marqué parmi d'autres choses, c'est une citoyenneté métropolitaine un peu plus aboutie, et une demande culture, sport qui est assez présente. Mais il souligne que de toute façon, ils auront l'occasion d'en tirer le bilan au mois de juin.

Concernant les compétences, il rappelle donc qu'il y a un nouveau rapport en Bureau dans 15 jours, dont, sans rentrer dans le détail, il se propose de donner deux ou trois éléments d'appréciation.

Il pense que l'on ne peut pas avoir l'ambition d'être une métropole européenne, de progresser, sans, de fait, se doter à la marge de quelques nouvelles compétences. Il fait observer qu'aujourd'hui, la CUB est une des communautés urbaines qui a le moins de compétences, et on voit bien que sur plein de domaines, comme le risque inondation, les espaces naturels, les aires d'accueil des gens du voyage, le chauffage urbain, d'une certaine manière la politique de la ville, il faudra que l'on soit un peu plus cohérent. Il souligne d'ailleurs qu'ont été votés 100 M€ sur les universités.

Il évoque quand même un vrai souci budgétaire sur cette question des compétences puisqu'on est dans une période de contrainte financière forte, et si on va un peu plus loin dans les compétences, cela se fera au détriment d'autres choses, en sachant qu'aujourd'hui leur PPI teint à peu près. Il souligne qu'ils ont quand même devant eux trois dépenses qui, à son avis, seront majeures, qui se chiffreront en dizaines voire en centaines de millions d'Euro, sur la question du logement social et du foncier, où, s'ils veulent continuer à monter en puissance, il faudra continuer à mettre plus de crédits, car c'est important.

Sur la question des transports collectifs, il rappelle qu'ils ont financé la troisième phase, mais on sait qu'ils ont encore des demandes. Enfin, il indique que le troisième sujet, même si ce n'est pas pour l'instant de la compétence de la Communauté Urbaine de Bordeaux, est celui des enjeux sur les risques inondations qui vont devenir très importants. Il ajoute qu'il faut aussi que l'on projette cela par rapport aux besoins et aux demandes, au regard des capacités, et bien sûr par rapport au pouvoir des collectivités locales. Il rappelle donc qu'il y a dans 15 jours débat en Bureau là-dessus, et débat d'orientation le 8 Juillet.

M. GUICHARD souhaite faire un clin d'œil à **M. le Président**, parce qu'il pense que c'est une délibération où dans deux mois, ils pourront être en grande partie d'accord, mais c'est tellement mal positionné qu'ils ont ce type de débat entre eux. Il estime que s'ils pouvaient régler ces situations, ce serait bien mieux, et ils gagneraient tous du temps et de la sueur.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ
Le groupe des élus Communistes et
Républicains ne participe pas au vote

Mme CARTRON

2011/5/ 17 EPCC Le Carré - Les Colonnes - Organisation du festival Echappée Belle du 7 au 12 juin 2011 - Subvention de Communauté Urbaine de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ
Le groupe des élus Communistes et
Républicains ne participe pas au vote

Mme CARTRON

2011/5/ 18 Association Les Grandes Traversées - Organisation du Festival des Grandes Traversées du 30 juin au 2 juillet 2011 - Subvention de la Communauté Urbaine de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ
Le groupe des élus Communistes et
Républicains ne participe pas au vote

Mme CARTRON

2011/5/ 19 Association des Arts de la parole - Organisation de la manifestation Chahuts du 14 au 18 juin 2011 - Subvention de la Communauté Urbaine - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

**Le groupe des élus Communistes et
Républicains ne participe pas au vote**

Mme CARTRON

2011/5/ 20 Association Musiques de Nuit Diffusion - Organisation du festival des Hauts de Garonne du 23 juin au 8 juillet 2011 - Subvention de la Communauté Urbaine - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

**Le groupe des élus Communistes et
Républicains ne participe pas au vote**

M. le Président Vincent FELTESSE signale qu'il va changer un peu l'ordre de l'ordre du jour, puisqu'il y a la délibération sur la rocade, et qu'il a été demandé à des personnes de la DREAL d'être présentes. Pour une contrainte calendaire, il aimerait bien que la délibération soit rapportée maintenant, si ses collègues en sont d'accord.

M. HERITIE

2011/5/ 71 Amélioration des conditions de fonctionnement de la rocade de la métropole bordelaise et de ses principaux accès sur le périmètre de la Communauté urbaine de Bordeaux - Protocole et Convention - Décision - Autorisation

M. le Président Vincent FELTESSE indique qu'il va donc suspendre la séance pour laisser les deux intervenants extérieurs, MM CRIQUI adjoint au directeur régional, et TANAYS, Directeur interrégional des routes, faire leur présentation, en sachant que l'objectif de ces interventions est de voir un peu plus clair sur le phasage des travaux, et notamment sur la question du covoiturage. Comme il l'a dit à plusieurs reprises et le redit aujourd'hui, il ne faudra pas que dans quelques mois, on lui explique que ce n'est pas possible juridiquement, car il expliquerait que financièrement, il ne met pas d'argent.

Puis il suspend la séance et laisse la parole aux deux intervenants en leur souhaitant la bienvenue.

La séance est suspendue.

M. CRIQUI remercie **M. le Président** de leur donner l'occasion de s'exprimer, et il précise qu'ils feront une présentation à deux voix, en fonction des différents thèmes, avec le directeur interdépartemental des routes Atlantique, et le responsable du service qui a en charge l'exploitation, la maintenance du réseau routier national sur le territoire Nord Sud, et notamment la rocade et les routes nationales rapides qui y donnent accès.

M. TANAYS commente un diaporama et commence par un point sur l'état actuel des trafics sur la rocade et les voies rapides qui y mènent, ainsi que leur évolution sur les deux dernières années.

En complément, M. CRIQUI souligne que la fonction de transit est la plupart du temps assumée par la rocade est, puisque l'essentiel du transit se passe du nord au sud, en tout cas pour les poids lourds. Pour les véhicules légers, cela se répartit équitablement entre ceux qui viennent de l'autoroute de Toulouse, et ceux qui viennent de Bayonne pour rejoindre l'A10 ou le contraire. En tout état de cause, la rocade ouest, même si elle est essentiellement utilisée pour des trafics locaux ou d'échanges entre l'agglomération et ses grands pôles situés sur l'ouest et le reste du pays ou du monde, est indispensable comme voie de secours. S'il y a un problème sur la rocade est pour le trafic de transit, il y a des panneaux qui orientent le trafic de transit par la rocade ouest pour assurer un minimum de continuité. C'est l'intérêt pour l'État d'avoir une rocade complète pour lui permettre de garantir la continuité de ce trafic, qui est aussi une obligation vis-à-vis des gens de la péninsule ibérique.

Il voudrait éviter que la diapo qui vient les effraie, car ce sont les derniers chiffres produits par des études qu'ils ont menées dans le cadre de l'enquête permettant de constituer le dossier d'enquête d'utilité publique pour la partie de la rocade située entre les échangeurs 16 et 10. Ces études remontent à 2007-2008, et ne prennent pas du tout en compte tout ce qui s'est passé entre temps, entre le Grenelle de l'Environnement au niveau national, l'évolution de la situation énergétique au niveau mondial et au niveau régional, les principes posés par le SRIT et les politiques qui ont été affichées par l'assemblée communautaire encore tout récemment en matière d'objectifs de part modale des transports collectifs de l'agglomération. Il les leur donne parce que ce sont les derniers qu'ils ont, mais ce n'est pas ce qui représente aujourd'hui ce que l'on peut raisonnablement penser. Ils n'en ont pas d'autres, et c'est un des enjeux de leur collaboration, à savoir de travailler collectivement à mieux appréhender les effets des différentes politiques qui ont déjà été menées, qui sont affichées, qui sont décidées, ou qui sont envisagées sur les perspectives d'évolution des trafics au niveau de l'agglomération. Ceci pour les trafics liés à l'agglomération. Pour les trafics de transit dont il va parler tout à l'heure, ils ont des études plus récentes, mais qui ne s'appuient pas encore sur les dernières études qui sont en cours par le Conseil Général de l'environnement et de développement durable, dans le cadre du GPSO, et dont le rapport devrait être remis ces jours-ci, mais dont ils n'ont pas connaissance. Le moment venu, ils prendront ceci en compte.

Il invite à constater sur ces chiffres de l'époque, les mêmes taux de croissance entre véhicules légers et poids lourds, à l'ouest et à l'est. C'est une manière un peu trompeuse de présenter les études, car en réalité, à l'époque, ils n'avaient pas fait de différence entre poids lourds et VL. On avait trouvé que cela augmenterait de 15% à l'ouest, à l'est de 9% et n'ayant pas fait la différence, on affiche ici le même taux pour les deux catégories, ce qui a peu de chances d'être vrai, même vu de l'époque. Les chiffres sont sûrement assez différents, mais restent à être constitués. Donc, il y aura des études à faire sur ce point. Les dernières décisions que la Communauté a prises vont avoir une incidence décisive pour tout l'aspect trafic lié à l'agglomération.

Puis sont projetées les diapositives sur le trafic de transit.

Ils indiquent que l'objectif qu'ils aimeraient atteindre, est d'arriver à compenser par les mesures de report modal d'ici 2020, l'accroissement naturel du trafic de transit en provenance de la péninsule ibérique. Il est dit que la croissance devrait être inférieure à 10%, mais leur objectif serait d'arriver à 0%. Pour l'instant, on ne peut pas encore dire que l'on en soit certain, et en tout cas, ce ne serait sans doute pas 0%, puisque les mesures de report modal n'auront pas encore produit leur effet.

Concernant le trafic demain, il y a 3 composantes : il y a le trafic local, d'agglomération ; il y a le trafic que les statisticiens appellent d'échanges, c'est-à-dire le trafic entre l'agglomération et d'autres endroits en Aquitaine, en France ou à l'étranger, et puis un trafic de transit, c'est-à-dire le trafic dont ni l'origine ni la destination ne sont liées à l'agglomération. Simplement, on passe au droit de Bordeaux, parce qu'il n'y a pas d'autre possibilité.

M. le Président Vincent FELTESSE les interrompt, car il pense qu'ils savent tout cela, mais ce qui les intéresse, c'est concrètement le phasage des travaux portant sur la convention sur laquelle ils s'engagent, et sur la façon dont fonctionnerait le covoiturage qui en est la condition sine qua non.

M. CRIQUI indique qu'il ne peut pas répondre à la question sur le phasage des travaux, dans la mesure où ils sont convenus avec les services communautaires. C'est lancé et ils vont expertiser le projet tel qu'il était prévu initialement entre les échangeurs 15 et 10 pour voir, compte tenu du fait que les ressources financières sont plus faibles que ce qui était estimé, dans quelle mesure on peut l'optimiser, faire des économies sur un certain nombre de postes, et arriver ainsi à faire une longueur plus importante de deux fois trois voies que ce qui était initialement possible avec l'argent dont on dispose. Et évidemment le phasage des travaux in fine, dépendra des résultats de cette expertise, dont il est prévu dans la convention qu'ils les partageront avec la CUB ainsi que les conséquences qu'il conviendra d'en tirer. Il ajoute que le phasage qui en découlera sera le résultat d'une décision que l'on aura partagée.

Par rapport au covoiturage, ils ont ensemble considéré que sur la base du rapport, le covoiturage était potentiellement un outil important pour réduire le nombre de véhicules nécessaires pour assurer les déplacements dont les habitants de l'agglomération et ses environs ont besoin. Par contre, pour le développer, il fallait mener une politique globale volontariste et affichée, pour apporter à la fois des solutions pratiques concrètes pour faciliter les choses, et en même temps, convaincre les gens de faire usage de ces solutions. La rocade avait un rôle à jouer, mais qu'il faudrait définir dans le cadre de cette politique d'ensemble. A priori, il faudrait éviter d'aller trop vite à une solution qui consisterait à réserver une des voies de la rocade au covoiturage, parce que si le covoiturage n'est pas encore suffisamment développé ou attractif, on risque d'avoir moins de gens transportés sur la rocade avec le covoiturage que sans covoiturage. Si une file est réservée à un nombre de voitures trop faible, on n'arrivera pas à écouler le même nombre de gens, donc a priori, ils pensent avec les services communautaires, que pour ce qui concerne la rocade, on va regarder dans un premier temps plutôt à en favoriser l'accès à certains endroits à des véhicules à forte occupation, avant de réserver une voie. C'est donc un premier élément d'attractivité lié avec des parkings de covoiturage et d'autres éléments qui relèvent de la voirie, sachant que pour l'État, dans un premier temps, comme l'avait dit M. le Président, ils en ont bien conscience, et le Préfet dans cette convention, s'engage à lancer auprès de l'administration centrale un dispositif qui permet de définir une signalisation destinée à

réserver une voie à des véhicules à forte occupation sur quelque voirie que ce soit. Aujourd'hui, cela n'existe pas dans le code de la route, et par contre, il n'y a pas qu'à Bordeaux que ce sujet peut être intéressant. Donc l'idée est de faire des propositions concrètes à l'administration centrale, et d'arriver à la convaincre d'imaginer un panneau qui permette de faire cela et que ce panneau soit expérimenté sur certaines voiries de l'agglomération bordelaise, y compris sur des accès à la rocade, pour ensuite créer les conditions juridiques qui permettent de procéder de la sorte. Il faudra organiser les contrôles derrière, sachant qu'ils sont plus faciles à organiser sur des voies d'accès à la rocade ou certaines voiries internes, que sur la rocade elle-même. Pour l'instant, on n'a pas découvert de solutions et le rapport Pitié le relève bien, mais quand les gens auront pris l'habitude, on peut compter sur leur sens civique.

M. le Président Vincent FELTESSE fait observer que malheureusement, la position des services n'est pas celle des élus ni la sienne. Il tient à dire amicalement que soit on bouge un peu plus rapidement, soit il y aura un vrai problème de blocage.

M. Alain CAZABONNE rappelle cette citation : « *J'immobilise le temps en marche, mais rien ne pourra l'arrêter* ».

Il trouve que l'idée du covoiturage est intéressante, mais il se demande si elle est applicable. Il a vu des pays où cela se pratique, notamment aux Etats Unis, où c'est réservé à certaines heures, c'est-à-dire qu'il y a du covoiturage seulement aux heures de pointe. Après, il faut pouvoir le contrôler, et il estime que la vraie difficulté est là.

Il racontait l'autre jour une anecdote à ses amis, à savoir que quand il roulait il n'y a pas longtemps à 90 bloqué avec le régulateur, il avait derrière lui les camions qui le klaxonnaient et faisaient des appels de phare. Il ajoute que c'est le débat qu'il avait eu avec le Préfet, au cours duquel il avait dit que ce serait inapplicable, incontrôlable, et il pense qu'ils peuvent tous constater que les camions ne roulent pas à 80, et quand ils sont sur la file de droite à 90 et que vous êtes sur la file de gauche pour sortir de la rocade, vous êtes obligés de dépasser 90. Il indique que le hasard a fait qu'à ce moment là, il a vu sur une station service, qu'il y avait trois motards CRS arrêtés, et il est donc allé les voir en leur racontant son histoire. Il leur a dit qu'il était à 90 en train de se faire klaxonner, car les camions trouvent qu'il ne va pas assez vite. Il a voulu savoir comment ils contrôlent cela, et ils lui ont dit qu'ils sont deux brigades de trois pour contrôler la rocade, et qu'en plus, pour arrêter un camion qui roule à 90, il faut une aire de stationnement, et ils ne savaient pas comment les faire sortir.

Cela montre bien à son avis, qu'il y a beaucoup de chemin entre le vœu pieux d'une bonne intention et la réalité. Il estime que sur la question de la voie réservée, c'est le même problème, à savoir comment contrôler. Il veut bien que ce soit possible à l'accès, mais cela fait des embouteillages, et une fois sur la rocade, si la voiture où il y a un seul conducteur est à droite, que la file réservée au covoiturage est vide et que les deux voies sont bloquées, il se demande comment on peut le contrôler, et si c'est par caméra. Cela lui paraît infaisable par la police, et il pense donc qu'on va faire une troisième voie en disant qu'elle est réservée, mais on ne pourra pas faire un contrôle efficace derrière. Il insiste sur le fait que son interrogation se situe là.

M. CHAUSSET estime que **M. CAZABONNE** devrait sortir un peu de la discussion du café du commerce. Il précise qu'il ne connaît pas non plus la solution, et que si on connaissait toutes les solutions à tout, ce serait facile.

Il pense qu'ils ont un objectif aujourd'hui, et que, soit on dit uniquement qu'on fait une troisième voie parce qu'il y a un trafic en augmentation, soit on essaie d'avoir un objectif ambitieux sur la rocade en relation avec les délibérations qu'ils votent Conseil après Conseil, que ce soit le Plan Climat, le schéma directeur, l'ensemble des vœux qu'ils expriment, notamment sur le report modal. C'est-à-dire qu'il faut que le trafic en augmentation sur la rocade ne soit pas inéluctable, mais que l'on souhaite faire des aménagements et mettre en place des études. Il précise que ce dont il s'agit aujourd'hui, n'est pas de faire des travaux, mais des études, pour savoir un peu comment on peut améliorer le fonctionnement de la rocade, comment aussi on peut y réduire le trafic. Il souligne que cela ne veut pas dire embêter les gens, mais cela veut dire mettre en place une politique de circulation de déplacement tous azimuts, qui favorise le transport modal en faveur des transports collectifs notamment, et des autres modes de circulation.

Il estime d'ailleurs qu'il ne faut pas focaliser sur le mot covoiturage, et qu'il faut mettre en place une politique qui favorise, en ce qui concerne la voiture, la « multi-occupation ». Il fait observer que ce n'est pas nécessairement que le covoiturage, mais c'est être à plusieurs dans une voiture et pas forcément prendre quelqu'un à une aire de stationnement, car il y a différentes formes de « multi-occupation ».

Il pense que c'est là où se situe le débat qui n'est pas uniquement de favoriser le trafic sur la rocade, mais qui est pour eux de voir comment on réduit le trafic sur la rocade, car c'est cela qui les intéresse. S'ils ont des objectifs de plan climat, de réduction des émissions de gaz à effet de serre, il considère que ce n'est pas en favorisant le trafic que l'on va y arriver, parce que, bien sûr, il y a du trafic de transit sur lequel ils ont peu d'influence. Mais quand on regarde tout le trafic sur la rocade, on voit à son avis, qu'il est essentiellement constitué non pas de trafic de transit, mais de trafic lié au fonctionnement économique, social, culturel et de tous les jours de la CUB et du département notamment. Et donc c'est là-dessus que pour les Verts, on doit avoir une influence et que l'on doit essayer de mettre en place des mesures.

C'est là l'enjeu, et il convient que faire du covoiturage est sûrement compliqué, comme de contrôler l'accès sur la rocade, d'avoir une politique de contrainte pour ceux qui mettrait une poupée gonflable à la place d'un vrai passager, mais ils n'ont pas les solutions. Il rappelle que ce qui est demandé ici, c'est que l'on mette tous les éléments d'études pour justement mettre cela en œuvre. Cela existe bien ailleurs, et il se demande pourquoi en France, et sur la rocade, cela ne serait pas possible. Il y a sûrement des difficultés, mais il répète que l'objet est justement de pouvoir les résoudre.

M. Alain CAZABONNE souhaite apporter une précision qu'il qualifie « d'issue du café du commerce », et dire qu'il n'est pas du tout hostile à ce que son collègue vient de dire, mais qu'il croit plus à la façon dont on fera de l'urbanisation en centre ville, à l'impact du prix des parkings, à la dissuasion pour amener la voiture en centre ville. Il insiste sur le fait que cela

ne veut pas dire que cela ne soit pas intéressant à étudier, mais qu'il est seulement un peu sceptique sur l'application.

Mme WALRYCK se déclare évidemment favorable à toutes les mesures qui permettront, à terme, de réduire, comme c'est déjà le cas dans l'agglomération et à l'intérieur des boulevards, l'usage de la voiture pour le déplacement domicile travail, et à tout ce qui pourra aller en faveur de la promotion de l'auto partage, du covoiturage, de l'utilisation des déplacements doux et des transports en commun.

S'agissant de la rocade, elle trouve que c'est une solution qui doit être envisagée dans le moyen terme, et elle pense que cela mérite d'être étudié, parce qu'elle invite à imaginer ce que cela serrait si demain, il y avait une voie totalement réservée à l'autopartage et au covoiturage. Elle indique qu'a été fait le bilan de l'utilisation après deux ans de mise en œuvre du site covoiture.com, auquel la CUB est adhérente, ainsi que les services de l'État, la Ville de Bordeaux, les grandes institutions, et si elle n'a plus les chiffres en tête, elle pense que l'on était à 400 et quelques utilisateurs. Elle observe qu'il reste quand même énormément de chemin à parcourir quant à la promotion du dispositif, quant aux équipements complémentaires à mettre en place par du stationnement réservé, enfin tout un tas de choses d'ailleurs qu'ils ont pu voir, et sur lesquelles ils ont pu se prononcer en commission sur les propositions qui ont été faites. Au vu des chiffres qui sont donnés aujourd'hui, sur une rocade qui n'est pas totalement à deux fois trois voies aujourd'hui, sur laquelle des études avaient montré qu'il y avait à peu près cinq heures en moyenne par jour de bouchons liés à l'absence de fluidité de la circulation, donc avec des émissions de gaz à effet de serre supplémentaires etc, elle ne voit pas comment du jour au lendemain, en réservant une voie, on va pouvoir en contrôler l'usage, comme cela a été dit tout à l'heure, ni comment cette voie pourrait être utilisée avec suffisamment de fréquence pour qu'il n'y ait plus que deux voies de circulation pour le trafic en général. Elle rappelle qu'il passe entre 110 et 130 000 véhicules par jour.

Elle craint que l'on arrive à une asphyxie supplémentaire si on mettait aujourd'hui en œuvre cette mesure de cette façon.

Elle estime qu'une solution qui viserait à regarder plusieurs points d'expérimentation dans l'agglomération, peut-être, à réaliser des équipements pour pouvoir stationner les véhicules qui sont en autopartage ou en covoiturage, à faire une promotion et accompagner ce qui est fait aujourd'hui, comme les PDE des établissements, des entreprises, et puis peut-être, comme le suggérait M.CRIQUI, de commencer ce dispositif par les bandes d'accès de la rocade, mais pas sur la troisième voie, car elle craint que ce soit contre performant.

M. DUCHENE remercie M. CRIQUI qui a toujours été disponible pour les élus, quand ils l'ont contacté pour obtenir des chiffres, des informations, et qui a toujours été agréable dans la relation et toujours disponible.

Il ne croit pas qu'il faille se lancer des morceaux de rocade à la figure en disant que cela va marcher ou que cela ne va pas marcher, car pour que cela marche, il faut que l'on ait un plan global de covoiturage. Comme **Alain JUPPE** l'avait rappelé, il avait fait une proposition sur ce plan global, et il avait fait même des propositions concernant la ville de Bordeaux. Il rejoint dans ce sens **Alain CAZABONE**, sur le fait que s'il y avait seulement un morceau de rocade dédié au covoiturage, cela ne marchera pas, et il leur faut s'engager dans un plan

global de covoiturage qui prendra en compte l'ensemble de l'agglomération et les communes directement concernées.

Si on prend l'exemple de la rocade, on peut effectivement réaliser, à son avis, un espace réservé au covoiturage, mais il demande ce qu'il en est des voitures qui sont en amont et en aval.

Dans leurs propositions, ils avançaient d'abord en périphérie de l'agglomération et en collaboration avec le Conseil Général, des parcs relais comme ils existent dans le Tarn, du type pratiquement de ceux du tramway qui pourraient être assez simples, surveillés, gardiennés, et qui permettraient à ceux qui veulent pratiquer le covoiturage de se retrouver sur ces espaces pour monter dans une seule voiture. Il souligne qu'aujourd'hui, le covoiturage ne marche pas, qu'il y a de nombreux sites dédiés qui ne marchent pas, peut-être parce que les utilisateurs ou les pratiquants du covoiturage ne trouvent pas assez de confort dans l'usage. Il pense qu'il faudrait des parcs relais qui seraient gardiennés et permettraient donc de donner la possibilité à ces personnes qui pratiquent le covoiturage, d'avoir des sortes de priorités, au péage, aux ponts, et sur certaines voies.

Il rappelle que le Maire de Bordeaux a déjà dit qu'ils sont prêts à envisager des voies réservées au covoiturage à certaines heures en entrée et en sortie de ville, et il pense que c'est ce qui donnerait peut-être un peu plus de confort à ces usagers. Il ajoute qu'à partir de ce moment là, on peut envisager la question de la rocade, et il rappelle ce qui s'est passé à une certaine époque où on a fait des plans cyclables qui n'étaient pas cohérents et qui n'avaient pas de continuité, et où on s'est aperçu que cela ne marchait pas. Si on veut véritablement un plan de covoiturage, il estime qu'il faut mettre en place ces systèmes, et à partir de ce moment là, cela marchera peut-être. Mais il rappelle à ceux qui défendent le covoiturage que s'ils organisent des espaces de covoiturage coupés de la réalité du stationnement à l'intérieur, cela ne marchera pas, c'est-à-dire que l'on retrouvera ceux qui pratiquent le covoiturage englués en amont ou en aval de ces espaces, et pris dans les embouteillages.

Il invite à se lancer dans une étude globale en collaboration avec le Conseil Général, et à définir un plan de covoiturage qui soit cohérent et global sur l'ensemble de l'agglomération, car à ce moment là, l'enjeu sur la rocade se définira naturellement.

Il indique que les niveaux des systèmes de contrôle existent et sont nombreux, mais que seule une présence humaine permettra de dissuader d'emprunter les voies réservées au covoiturage, surtout si ces voies ne sont pas réservées totalement pendant la journée à ce système. Il considère cependant que la proposition était intéressante, et il demande d'essayer de penser globalement sur cet aspect des choses.

M. OLIVIER déclare être un peu atterré par la présentation qui vient de leur être faite sur les prévisions à l'horizon 2020, où il a été bien question d'environ un peu moins de 10 % d'augmentation de trafic. Il est également surpris que l'on n'ait pas répondu à la question de M. le Président, et qu'on lui ait dit qu'on ne pouvait pas y répondre.

Il ne voudrait pas que leurs deux interlocuteurs se méprennent sur ses propos, mais il trouve que c'est quand même significatif, car la rocade bordelaise est un extraordinaire instrument de mesure de la réalité de notre agglomération dans le domaine social et économique.

Il souligne que la question des déplacements représente un enjeu fondamental pour la vie quotidienne de leurs concitoyens, aujourd'hui souvent vecteur de stress pour nombre d'entre eux, notamment pour les utilisateurs de la rocade. Il estime que la saturation quotidienne de ce périphérique est un révélateur de la crise dans laquelle ils sont enfermés, et qu'elle résulte de deux causes principales qui sont d'abord la spéculation immobilière et le manque terrible de logements sociaux, qui amènent nombre de leurs concitoyens à s'éloigner de la CUB, comme en témoigne la baisse en pourcentage de la population de la CUB par rapport au département. La seconde cause est que depuis maintenant 30 ans, on subit des vagues successives de délocalisations, favorisées par les politiques libérales nationales, les différents traités européens, ainsi que les accords internationaux allant du GATT à la création de l'OMC. Il fait observer que ces différentes politiques ont, outre déplacé l'emploi, déversé de nombreux camions sur les routes que l'on retrouve aujourd'hui sur la rocade. Il ajoute que ces choix ont été d'autant plus dramatiques que, dans les mêmes temps, une opération de démantèlement du fret ferroviaire a été opérée par la SNCF et son donneur d'ordre, qui n'est autre que l'État.

Que ce soit le logement, l'emploi, les transports, il indique que tous ces domaines relèvent avant tout de choix politiques nationaux, et il n'est donc pas possible que, le moment venu du constat des conséquences, l'État se retourne vers les collectivités pour faire payer l'addition. Les élus Communistes et apparentés l'ont dit pour la LGV, et ils le redisent pour la rocade, car ils considèrent que celle-ci relève avant tout des compétences de l'État.

Il est donc inadmissible pour eux que celui-ci sollicite notre établissement pour financer ces travaux.

Pour toutes les raisons qu'il vient de développer, ils voteront contre cette délibération.

Il ajoute que ce serait mieux d'utiliser cela pour faire la ligne de ceinture, parce qu'on transporterait les passagers par rail en TER, et puis on pourrait transporter du fret. Il rappelle que leurs deniers sont faits pour exercer pleinement leurs compétences, ce qu'ils ne font pas suffisamment par manque d'argent.

Il répète que les élus de son groupe prendront la même position que pour la LGV, aucun membre de son groupe n'étant contre la LGV, mais ils sont contre le programme de financement. Il indique que sur ce dossier c'est pareil, c'est-à-dire qu'ils sont contre le financement qui leur est proposé.

Suite à l'intervention de la direction de l'équipement, **M. HURMIC** a bien noté qu'il leur était présentée une croissance attendue de 6 % du trafic véhicules légers à l'horizon 2020, et il aimerait que leur soit précisé si c'est uniquement une augmentation du trafic de transit ou si c'est une augmentation globale du trafic sur la rocade, sachant bien que, dans le cadre du plan climat, ils ont ici à affronter actuellement les voitures particulières qui représentent 59% de part modale, et qu'ils se sont engagés, à l'objectif 2020, à réduire ce chiffre à 45%. Il souligne que de gros efforts sont faits qui concerneront forcément la rocade, et que pour leur part, y fluidifier le trafic, ou en tout cas le diminuer, sont les engagements très précis qu'ils ont pris, et il aimerait savoir si ces chiffres sont intégrés à leurs prévisions.

Il souhaiterait également savoir s'ils sont en mesure de confirmer le diagnostic qu'ils faisaient dans un document du débat de 2003, dans lequel ils indiquaient que le trafic de transit représente 15% du trafic de pointe sur la rocade.

Une ventilation véhicules légers/poids lourds a été donnée, et il aimerait savoir ce que représente globalement en pourcentage, le trafic de transit sur la rocade, étant précisé que l'on sait qu'actuellement l'engorgement de la rocade est essentiellement dû à l'augmentation du trafic d'agglomération, lequel a été très sérieusement encouragé par les politiques d'urbanisme qui ont été les leurs ces dernières années. Et il pense notamment à tout l'urbanisme de bretelle qu'ils ont favorisé, avec tous ces équipements commerciaux en bordure de rocade qui sont exclusivement tributaires du trafic automobile. Il considère que c'est donc une des raisons essentielles de l'engorgement de la rocade aujourd'hui. Il craint qu'ils s'apprêtent à récidiver sur ce terrain (en soulignant qu'il ne s'agit pas d'un propos polémique de sa part), lorsqu'il voit qu'ils continuent cet urbanisme de bretelle favorable à l'automobile, par exemple en s'apprêtant à construire un grand stade en bordure dont ils savent tous, puisque cela leur est indiqué dans tous les documents officiels, qu'il est essentiellement desservi par le trafic automobile, et qu'on va donc aussi contribuer par ce type d'équipement à continuer à engorger la rocade.

Enfin, en dernier point, il a noté que les représentants de l'équipement ont insisté dans le cadre de l'étude, mais également dans le document, sur le fait que toute une partie des travaux qui vont être réalisés sur la rocade sont dédiés à la desserte du grand stade, et il souhaiterait que puisse être individualisé le coût de cette desserte. On leur parle actuellement du chiffre de 165 M€ de coût de la construction pour cet équipement, et il croit qu'il est important que les Bordelais et les habitants de l'agglomération sachent exactement ce que coûtera également en desserte et en amélioration voirie, la desserte du grand stade. Il est demandeur d'un chiffre individualisé concernant strictement cette desserte.

M. TOUZEAU aimerait poser une question, mais surtout effectuer une ou deux remarques, faisant partie des Maires qui, avec d'autres, connaissent au quotidien un trafic qui est autour de 130 000 véhicules. Il voudrait d'abord souligner que ceux qui sont sur la rocade n'y sont vraiment pas pour le plaisir, et que matin et soir, c'est pour des fonctions essentielles de la vie, que leurs administrés, et beaucoup d'automobilistes du département, utilisent cette rocade.

Il souhaiterait quand même avoir information du diagnostic qui peut être fait aujourd'hui sur l'évolution du trafic sur la rocade, avec les perspectives qui avaient été mises en avant il n'y a pas si longtemps de cela, sur des propositions de réalisation du grand contournement qui ont été rejetées et refusées en 2008. Il évoque un diagnostic qui avait été effectué en 2006-2007, et il demande si aujourd'hui, après le Grenelle de l'environnement, après la mobilisation qu'ils ont mise en avant, le constat fait sur le trafic sur la rocade leur permet de penser qu'ils ont pris des dispositions et des mesures à la dimension des difficultés vécues au quotidien et dans la réalité, par les populations.

Il fait observer qu'entre une partie de leurs débats dans un certain nombre d'instances et ceux ouverts auprès de leurs administrés, il y a du décrochage citoyen, et il précise utiliser cette image en comparaison avec le décrochage scolaire dont on connaît le caractère dramatique. Il demande ce qui est mis en avant dans les perspectives 2020, avec un certain nombre d'éléments correctifs qui ne viendront pas corriger ces tendances dramatiques, les transferts vers le feroutage etc..., et quels sont les dossiers qui sont portés actuellement et

qui permettent de mettre vraiment en lisibilité des réalisations dans le cycle de quelques années qui est celui qui correspond à l'attente de leurs populations. Il estime qu'on voit bien aujourd'hui, même s'il les accompagnera et les votera, que les mesures ne sont pas à la dimension des difficultés, le feroutage étant évalué avec vraiment un impact important, avec des limites, les autoroutes de la mer également pour des raisons techniques, le covoiturage, mais il pense que ce qui avait été mis en avant était quand même relativement limité en terme d'impact sur le trafic rocade.

Il considère qu'il y a eu un refus de ces réalités là, et qu'aujourd'hui on peut observer que la situation, malheureusement se traduit par une augmentation de trafic, au détriment de la santé, d'où le décrochage. Il estime que quand on prône un Agenda 21 et que l'on regarde ce que l'on conforte sur la rocade en tissu urbain en cœur de ville, et qu'ils expliquent cela à leurs administrés, il y a du décrochage. Il conclut que les perspectives 2020 sont dramatiques, et que bien sûr, il votera ces dispositions qui conduisent à travailler sur une voie de la rocade pour le covoiturage de façon ponctuelle ou partielle, en sachant à l'avance qu'il y aura du décrochage.

M. ROSSIGNOL estime que ce dossier de l'élargissement de la rocade à une troisième voie souligne le malaise du déplacement, c'est-à-dire qu'il y a quelques dizaines d'années, on supprimait les transports en commun, on a supprimé le tram sur la Communauté Urbaine, pour faire plus de place à la voiture, et on s'est rendu compte que c'était une erreur. On a remis les transports en commun, on continue à le faire et ce n'est pas évident, mais il observe que c'est quand même passé dans les mœurs. Il rappelle également qu'il n'y a pas très longtemps, on pensait que le vélo entraînait en compétition avec les transports en commun et qu'il ne fallait pas de vélo, parce que les gens allaient utiliser moins les transports en commun, alors qu'on se rend compte maintenant que c'est complémentaire.

Il considère que maintenant, on arrive à la voiture, c'est-à-dire dans le dur, et qu'il faut réussir le changement d'usage de la voiture particulière. Il rappelle qu'ils ont voté un schéma directeur de la mobilité très ambitieux, qu'on double la part modale de transport en commun pour arriver à 24 %, et il constate qu'il reste donc 76 % des déplacements sur le territoire communautaire à gérer. Il indique que la voiture aura son rôle, mais pour l'instant, le taux de remplissage moyen des voitures sur le territoire communautaire n'est que de 1,2, c'est-à-dire que dans cinq voitures, il y a 6 passagers, ce qui est très faible. Si on arrive à 1,3 ou 1,5, c'est-à-dire deux personnes une voiture sur deux, il pense que les problématiques très difficiles de déplacement de leurs concitoyens seront réglées. Il considère que passer deux heures par jour, soit 10 % de son temps dans les bouchons, est en effet inconcevable, et pour obtenir ce résultat, il faut avoir des mesures fortes pour valoriser et pour rendre facile le covoiturage, ce qui a été très bien expliqué.

Il souligne que le covoiturage, c'est le fait de partager sa voiture, et il faut donc des voies réservées, il faut des aires de covoiturage comme cela a été très bien dit, et il faut aussi que les personnes qui partagent leur voiture aient un bénéfice en terme de temps, et éventuellement en terme économique. Il estime donc que c'est à la CUB de le mettre en place, soulignant d'ailleurs que ces voies réservées seront également accessibles aux taxis. Il rappelle que comme on l'a vu il n'y a pas très longtemps, il y a eu des manifestations de taxis de professionnels qui disaient que leurs conditions de travail se dégradaient fortement, et si on développe le covoiturage et l'autopartage, il indique que cela permettra également de développer les taxis.

Il précise que la position des élus Verts est de dire oui à l'élargissement de la rocade à deux fois trois voies, si, et seulement si, il y a une volonté forte affichée d'un plan fort ambitieux du développement de l'usage de la voiture « multioccupant », et pas simplement sur la rocade. Il estime que la rocade est un maillon et qu'il faut bien commencer quelque part, mais il faut prévoir cela sur l'ensemble du territoire communautaire, avec les collectivités territoriales avoisinantes.

Il ajoute qu'il faut réfléchir à l'éclairage de la rocade, car il y a des expérimentations intéressantes de rocades non éclairées, ce qui fait des économies et abaisse l'accidentologie. Il incite à aller voir le périphérique parisien, et évoque également la largeur des voies, car si on réduit la vitesse sur la rocade, ce qui a déjà été fait, on peut réduire la largeur des voies, les dimensions des entrées et sorties des échangeurs, et cela baisse également le coût.

M. RESPAUD déclare partager ce qui a été dit par le rapporteur, mais il estime qu'il y a un évènement qui est aussi à prendre en compte, à savoir le retrait de l'État, car la rocade est dans ses compétences. Il rappelle qu'il a transmis la plus grande partie des routes nationales et des personnels de l'équipement au département, qu'il n'intervient plus sur la plus grande partie du réseau, qu'il ne tient pas ses engagements par rapport aux collectivités locales, tandis qu'il faut que ces dernières participent aux voies routières et autoroutières qui sont de la compétence de l'État. Il trouve cela grave et comme cela n'a pas été assez dit à son avis, il insiste là-dessus.

Il appelle l'attention sur le fait que, par rapport aux questions posées, notamment à la première convention de financement qui est extrêmement importante, cette première tranche est plus importante que le pont JJ Bosc qu'ils ont voté tout à l'heure.

Il souligne que pour créer la voie donnant priorité aux transports collectifs et au covoiturage, il ne faut pas être hypocrite, car il faut arrêter à certaines heures la circulation des poids lourds sur la rocade, ce qui veut dire qu'il faut créer les conditions pour eux de parc relais à proximité de la rocade pour que, à certaines heures, le matin et le soir également, une voie soit réservée pour le covoiturage. Il estime que c'est le chemin qu'il faut prendre, et comme on n'a pas pu faire le grand contournement, il faut que les poids lourds se plient à leurs exigences en matière de déplacement urbain.

M. FLORIAN indique qu'il soutient entièrement la déclaration de Jean TOUZEAU, et quand il voit les chiffres qui leur annoncent que la part du transit augmente chez les poids lourds et est quand même très importante, il se dit qu'il ne faudrait pas s'interdire, un moment ou un autre, de rouvrir sereinement le débat d'un grand contournement éventuellement réservé aux poids lourds en transit.

M. MILLET souhaite faire une intervention très courte en indiquant en premier point qu'il soutient en tout point ce qu'a dit leur collègue M. TOUZEAU, en deuxième point qu'il soutient bien sûr l'élargissement de la rocade tout en soulignant que les moyens employés ne sont pas à la hauteur de la situation actuelle, et en dernier point, qu'il s'inquiète des moyens qui devront être mis en place pour faire circuler leurs concitoyens lorsqu'ils auront atteint le million d'habitants.

M. le Président Vincent FELTESSE déclare avoir parfaitement retenu ses trois points.

Mme TERRAZA souhaite intervenir exactement dans la même veine de ce qui vient d'être dit, et soutenir aussi ce que **Jean TOUZEAU** a dit. Elle a entendu parler du grand stade, de Bruges qui est tout à fait concerné par les échangeurs 6, 5, et 4, et notamment les 4 et 5 qui sont déjà totalement saturés et qui vont effectivement devoir desservir le grand stade, mais déjà aussi le parc des expositions quand il y a des manifestations, et également le camping de Bordeaux Bruges qui va se développer encore, et tous les nouveaux quartiers Ginko, le Tasta etc... Il leur paraît donc indispensable de passer à trois voies, même s'il faut engager des réflexions sur des alternatives, bien entendu, comme le covoiturage etc.

M. le Président Vincent FELTESSE laisse la parole à M. CRIQUI pour apporter quelques réponses, dans un exercice qui n'est jamais facile d'être un fonctionnaire dans une arène d'élus. Il l'en remercie d'autant plus.

M. CRIQUI a noté qu'on lui a reproché de ne pas avoir répondu à la question de **M. le Président**, mais souligne avoir donné une réponse partielle, telle qu'elle apparaît avant le résultat de ces réflexions sur les économies et l'optimisation possibles qui figurent à l'article 2 du projet convention où il est indiqué que sous réserve de disponibilité des crédits annuels, on peut imaginer au stade actuel, l'échangeur 12 devant être mis en service dans quelques semaines, que l'on travaille ensuite à adapter l'échangeur 15, et faire la section entre l'échangeur 15 et 16 d'ici la fin de l'année prochaine. Ensuite jusqu'en 2015 en remontant vers l'échangeur 10, mais sans savoir à ce stade jusqu'où on pourra aller dans la foulée de l'échangeur 15 et du secteur entre échangeur 15 et échangeur 16.

Voilà ce qui est prévu, mais qui peut être modifié d'un commun accord indépendamment des contraintes financières, pour des raisons techniques et d'optimisation.

Sur le trafic de transit, ce qui est dit dans les 6 % de croissance attendu en 2020, c'était bien les véhicules légers en transit, ceux qui viennent aussi bien du sud de l'agglomération ou du sud est, par contre ce qui a été indiqué de façon générale tout à l'heure pour les trafics 2020 globaux, étaient des chiffres qui avaient été élaborés en 2007/2008, et qui ne prennent donc absolument pas en compte tout ce qui a été décidé ou réalisé entre temps au national, international, local, régional, communautaire. Il y a donc dans la convention et dans le protocole, un chapitre sur la volonté commune affirmée d'accroître leurs connaissances fines sur la manière dont se passent les déplacements, notamment sur la rocade, mais de façon générale sur l'agglomération. Les techniciens, l'agence d'urbanisme, la Communauté Urbaine, le Conseil Régional, l'État, disposent d'un modèle qui permet d'imaginer les conséquences de différents aménagements d'infrastructures, mais aussi d'urbanisme sur ce que deviendrait le trafic, c'est le modèle Mostra, qui a été bâti sur la base de la génération précédente des enquêtes de déplacement et ménage qui avaient été faites. Il précise qu'ils ont maintenant des données actualisées qui prennent en compte ce qui a déjà été fait sur le tramway, ce qui n'était pas fait auparavant.

Il leur semble, et c'est ce qui est marqué, que c'est l'engagement commun qui est pris par les deux parties, auquel il faudra joindre le Conseil Général et le Conseil Régional, de travailler à un modèle nouvelle génération qui intègre toutes ces données qui seront plus précises, et qui intégrera aussi l'intermodalité entre les modes de transport, ce qui permettra aux élus de voir de manière plus détaillée les conséquences que l'on peut attendre des différentes mesures qu'ils envisagent de prendre ou qu'ils ont prises.

Il souligne que sans la connaissance suffisamment précise, il est aléatoire d'obtenir les effets que l'on recherche avec les actions que l'on décide, mais il croit qu'il n'y a pas que dans le déplacement que c'est une règle.

En ce qui concerne la part des poids lourds, ou du trafic de transit, ils avaient effectivement indiqué en 2003 que le trafic de transit représentait 15 % sur la rocade Est, poids lourds et véhicules légers confondus, mais avec les éléments dont ils disposent, il pense que c'est toujours à peu près le cas, la rocade ouest représentant trois fois moins.

Il précise que sur une diapositive, il est noté que les poids lourds en transit représentent sur la rocade est, 44 % de l'ensemble des poids lourds, et pas de l'ensemble de la circulation bien entendu. Mais ceci étant, il ne peut que souscrire, comme beaucoup d'intervenants l'ont dit, au constat que l'essentiel du trafic sur la rocade concerne l'agglomération, et donc tout ce qui est fait sur l'agglomération, ou n'est pas fait, a une incidence directe sur l'évolution du trafic sur la rocade, et c'est bien pour cela que le chiffre qu'il a indiqué pour 2020 ne prend pas en compte ce qui, entre temps, a été décidé pour la rocade. Quand seront repris ces calculs en prenant en compte ce qui a été décidé, on devrait logiquement obtenir des prévisions moins alarmantes, puisque la Communauté a vraiment affiché une politique ambitieuse de promotion des transports collectifs, et cela ne peut pas ne pas avoir d'impact sur le trafic en général des véhicules légers, et donc aussi sur la rocade.

Par contre, et c'est là où le covoiturage peut jouer un rôle important, il indique que par définition, les transports collectifs denses haute performance ne peuvent pas desservir la totalité de l'aire de vie concernée par l'agglomération, ne serait-ce que tout ce qui est un peu éloigné et dans un habitat diffus, et c'est là que le covoiturage pourrait être une solution pour que des gens qui sont obligés de prendre leur voiture, la prennent pour s'approcher de l'agglomération, mais ensuite se regroupent pour que le même nombre de gens entrent dans l'agglomération avec trois fois moins de voitures. Cela fera une différence notable sur la rocade, mais de façon générale dans l'agglomération dense. C'est un enjeu effectivement important qui n'est pas en concurrence avec les transports collectifs, mais qui vient en complément, à son sens.

M. le Président Vincent FELTESSE tient à exprimer quelques mots de conclusion, sur un débat qui est loin d'être conclu, comme chacun l'aura compris.

En premier lieu, il ne pense pas que ce soit le lieu, surtout en présence de fonctionnaires, de revenir sur le débat du désengagement ou pas de l'État, sur le thème du financement et des collectivités locales. Il est évident que c'est présent, donc il estime évident qu'il y aura aussi un débat dans les mois qui viennent sur « qui doit payer quoi ».

En second lieu, pour répondre aux interrogations des uns et des autres sur la façon dont on fait demain l'agglomération, le département, la région, il répète toujours ces chiffres que la Gironde est un département très dynamique géographiquement, avec 15 000 ou 18 000 nouveaux habitants par an, et la question est donc de savoir où ils vont se loger sur l'agglomération bordelaise ou sur la Gironde. Il trouve qu'il y a une espèce de facilité politique de laisser faire, de laisser l'étalement urbain continuer, et c'est sûr que c'est plus tranquille comme cela, sauf que le coût environnemental, social, économique, est catastrophique. Il observe que c'est une sorte de parti pris global qui existe ici, et il faut que les gens reviennent dans l'agglomération, parce que notamment 70% des emplois sont dans l'agglomération.

Il fait remarquer qu'ils sont donc en train d'adopter ce parti pris global mesure après mesure, que ce soit sur le PLH, l'évolution du SCOT, sur le PLU, sur les ambitions sur le plan climat, sur les transports collectifs, et comme cela a été souligné à plusieurs occasions, ils ont une ambition très forte là-dessus. Même s'ils ont cette ambition, il y a quand même un principe de réalité qui l'anime, comme Maire, qui est la vie au quotidien d'un certain nombre d'habitants, du nombre d'heures passées dans les embouteillages, et il rappelle à cet effet qu'ils vivent entre 500 000 et 700 000 heures dans toute leur vie, et que 2 h à 2 h 30 par jour dans les embouteillages, cela chiffre donc à la fin, et c'est autant de temps pendant lequel on ne voit pas sa famille.

C'est pour cela qu'ils participent au financement de la rocade, même si c'est effectivement en dehors de leurs compétences, parce qu'il pense que c'est un besoin, et parce qu'ils n'ont pas de « leçon à recevoir » sur les investissements qu'ils ont fait sur les transports collectifs.

Par ailleurs, il considère que malgré tout, s'il n'y a pas une rupture dans leur manière d'appréhender les choses, on s'épuisera, parce que d'une certaine manière, on n'aura pas des crédits pour tout, et si on n'appréhende pas différemment le futur, leur modèle sera totalement perdant, et là-dedans, la question du covoiturage n'est pas anecdotique, souligne-t-il. Dans les travaux qu'ils ont réalisés sur 50 000 logements, une équipe leur avait montré quel serait l'impact sur la fluidité de la rocade s'il y avait des véhicules partagés. Il précise que c'est un impact important.

Il estime qu'il faut qu'on se donne les moyens de changer sa manière d'être transporté, justement de manière « collective », et il faut que la voiture devienne un transport collectif. Il fait observer que c'est une grande différence, s'il y a une personne dans la voiture ou s'il y en a deux ou trois. Il considère que cela change tout, et que c'est quand même un objectif majeur. Il répète qu'il ne faut pas non plus qu'on repousse les études à des années et des années, parce que le passage de la vitesse de 110 à 90 km/ heure sur la rocade a été longtemps compliqué. Il rappelle que cela a été fait de manière expérimentale à Nantes, avec des résultats qui sont là, puis on l'a fait. Sur la possibilité de circuler sur une bande d'arrêt d'urgence, il souligne qu'on leur a expliqué pendant des années que ce n'était pas possible, et puis finalement, le préfet de la région Île de France a dit que ça l'était. Il pense donc qu'il faut que l'on apprenne à desserrer nos carcans du quotidien, sinon on n'y arrivera pas.

En dernier lieu, il indique avoir été frappé à l'occasion d'une conférence de presse qu'il a faite il y a quelques mois, par la faiblesse du dialogue entre institutions sur cette question de la mobilité. Il relève qu'on n'a pas forcément les chiffres précis de l'État sur les trafics et lorsqu'il y a besoin d'une articulation bien plus forte entre Région, Département, agglomération et État, il considère qu'on doit la traiter dans le grand comité des projets de l'agence d'urbanisme. Cela a été décalé de quelques semaines, mais il pense qu'il y a un véritable enjeu là-dessus.

Puis il remercie MM. CRIQUI et TANAYS et ouvre à nouveau officiellement la séance.

La séance est ouverte.

M. CHAUSSET rappelle avoir fait, hier soir, une proposition d'amendement à la délibération, et que le fait qu'elle soit acceptée constitue donc une condition pour eux.

M. le Président Vincent FELTESSE a constaté que Michel HERITIE obtempérait, et comme il a été remis sur table, et qu'ils l'ont tous lu, ils sont tous d'accord à son avis.

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

M. le Président Vincent FELTESSE indique qu'il est déjà midi, et que, comme de manière traditionnelle, ils vont avoir les problèmes de quorum, il propose d'accélérer un peu, surtout qu'il voudrait que l'on prenne quelques minutes pour la présentation du centre culturel du Vin.

M. BOBET

2011/5/ 23 Accord cadre de partenariat passé entre la Communauté Urbaine et l'ADEME pour la mise en oeuvre d'un Programme local de prévention des déchets – Autorisation – Signature - Sollicitation d'une aide financière auprès de l'ADEME - Autorisation de principe

Mme MELLIER souligne que cette délibération leur propose, dans le cadre du plan Grenelle 1, de définir un Plan Local de Prévention des Déchets Ménagers, et que parmi les dispositions prévues, est annoncé le renforcement de la cellule Communication, avec la transformation de 12 postes actuellement précaires (Contrat Unique Insertion) en emplois statutaires. Les élus Communistes et apparentés se félicitent de cette décision, d'autant plus qu'ils avaient déjà interpellé le Conseil en ce sens le 10 juillet 2009. Une question d'importance reste néanmoins posée à leur avis, question très sensible pour eux, qui est de savoir quel va être le devenir des personnes occupant actuellement ces emplois.

Ils estiment que ces nouveaux postes statutaires doivent être proposés en priorité aux agents qui les occupent actuellement, à la fois dans un souci d'efficacité et de bonne continuité du service (ces agents sont en poste depuis déjà plusieurs mois et sont donc ainsi formés à leur mission), mais également de justice sociale. Elle fait observer que la volonté d'insertion au travail affirmée par la Communauté serait en contradiction avec le fait de licencier des personnes en contrat d'insertion.

M. HURMIC indique que les Verts approuvent les réflexions qui vont être menées conjointement avec l'ADEME, et il se propose de faire quatre réflexions complémentaires.

Les deux premières concernent l'exemplarité de la CUB, et il souligne qu'il est mentionné dans ce document, que l'accord cadre évoque l'exemplarité de la Communauté Urbaine en matière de déchet, alors qu'ils considèrent qu'elle pourrait l'être beaucoup plus qu'elle ne l'est aujourd'hui. Le premier thème d'exemplarité est le tri des papiers, or on sait que les papiers triés par les agents sont actuellement remis avec le tout venant par le personnel d'entretien. Il indique que quand cela a été évoqué en commission, il n'a pas été contredit sur ce terrain là, mais par contre des engagements ont été pris et les Verts comptent vraiment sur M. le Président pour qu'il soit particulièrement vigilant, afin que le tri des

papiers soit effectif à l'intérieur de la CUB. Il souligne que c'est le prix à payer pour l'exemplarité.

Au titre de seconde exemplarité, les Verts souhaiteraient également une meilleure gestion des bios déchets. Il note que le document insiste sur l'accompagnement des restaurations collectives pour un certain nombre d'établissements extérieurs à la Communauté Urbaine, et ils veulent insister sur le fait que ce tri des bio déchets qui va être rendu obligatoire par la loi Grenelle très prochainement, s'applique également au restaurant communautaire qui se doit toujours d'être exemplaire sur ce terrain là.

Il poursuit ensuite sur deux autres réflexions rapides, dont la première concerne le compostage. Il rappelle que le premier document qui leur avait été présenté, insistait beaucoup sur le compostage individuel, mais ils considèrent qu'au-delà du compostage individuel, il y a toute une démarche à mettre en œuvre pour le compostage collectif, en bas d'immeubles ou dans des jardins, soulignant que cela facilite la convivialité et la rencontre. Il constate que le deuxième document qui leur est présenté aujourd'hui est un peu plus avancé sur ce terrain là, à la suite des débats qui ont eu lieu en commission, mais ils souhaitent vraiment que l'on aille le plus loin possible pour encourager le compostage collectif et coopératif.

Et enfin comme dernière réflexion, les Verts aimeraient également, car ils n'ont pas l'impression que cela soit suffisamment noté dans le document, que soient associés au maximum à cette réflexion, non seulement les habitants comme cela est bien précisé dans le document, mais également un certain nombre d'acteurs associatifs qui, à l'occasion du plan départemental des déchets, se sont beaucoup engagés et ont fait partagé leur expertise sur ce terrain. Ils aimeraient également que dans le cadre de cette réflexion commune, les acteurs associatifs girondins soient associés à leur réflexion.

M. BOBET tient tout d'abord à rassurer **Mme MELLIER**, en lui précisant qu'il est bien prévu de pérenniser les emplois qui sont actuellement sur des contrats précaires, car c'est tout à fait prévu.

Concernant les questions de **Pierre HURMIC**, il souligne que le tri fait effectivement partie de l'Agenda 21, et est une des actions que la CUB mène, mais il y a cette espèce d'incohérence entre le tri d'une part et puis ensuite, le fait que cela ne soit plus respecté. Quant au compostage collectif, il précise qu'il s'agit d'une des actions proposées dans l'agenda 21.

Puis il indique qu'il est bien évident que les acteurs associatifs seront tout à fait associés, cela étant parfaitement prévu, et c'est même écrit, pense-t-il, dans une partie de la délibération.

M. le Président Vincent FELTESSE évoque le tri sélectif à l'intérieur de la Communauté Urbaine, pour dire que le tri des papiers était en place, mais qu'il y a une petite dérive. Il précise que des ambassadeurs ont été mis dessus pour que les bonnes habitudes se reprennent.

M. ROSSIGNOL demandant s'ils pourront voir un jour les déchets et les mâchefers transportés par barges, **M. le Président Vincent FELTESSE** lui répond que ce sera

sûrement le cas. Il pense cependant qu'il s'agit d'un autre débat, et que si on reprend les débats toujours dans le même sens, on ne fait pas avancer les choses sur le fond. Il entend donc recentrer le débat.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. CHAUSSET

2011/5/ 28 Développement du réseau de transports en commun 3ème Phase du tramway de l'agglomération bordelaise - Tram Train du Médoc - Déclaration d'Utilité Publique (DUP) - Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) - Approbation - Autorisation

M. CHAUSSET présente le rapport en ajoutant que l'enquête publique sur la ligne D commence lundi prochain.

Mme TERRAZA rappelle que, comme ils l'ont entendu hier encore lors de la conférence territoriale sur la fabrique métropolitaine, les habitants de la CUB et ceux de Bruges veulent le tram dans leur ville.

Elle souligne qu'ils se réjouissent donc à Bruges d'avoir ce moyen de transport qui traversera la commune de part en part, en suivant, comme l'a rappelé Gérard CHAUSSET, le tracé de la voie ferrée Bordeaux le Verdon qui sera, d'ailleurs, la colonne vertébrale de l'urbanisation maîtrisée de Bruges, puisqu'il traversera les trois zones à développer que sont Petit Bruges, Ausone et Terrefort à l'entrée de la ville, avec trois stations prévues en intermodalité avec le TER, qui desservira toute la ceinture métropolitaine. Elle fait observer qu'il permettra aux Brugeais de rejoindre le centre ville de Bordeaux en 10 minutes, un quart d'heure, et de simplifier les déplacements vers l'ensemble des infrastructures de la CUB, que ce soit emploi, culture, santé, enseignement, commerce etc.

Cependant, elle indique que le franchissement aérien de la voie ferrée par le tram au niveau de la rue Beyerman, est un point d'inquiétude légitime pour les riverains et pour les élus, et ils seront donc très vigilants à ce qu'une intégration exemplaire de cet ouvrage dans le paysage urbain soit réalisée. Elle pense d'ailleurs que cet inconvénient peut devenir un atout dans l'urbanisation de cette zone à proximité immédiate du projet Ausone qu'il faut définir avec les riverains, et c'est d'ailleurs la raison pour laquelle ils ont sollicité l'accompagnement d'une équipe de la démarche 50 000 logements.

En conclusion, elle évoque une adhésion très forte au projet, mais aussi une inquiétude sur la mise en œuvre de la solution technique retenue, qui semble aujourd'hui être la seule possible au regard, bien sûr, des contraintes financières d'ouvrage et de planning, et qui nécessitera tout le savoir faire de l'ingénierie de la CUB pour une intégration urbaine et paysagère réussie.

M. CHAUSSET l'assure qu'ils seront vigilants, estimant que le savoir faire légendaire de l'ingénierie de la CUB saura venir dissiper les inquiétudes.

Mme de FRANÇOIS fait remarquer que cette DUT est un évènement important dans la vie de la CUB, comme l'a dit sa collègue de Bruges, et comme on l'a bien vu lors de la réunion de la fabrique, où a été constatée une forte attente de demande de transport de la part des habitants. Elle souligne l'originalité de cette démarche du tram train qui réside dans son système innovant qui est à la fois tramway, tram train, TER etc... et est vraiment complémentaire.

Par ailleurs, comme toujours dans la demande de transport des habitants de la CUB, elle considère que ce désenclavement de cette partie nord de la Communauté Urbaine de Bordeaux constitue un signe fort envers les habitants que ce soit d'Eysines, de St Médard, et de vraiment toute cette partie Nord. Elle ajoute que ce début de désenclavement va se poursuivre dans les années à venir, et pour toute la CUB, et que c'est un signe fort et formidable. Elle est donc ravie de cette délibération.

M. le Président Vincent FELTESSE précise qu'il a été omis de mentionner dans la délibération la participation du Conseil Régional, parce que cela ne se fait pas sous forme de fonds de concours, mais ils font directement des travaux pour un montant indiqué, pour justement permettre une évolution totale en tram train, la plus vite possible, ce qui permettra un désenclavement rapide. Comme il l'a effectivement dit plusieurs fois à **Brigitte TERRAZA**, l'insertion urbaine sera très importante dans les différentes communes, notamment à Bruges, parce que derrière il y a le secteur Ausone. Il ajoute qu'on verra dans les semaines qui viennent, mais il pense qu'il faut qu'une des équipes de 50 000 logements travaille en finesse sur ce territoire.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme FAYET

2011/5/ 37 Avis sur la révision du Schéma Départemental des Gens du Voyage

M. MILLET précise que lorsque le dossier de l'aire d'accueil des gens du voyage avait été soumis au vote au début des années 2000 au Conseil Municipal de Mérignac, il avait voté favorablement avec deux conditions qui n'ont pas été remplies, et dans un souci de cohérence avec le vote qu'il a émis en Conseil Municipal récemment, il votera contre cette délibération.

Mme NOEL note que la Communauté Urbaine prend acte de ce nouveau schéma indiquant que seules les communes sont concernées par cet avis, et que celui rendu par la CUB est donc une simple position de principe.

Elle regrette cette position qu'elle qualifiera d'assez en retrait, et qui laisserait à penser que la CUB « botte un peu en touche » sur ce sujet. Elle pense, comme l'a d'ailleurs rappelé **Véronique FAYET** dans sa présentation, que la CUB disposant de la compétence programme local de l'habitat, elle va devoir, à ce titre, inscrire ses projets dans le cadre du PLH, sous peine d'être invalidée, et que par ailleurs, le plan local d'urbanisme devra également prévoir les aires, faute de quoi elle aura un avis défavorable sur son PLU. Elle

estime donc quand même important de noter que la CUB devra porter le contenu de ce schéma, devra mettre en œuvre sa réalisation, et ne peut donc pas s'exonérer de sa réalisation.

Elle qualifie cette attitude de la CUB d'un peu frileuse, et trouve que c'est dommageable à plusieurs titres, d'abord parce que cette attitude coûte cher, faute d'anticipation, Véronique FAYET venant d'indiquer, en le regrettant, qu'ils vont devoir financer les 132 places qu'il leur reste à réaliser de l'ancien schéma. Elle ajoute que si ces places avaient été réalisées dans les délais impartis, ils n'en auraient pas eu la charge, car cela aurait été assuré par l'État.

Elle pense donc qu'il est important qu'ils remplissent tous leurs engagements, même s'ils en ont effectivement rempli une partie, mais il reste quand même 70 places à réaliser dans la CUB elle-même, et 62 au titre de Communauté Urbaine, mais qui peuvent être réalisées à l'extérieur, sans compter par ailleurs, qu'ils doivent faire 50 places supplémentaires.

Elle trouve cette attitude et cette faible implication regrettables, parce qu'elle rappelle que le besoin est quand même important, la situation actuelle laissant apparaître une forte augmentation du stationnement horaire d'accueil, dont un tiers sont des terrains privés, comme chacun le sait, ce qui entraîne des occupations illégales, des plaintes, des frictions, des expulsions. Elle pense que tout le monde sait que cela ne participe pas d'une meilleure acceptation de ces populations concernées par les habitants.

Elle ajoute que la Communauté va tout de même devoir arbitrer un certain nombre de projets, bien qu'elle ne veuille se prononcer que très faiblement. Elle donne l'exemple de la Ville de Bordeaux qui, lors de son Conseil de février, a refusé les composantes de ce nouveau schéma, et a voté contre la réalisation d'une aire supplémentaire sur son territoire, alors qu'ils doivent les réaliser. Elle fait donc observer qu'il va falloir qu'il y ait un arbitrage à ce sujet, soit dans le cadre du PLH, soit dans celui du PLU.

Enfin, elle note que la CUB émet des bémols sur les aires de grand passage, en tablant à court terme sur deux plutôt que sur trois, et elle souligne qu'il faudra encore arbitrer sur cette question.

La commune de GRADIGNAN ayant donné un avis défavorable à cette révision du schéma, cette position ayant été prise également par les communes de Talence et de Villenave d'Ornon, M. LABARDIN rappelle qu'ils ont réalisé une aire intercommunale de 30 places, et sont donc en position de satisfaire les exigences de la loi à cet égard.

Mais il indique que Gradignan s'est vue imposer, dès l'origine, une aire d'accueil spécifique aux motifs de la présence de la maison d'arrêt de Bordeaux Gradignan, et il laisse à ses collègues le soin de juger de l'intérêt de cette qualification, et du caractère discriminatoire pour les populations intéressées.

Il précise qu'il avait été convenu avec les services de l'État de regarder cette position à nouveau, de se concerter, d'évaluer les besoins sur le secteur, choses qui n'ont pas été faites. Par ailleurs, lorsqu'ils voient la sédentarisation sur les aires, où il n'y a aucun flux, et où les entrées ne sont pas suivies de sortie, il considère qu'il y a une caractérisation de sédentarité qui nécessite désormais une réflexion plus approfondie sur des secteurs d'habitat plus durable, et à cet égard, il trouve que le schéma est la simple reconduction de ce qui avait été prévu antérieurement, et qui n'apporte rien de plus. En outre, la

méthodologie, avec une absence caractérisée de concertation, lui fait maintenir cette position et il tenait à le dire ici.

M. MAURIN indique que les élus Communistes et apparentés voteront la délibération prenant acte du schéma départemental, sous réserve des délibérations des communes.

Cette position ne peut pas, bien sûr, les laisser indifférents aux questions humaines, sociales, et urbaines, qui sont posées. Il rappelle que mettre en œuvre pleinement une politique d'accueil et d'habitat des gens du voyage participe, en effet, au développement d'une société solidaire et partagée, d'une ville ouverte à tous, accueillante et généreuse.

Mais pour cela, il invite à mesurer les obstacles à surmonter, à savoir d'abord qu'il faudrait que l'État et le gouvernement en finissent avec une politique discriminatoire découlant de la loi de 1969, qui fait des gens du voyage des citoyens de seconde classe, sous surveillance constante, avec une liberté de circulation en France sous contrainte, incapables de s'arrêter là où ils le souhaitent, exclus en pratique du droit de vote du fait d'un délai dérogatoire de trois ans pour s'inscrire, etc... Il faudrait à leur avis que cette discrimination organisée et ses conséquences, arrêtent de nourrir des amalgames inacceptables, des stigmatisations racistes qui sont affichées jusqu'au plus haut niveau de l'État et qui alimentent, dans une partie de la population, les préjugés séculaires les plus rétrogrades.

Il pense que cette volonté politicienne de division, de désignation de boucs émissaires, n'est sans doute pas indifférente au retard constaté dans l'application de la loi, votée il y a 10 ans, sur la réalisation des aires d'accueil et de stationnement.

Le schéma rappelle qu'il leur reste à réaliser sur le territoire de la CUB plus de 100 places d'accueil sur Gradignan, Pessac, Parempuyre, la rive droite et Ambès, ainsi qu'une aire de grand passage sur le quadrant ouest, et il estime que dans ce contexte, au moins les élus de gauche de la CUB doivent avoir pour haute ambition de répondre aux obligations de la loi, et qu'il faut qu'au moins de ce côté de l'échiquier politique, s'exprime cette volonté humaniste forte.

Il considère que c'est la condition pour que la réflexion, demain, d'un éventuel transfert de compétence à la CUB n'ait pas pour objectif de transférer et de dissoudre une responsabilité que l'on ne veut pas assumer, mais l'ambition de résoudre les problèmes.

Mme DIEZ constate à la lecture de cette délibération, qu'ils sont passés par toutes les phases. En premier lieu, elle estime que donner un avis est une bonne chose, mais elle observe que c'est sous la menace de refus systématique de l'avis défavorable sur le PLU de la part de l'État, qui les contraint d'office à la désignation et à l'installation d'aires d'accueil des gens du voyage. Elle précise qu'elle ne cherche pas à stigmatiser, mais elle souligne tout ce qui se passe systématiquement dans un même quartier, celui de Bordeaux Nord, mais il n'en demeure pas moins que jusqu'à maintenant, la population sature. Elle comprend bien qu'il faille loger tout le monde, mais on n'apprend rien de plus, si ce n'est l'application que l'on fait depuis des années, comme avec l'aire de grand rassemblement qui a lieu sur le parc des expositions et il n'est pas nouveau que, légalement ou illégalement, cela se fait sur Bordeaux Nord en premier lieu, car cela a toujours été comme cela. Elle rappelle qu'au début c'était illégal, et qu'on continue avec les aires d'accueil. Elle précise, concernant l'aire de Tourville, qu'heureusement qu'ils ont Sud Ouest pour savoir que les choses sont faites,

du fait qu'aucun panneau de travaux n'a été affiché, et que les habitants ont découvert les choses parce qu'ils sont allés voir les ouvriers pour apprendre véritablement ce qu'il en était.

Elle tient à le signaler en tant que porte parole des habitants, qu'il y a un manque total de concertation sur ce quartier. Elle fait remarquer qu'on leur demande un avis, et au bout du compte, cet avis ne sert à rien, parce qu'on leur impose tout, à commencer par l'Etat, et ils ne font que subir.

M. FAYET trouve un peu dommage que la CUB soit mise en accusation, et victime de tant de reproches, alors que précisément, elle a essayé de leur dire que ce sont plutôt les communes qui sont en compétence directe. Aussi les incite-t-elle à regarder plutôt dans chaque commune ce qui se passe, et à balayer devant leur porte avant d'accuser la CUB de lenteur.

Elle persiste à dire que, collectivement, elle pense que l'on a quand même bien avancé, que les choses sont bien en route, cette fameuse aire de Tourville étant faite et prête à ouvrir.

Elle dira juste à Mme NOEL qu'elle a sans doute mal compris ce qui se passait sur Bordeaux, puisque une aire était demandée dans le deuxième schéma, sur la rive droite, Lormont, ou Bouliac, Cenon, Artigues, Floirac, ou Bordeaux Bastide, et le Maire de Bordeaux a fini par dire un peu excédé devant le refus de toutes les autres, que cela se fera sur Bordeaux, et il a demandé qu'on recherche un terrain. Elle trouve que c'est quand même plutôt courageux de rechercher une implantation d'aire d'accueil avec un foncier qui est contraint et devenu extrêmement cher. Elle précise que cela a été fait, acté par le Maire de Bordeaux et ils vont le faire. Elle souligne que les réserves de la ville de Bordeaux portaient sur le nouveau schéma et sur la demande de 50 places nouvelles dans l'agglomération, avec des documents qui fluctuent un petit peu, et elle espère que cela sera figé par le Préfet puisque initialement, il était prévu sur la CUB sud, et puis après, on est revenu sur la CUB, et plutôt à Bordeaux. Elle indique que le Maire de Bordeaux a alors dit qu'il ne pouvait y en avoir deux, car une à Bastide et une à Bordeaux Nord qui existe déjà, c'est assez ! Elle souhaite que le schéma précisera dans sa version définitive ce qui était inscrit initialement, c'est-à-dire que les nouvelles places demandées à la CUB seraient plutôt sur le sud de la CUB, sans trop préciser sur quelle commune.

Elle estime que globalement, on avance plutôt bien sur ce dossier compliqué.

M. le Président Vincent FELTESSE veut bien que l'on cible les communes, mais il rappelle simplement la réalité à Blanquefort, où quand il y a des caravanes qui arrivent chez Ford, elles sont des milliers, et où, quand il y a des descentes de gendarmes au Petit Lacanau, ce sont 400 gendarmes pour une descente. Il voudrait savoir où il y a autant de concentration de police, ailleurs dans l'agglomération bordelaise.

Il veut bien recevoir des leçons sur tous ces domaines qui sont sensibles, mais il considère qu'il est bien d'être sur le terrain, de connaître la réalité, de discuter avec les gens du voyage, les associations, plutôt que d'être dans des discours théoriques et d'avoir des paroles selon lesquelles la politique de la CUB est assez regrettable, surtout quand on voit les résultats depuis quelques années au niveau de la CUB. Il déclare s'adresser là à Marie-Claude NOËL.

Sur la question de Bordeaux Nord qu'il ne mésestime pas, il rappelle que l'aire de Tourville a été ciblée depuis un certain temps, et que puisqu'il y avait un problème de compétence, la CUB a dit qu'on allait résoudre les problèmes des aires de grand passage et ils en ont parlé plusieurs fois, y compris ici. Il considère qu'on ne peut donc pas dire que les élus porte parole de la population ne soient pas au courant.

Il souligne donc que sur ce dossier où il y a un peu de solidarité et de courage, comme sur d'autres, et notamment celui des Roms, et où l'on se réfugie chacun dans son coin, il a des valeurs qui sont des valeurs de gauche, et il n'ira jamais sur les égoïsmes municipaux. Il ne tient d'ailleurs pas à leur dire les propos qu'il a entendus sur les gens du voyage.

Puis il propose au Conseil d'acter le principe sur cet avis.

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ
M. MILLET vote contre

M. FLORIAN

2011/5/ 38 Blanquefort Ecoparc - Avenant à la convention de cession d'un terrain de 64 162 m² à la Société FIRST SOLAR Inc. - Décisions

M. FLORIAN se déclare moins pessimiste qu'on aurait pu l'être à l'issue du décret. Il se dit que si First Solar prend la peine de les solliciter pour gagner du temps, c'est que tout espoir n'est pas perdu. A côté de cela, il souligne que la CUB se protège juridiquement et financièrement avec le paiement d'un loyer, la réévaluation du prix de vente en juin 2012 si c'était nécessaire, le bénéfice des travaux réalisés, et le versement effectif de 30% du montant H.T de la vente. Il considère que l'on n'insulte pas l'avenir et qu'il faut espérer que First Solar rentre dans les critères qui seront retenus le moment venu sur les appels d'offres lancés par l'État, et que l'on puisse avoir cette installation sur notre territoire.

M. PENEL considère que cette délibération montre une volonté de la CUB de s'inscrire avec persévérance dans le maintien du projet industriel First Solar Inc, à fort potentiel économique et social, sur la commune de Blanquefort. Il estime que cette persévérance doit être le fil conducteur d'une approche nouvelle, dynamique dans le développement économique à forte densité industrielle sur notre agglomération, et qui tournerait ainsi le dos à une vision économique mortifère, de logique inéluctable de désindustrialisation qui perdurait ces dernières années sur l'ensemble de notre région. Il ajoute que c'est cette logique qui amenait nombre de décideurs économiques et politiques à accepter, par exemple, le désengagement industriel de Ford comme inéluctable sur le site de Blanquefort.

Il considère qu'il est heureux que les salariés de cette entreprise, avec le soutien de plus en plus large de citoyens, aient refusé de plier devant cette logique de rentabilité financière immédiate pour quelques actionnaires de ce groupe international.

Il rappelle que c'est ce rassemblement autour de cette exigence sociale et économique de défense de ces emplois sur ce site, qui a obligé Ford à revoir sa copie et que c'est ce

rassemblement, cette exigence, qui doit se poursuivre pour écrire de nouvelles pages à cette copie, tant en terme d'emplois que d'acquis sociaux, autour de nouveaux projets industriels durables comme le véhicule propre, par exemple.

Ainsi, il pense que l'on peut afficher clairement qu'après la Sogerma hier, Ford aujourd'hui, First Solar demain, notre agglomération a un vrai devenir industriel.

Il précise que c'est d'ailleurs à cet enjeu, à cette nouvelle culture, que le représentant de la Banque de France les appelait à répondre lors d'une de leurs dernières réunions de commission de développement économique.

Ainsi, les élus Communistes et apparentés appellent à enrichir le schéma de développement économique, voté dernièrement par la Communauté, de cet enjeu, de cette nouvelle culture industrielle, pour un plein développement économique qui leur permettra, non seulement d'atteindre, mais surtout de dépasser les 75 000 emplois devant répondre à ce Bordeaux 2030 qui est envisagé.

M. MAURAS indique qu'il ont eu une réunion de travail intéressante avec la Banque de France et la Caisse des Dépôts, qui a démontré ce qu'ils savaient tous, c'est-à-dire la nécessité absolue de renforcer leur tissu industriel productif, et donc à regretter ces retards dans cette décision majeure d'implantation pour notre agglomération, pour préparer les emplois de demain et conforter leur économie. Il rappelle la motion qu'ils ont votée à la majorité en début d'année, motion qui est toujours d'actualité malheureusement, et ils regrettent le manque d'ambition et de clarté de l'État dans ce domaine.

M. FLORIAN se félicite des déclarations de **M. PENEL**, et croit qu'ils ont démontré collectivement avoir un souci d'accueillir, de pérenniser leurs activités industrielles. Il indique qu'ils ont des bonnes nouvelles, mais sans vouloir rien déflorer, ni dévoiler, il ajoute qu'il y a une réunion autour de M. le Préfet pour le financement du projet Ford, et cela a l'air d'aller dans le bon sens.

Il précise rester optimiste sur First Solar, où l'on s'est donné les moyens, car il pense que c'est aussi le rôle d'une collectivité que de prendre les risques et les assume financièrement. Comme **M. le Président** parlait tout à l'heure de l'emploi, il fait observer qu'il y a quand même près de 400 emplois à la clef, et puis une filière d'excellence sur laquelle on se positionne fortement.

Il est tout à fait ravi des prises de position des uns et des autres sur ce dossier.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FLORIAN

2011/5/ 45 Bordeaux - Projet de Centre Culturel et Touristique du Vin - Modification du bénéficiaire de la subvention d'investissement - Subvention de fonctionnement pour l'année 2011 à l'association C.C.T.V - Convention - Décision - Autorisation

M. FLORIAN présente le rapport en précisant qu'initialement, l'association qui va leur faire la présentation tout à l'heure, devait arrêter sa mission en 2010, mais elle est prorogée jusqu'à l'ouverture, après construction du centre.

Il précise que sur l'enveloppe des 6 M€ sur laquelle le Conseil a délibéré, ils détachaient 197 000€ pour abonder les actions de fonctionnement de l'association en terme d'études, de promotion du projet, et ils sont à parité avec leurs partenaires historiques du projet.

M. le Président Vincent FELTESSE indique qu'il va procéder de la même manière que tout à l'heure en suspendant la séance, et en accueillant MM Philippe MASSOLE et M. Florent FATIN pour leur faire une présentation de ce projet.

La séance est suspendue pour procéder à la diffusion d'un film et d'un diaporama commentés par les intervenants extérieurs.

M. MASSOLLE propose de rentrer tout de suite dans le vif du sujet en projetant un film de 3 minutes 30 qui a permis au jury de sélectionner ce candidat.

Puis il indique qu'on est sur un projet qui va se consacrer aux civilisations du vin. On n'y parle pas du vin de Bordeaux, mais du vin dans sa dimension culturelle et universelle. Les deux principaux acteurs de l'équipe qui a été retenue sont une agence d'architecture qui s'appelle X-TU, qui est une agence assez jeune basée à Paris, et qui s'est associée pour faire ce projet à une agence de scénographie londonienne qui s'appelle Casson Mann.

Concernant la hauteur totale du bâtiment, au plus haut, on est à 45 mètres, avec le belvédère qui est à 37 mètres. On est sur une surface Shon de 14 000 m², utile de 10 000 m², une charpente bois en lamellé-collé, une ombrière ventilée qui fait l'ensemble du bâtiment, et on est sur un principe photovoltaïque organique.

Ce projet s'inscrit parfaitement bien dans le cadre des grands projets touristiques structurants de la CUB, avec qui sont entretenues des relations étroites, et on avance sur beaucoup de sujets. Il s'agit notamment du projet Save, du grand Aréna, des Cascades de Garonne et du fleuve dans sa globalité. On est sur un projet qui est structurant parce que sur une hypothèse de 425 000 visiteurs, les retombées économiques et sociales sont les suivantes : en phase de construction pendant les 3 ans, où il est considéré qu'il y a 10 M€ de richesse qui sont réinjectés tous les ans dans l'économie locale, avec 200 emplois temps plein par an, et surtout, en phase d'exploitation, on est en retombées directes et indirectes et induites à 40 M€ de richesse par an, et 750 emplois durables. On est vraiment sur un projet qui est là pour développer et structurer l'économie.

Ce projet va être moteur dans le quartier dans lequel il s'implante, à l'entrée du PAE des Bassins à flot. C'est une nouvelle destination qui va être consacrée à l'univers du vin et à la gastronomie, et bénéficiera d'un accès multimodal, parce que proche du nouveau pont, avec installation d'un ponton et la chance d'avoir, juste devant, le tram qui passe.

Le site appartient actuellement au Port Autonome. Il va abriter le Centre Culturel du Vin et, sur un site proche qui est celui de la Fourrière actuellement, des activités complémentaires, un village des produits et des vins d'Aquitaine, un hôtel thématique, des bureaux et des parkings.

Puis M. MASSOLE commente le diaporama.

M. FREYGEFOND souhaite poser une question qui n'a pas été abordée, et savoir ce qui est prévu en terme d'accès, notamment sur les places de stationnement. Il imagine qu'il va y avoir beaucoup de touristes et de visiteurs, et il aimerait avoir des précisions sur cela.

M. DUCHENE lui répond qu'il y a un parking qui est prévu sur la fourrière qui se trouve à côté, qu'il y a le tramway, et qu'on aura certainement les navettes fluviales.

Il rappelle qu'il fallait beaucoup de volonté, car ils avaient une cité mondiale du vin qui n'a pas fonctionné, et a perdu sa clientèle au fil du temps, ce qui a plombé le futur. Il estime qu'il a fallu beaucoup de courage à **Alain JUPPE** pour relancer un projet de cette envergure, rassembler toutes les personnes qui étaient prêtes à créer ce lieu, et à le dynamiser. Il précise qu'il y a une scénographie extraordinaire, et fait observer que le centre culturel n'est pas réservé aux grands châteaux, où à une forme d'élite, mais à l'ensemble du monde vitivinicole qui va trouver enfin un lieu d'expression, car souvent lorsque l'on parle de Bordeaux, on se rend compte que c'est la première réflexion que de parler du vin. Il souligne que s'il y a bien une ville au monde, une agglomération, qui est connue par le vin, c'est bien ici, et il fallait donc trouver un lieu qui soit dédié au vin, qui ait une belle dimension architecturale, comme c'est le cas, dans un quartier en devenir, dans une friche portuaire qui va devenir aussi un outil économique. Il ajoute que le véritable enjeu est non seulement le vin, mais aussi l'économie qui se trouve derrière, et on peut à son avis rendre hommage à **Alain JUPPE** de ne pas l'avoir abandonné et de le voir aboutir. Il insiste sur le fait que c'est aussi grâce à la CUB.

M. le Président Vincent FELTESSE ajoute que c'est aussi grâce au Conseil Régional.

M. GUILLEMOTEAU voudrait en premier lieu, saluer la compétence de l'équipe de direction, la modestie de Philippe MASSOLLE dût-elle en souffrir, car il porte ce projet à bout de bras avec sa présidente, et bien aidé par deux facteurs qui viennent d'être soulignés, que sont l'omniprésence du Maire de Bordeaux qui y met toute sa force et sa puissance, en soulignant les deux mots, et puis une équipe qui entoure M. MASSOLLE.

Puis il souligne aussi l'intérêt du projet en terme économique, touristique et culturel, car il croit désormais incontestable et incontesté l'intérêt qui est porté sur ce dossier par l'ensemble des collectivités, ce qui montre à quel point il a une vocation à caractère économique. Il estime que les quelques 400 000 à 600 000 visiteurs qui sont souhaités par an autour de cet immeuble, laissent penser que cela va avoir une retombée touristique importante, puisque le bâtiment en lui-même vaut le détour. Il rend hommage à **M. le Président** qui a souhaité accompagner ce dossier, et a souhaité à l'instar d'**Alain JUPPE**, un geste architectural fort autour de ce dossier, mais également que ce projet s'inscrive dans une politique touristique d'agglomération globale, qui regroupe l'ensemble des projets qui ont été cités tout à l'heure, auxquels il ajoutera le camping de Bruges. Il estime qu'il s'agit d'un projet culturel intéressant qui s'inscrit dans une politique touristique. Il fait également remarquer à un autre titre, qu'on voit apparaître cette vigie sur le nord de l'entrée de Bordeaux par le fleuve, et que va sortir en même temps un projet porté par la Région qui abritera le FRAC au sud, à la place des abattoirs, ce qui va changer aussi les deux entrées de ville.

Pour terminer son intervention, il tient à souligner les limites de ce projet, parce qu'il n'ignore pas qu'un certain nombre de critiques se font jour autour du prix qu'il représente. Il indique

qu'instruction lui a été donnée d'être vigilant, et pour veiller à ce que l'ensemble de la filière vitivinicole soit partie prenante de ce dossier, que les petits producteurs ne soient pas oubliés, et pour faire en sorte d'éviter des débordements. Il précise qu'ils ont été confrontés à un problème avec les fonds européens, et avec les limites qui sont imposées par cela. Il signale enfin que les fonds européens ont été pratiquement absorbés par ce projet, au détriment d'un certain nombre d'autres à l'aspect touristique tout à fait intéressants, notamment sur les côtes de l'Aquitaine, et il estime important de dire qu'ils seront vigilants pour ne pas déséquilibrer les grands principes qui sont portés autour de la politique touristique en Aquitaine.

M. MAURIN déclare qu'il ignorait que **M. GUILLEMOTEAU** faisait partie du futur directoire du vin.

Il tient à apporter un bémol, à savoir que s'il veut bien que l'on considère que ce centre culturel s'inscrit dans un développement économique, quand on regarde l'évolution du projet dans un premier temps, il était question du secteur des bassins à flot, mais pas précisément sur l'ancien atelier de l'ex port autonome de Bordeaux. Il considère que le site des forges est un site véritablement industriel, pour lequel on aurait pu avoir d'autres ambitions. Ce qui l'inquiète, signale-t-il, c'est l'extension qui a été rappelée tout à l'heure par rapport au site de la fourrière, qui va consister à accueillir des parkings, un hôtel, des commerces etc.. Il indique qu'ils étaient tous d'accord pour ne pas obérer le potentiel de développement économique de la plaque portuaire sur laquelle ils ont débattu, et que ce projet va en occulter un grand espace au détriment de nouveaux projets.

Aussi, comme cette assemblée va voter la délibération, il voudrait que soient interpellés très fortement la ville de Bordeaux et le programmiste Nicolas Michelin, pour être sûr que sur le bassin N° 1, d'autres espaces portuaires dédiés à la réparation ou la maintenance navale, ne vont pas être annihilés du fait de la présence de ce centre culturel du vin. Il souhaiterait en avoir l'assurance.

M. DUCHENE lui répond que cela ne remet pas en cause la dynamique économique qui est en train de se développer sur la plaque portuaire, et que cela ne remet pas en cause le positionnement à la construction navale, à condition que cela ne soit pas de l'industrie lourde. Il rappelle qu'aussi bien la CUB que la Mairie ont toujours dit qu'il fallait l'éviter et que sur le secteur des bassins à flot, ce soit du logement et de l'activité économique et commerciale. Il estime que ce qui est présenté là devrait être équilibré.

M. le Président Vincent FELTESSE trouve que c'est plutôt un très beau projet, et il remercie Philippe MASSOLLE de leur avoir présenté de manière publique. Il souligne que ce sera d'autant plus beau que vont se répondre les Cascades de Garonne, Aréna, le Centre Culturel et Touristique du Vin, et le FRAC tout au long de la Garonne dans des échéances assez courtes. Il rappelle qu'on est sur un objectif 2012/2014 sur l'ensemble de ces bâtiments, et pense que cela donnera un aspect important à la Garonne. Il reprend sa casquette de Maire de Blanquefort, pour souhaiter dire qu'on tient aux activités industrielles, et qu'on tient au grand port maritime de Bordeaux, et qu'il faut donc que l'on arrive à articuler les choses en même temps. Il pense que l'on a aussi un potentiel de croissance touristique sur l'agglomération bordelaise, et qu'on serait bien bête de ne pas profiter de l'effet de levier sur le tourisme. Quand on regarde le nombre de nuitées, il constate en effet qu'il y a une marge assez énorme.

Puis il ouvre à nouveau la séance, après avoir remercié à nouveau les intervenants extérieurs pour cette présentation, et met aux voix la délibération.

La séance est ouverte.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2011/5/ 69 Fiscalité professionnelle unique - Attributions de compensation 2011 - Intégration des majorations induites par l'article 57 de la loi S.R.U. - Décision

M. GALAN fait remarquer que les trois questions abordées dans cette délibération ont un point commun, à savoir qu'elles découlaient de la mise en place de la Taxe professionnelle unique qui a été supprimée, mais les obligations liées à cette TPU sont maintenues.

Il souligne que ce n'est pas, bien sûr, le maintien de l'attribution de compensation qui pose problème, mais son financement qui reposait hier sur une recette dynamique de la CUB, la TP, et qui dépend aujourd'hui, pour une bonne part, de dotations de l'État que celui-ci ne rêve que de réduire. Il précise que la demande que fait le groupe des élus Communistes et apparentés d'un retour à une fiscalité dynamique sur les entreprises reste d'actualité.

Il évoque un autre aspect de la délibération, qui est le point fait sur les communes de la CUB ne respectant pas l'obligation de 20 % de logements sociaux et qui acquittent à ce titre une pénalité qui revient à la CUB. Il indique que leur groupe considère que, face à la crise du logement, face à la stagnation de la part du logement social sur la CUB, ce pourcentage de 20 % est insuffisant, et que le montant des amendes, qui s'élève aujourd'hui à la somme dérisoire d'une centaine d'Euro par logement manquant, devrait être revalorisé. Il estime urgent, par exemple, de supprimer la prise en charge par le budget de la CUB de 50 % du montant de l'amende, soit plus de 500 000 € cette année.

Ceci dit, et n'étant pas partisan du « tout ou rien », ils se félicitent que cette année, le montant des pénalités soit doublé, même s'il reste en diminution sur le montant 2009. Il précise que c'est en particulier avec le retour de la ville de Bordeaux dans les communes verbalisées.

Cette décision du Préfet continue cependant à les interroger sur le manque de transparence des décisions du représentant de l'État sur les neuf communes de la CUB déficitaires. Ils sollicitent M. le Président afin de demander à M. le Préfet un rapport, au-delà de ses communiqués de presse, sur la méthode de fixation des amendes et, pourquoi pas, puisque la CUB est responsable du PLH et exerce la délégation à la pierre, que la décision préfectorale soit préalablement soumise à l'avis de cette Assemblée.

M. FREYGEFOND lui répond qu'il y a les textes de loi sur le 50 %, et qu'on ne peut pas y déroger, mais que par contre, ils vont intervenir auprès de l'État par rapport à l'amende qui était basée à partir notamment du dispositif de la TPU, et il faut que l'on intervienne. Il précise qu'il n'y a pas eu de changement de mécanisme, mais qu'il faut faire une intervention en ce sens auprès de l'État.

Il pense que M. le Président transmettra leur demande, et en tout cas, en fera la demande précise auprès du Préfet.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2011/5/ 70 Convention d'Objectifs Cub - Caisse des Dépôts et Consignations 2011-2014 - Autorisations de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FELTESSE

2011/5/ 93 Modification de la représentation de la Communauté Urbaine de Bordeaux au sein de divers organismes- Désignations

M. le Président Vincent FELTESSE recueille l'accord unanime du Conseil pour qu'il ne soit pas procédé à un vote à bulletin secret, ainsi que sur les candidatures proposées.

DÉSIGNATIONS EFFECTUÉES

CCSPL : M. DUPRAT

Titulaire : M. GAUZERE

Suppléant : M. JOUBERT

M. le Président Vincent FELTESSE lève la séance à 13 H 15.

Le Secrétaire de séance

M. CHAUSSET