

**COMMUNAUTE URBAINE
DE
BORDEAUX**

**CONSEIL DE COMMUNAUTE
SEANCE PUBLIQUE DU VENDREDI 13 JUILLET 2012 A 09 H 30
(Convocation du 02 juillet 2012)**

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

ETAIENT PRESENTS :

M. FELTESSE Vincent, M. JUPPE Alain, M. DAVID Alain, M. BENOIT Jean-Jacques, M. BOBET Patrick, Mme BOST Christine, M. BRON Jean-Charles, Mme CARTRON Françoise, M. CAZABONNE Didier, M. CHAUSSET Gérard, Mme CURVALE Laure, M. DUCHENE Michel, M. DUPRAT Christophe, M. FAVROUL Jean-Pierre, Mme FAYET Véronique, M. FLORIAN Nicolas, M. FREYGEFOND Ludovic, M. GAÜZERE Jean-Marc, M. GELLE Thierry, M. GUICHARD Max, M. HERITIE Michel, Mme ISTE Michèle, M. LABARDIN Michel, M. LABISTE Bernard, M. LAMAISON Serge, Mme LIRE Marie Françoise, M. OLIVIER Michel, M. PIERRE Maurice, M. PUJOL Patrick, M. ROSSIGNOL Clément, M. SAINTE-MARIE Michel, Mme DE FRANCOIS Béatrice, M. SOUBIRAN Claude, M. TOUZEAU Jean, M. TURON Jean-Pierre, Mme LACUEY Conchita, M. MAURRAS Franck, M. SOUBABERE Pierre, Mme TERRAZA Brigitte, M. ASSERAY Bruno, Mme BALLOT Chantal, M. BOUSQUET Ludovic, Mme BREZILLON Anne, Mme CAZALET Anne-Marie, M. CAZENAVE Charles, M. CHARRIER Alain, Mme CHAVIGNER Michèle, Mme COLLET Brigitte, Mlle COUTANCEAU Emilie, M. COUTURIER Jean-Louis, M. DANJON Frédéric, M. DAVID Jean-Louis, Mme DELATTRE Nathalie, Mlle DELTIPLE Nathalie, Mme DESSERTINE Laurence, Mme DIEZ Martine, M. DOUGADOS Daniel, M. DUART Patrick, M. DUBOS Gérard, M. DUCASSOU Dominique, M. EGRON Jean-François, Mme EWANS Marie-Christine, Mme FAORO Michèle, M. FEUGAS Jean-Claude, 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, Mme HAYE Isabelle, M. HURMIC Pierre, M. JOANDET Franck, M. JUNCA Bernard, M. LAGOFUN Gérard, Mme LAURENT Wanda, M. LOTHAIRE Pierre, M. MAURIN Vincent, Mme MELLIER Claude, M. MERCIER Michel, M. MILLET Thierry, M. MOULINIER Maxime, Mme NOEL Marie-Claude, M. PENEL Gilles, Mme PIAZZA Arielle, M. POIGNONEC Michel, M. QUANCARD Denis, M. QUERON Robert, M. RAYNAL Franck, M. RAYNAUD Jacques, M. REIFFERS Josy, M. RESPAUD Jacques, M. ROUVEYRE Matthieu, Mme SAINT-ORICE Nicole, M. SIBE Maxime, M. SOLARI Joël, Mme TOUTON Elisabeth, M. TRIJOLET Thierry.

EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION :

M. CAZABONNE Alain à M. CAZABONNE Didier
M. BENOIT Jean-Jacques à M. DUBOS Gérard à partir de 12 h 15
M. FREYGEFOND Ludovic à M. LABISTE Bernard à partir de 12 h 45 et jusqu'à 13 h 30
M. GAUTE Jean-Michel à M. GAÜZERE Jean-Marc
M. LAMAISON Serge à Mme DE FRANCOIS Béatrice jusqu'à 10 h 10
M. PIERRE Maurice à Mme CARTRON Françoise à partir de 13 h 40
M. SAINTE-MARIE Michel à M. FELTESSE Vincent jusqu'à 10 h
Mme TERRAZA Brigitte à Mme BOST Christine à partir de 13 h 20
M. AMBRY Stéphane à M. MERCIER Michel
M. ANZIANI Alain à Mme. EWANS Marie-Christine
M. BAUDRY Claude à M. CHARRIER Alain
Mme BONNEFOY Christine à M. GARNIER Jean-Paul
M. BONNIN Jean-Jacques à M. DUART Patrick
M. BOUSQUET Ludovic à Mme LAURENT Wanda jusqu'à 11 h 15
M. BRUGERE Nicolas à M. LOTHAIRE Pierre
Mme CAZALET Anne-Marie à M. CAZENAVE Charles jusqu'à 10 h 35 et à partir de 14 h 05
Mme COLLET Brigitte à M. QUERON Robert jusqu'à 11 h 30

M. DAVID Yohan à Mme LIRE Marie Françoise
M. DELAUX Stéphan à Mme PIAZZA Arielle
Mme DESSERTINE Laurence à M. DUCASSOU Dominique jusqu'à 10 h 45 et à partir de 13 h
Mme DIEZ Martine à Mlle COUTANCEAU Emilie à partir de 12 h 45
M. DUPOUY Alain à M. REIFFERS Josy
Mlle EL KHADIR Samira à M. MOULINIER Maxime
M. GUILLEMOTEAU Patrick à M. DUBOS Gérard jusqu'à 10 h 40
M. JOUBERT Jacques à Mme CHAVIGNER Michèle
Mme LIMOUZIN Michèle à Mme FAORO Michèle
M. MANGON Jacques à M. GUYOMARC'H Jean-Pierre
M. MOGA Alain à Mme SAINT-ORICE Nicole
M. PAILLART Vincent à M. RAYNAUD Jacques
Mme PARCELIER Muriel à M. SOLARI Joël
M. PEREZ Jean-Michel à M. DOUGADOS Daniel
M. RESPAUD Jacques à M. TRIJOLET Thierry à partir de 12 h 45
M. ROUVEYRE Matthieu à Mlle DELTIPLE Nathalie jusqu'à 9 h 55
M. SIBE Maxime à Mme DELATTRE Nathalie jusqu'à 10 h 15
Mme WALRYCK Anne à Mme BREZILLON Anne

EXCUSE :

M. ROBERT Fabien

LA SEANCE EST OUVERTE

DESIGNATION D'UN SECRETAIRE ET D'UN SECRETAIRE ADJOINT

MM. OLIVIER et PIERRE ont été désignés respectivement comme Secrétaire et Secrétaire Adjoint de séance.

ADOPTION DU PROCES VERBAL DU 25 MAI 2012

Le procès verbal de la séance du 25 mai 2012 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**

- Convention occupation locaux scolaires : école maternelle Stendhal à Bordeaux par l'Association U.S. CHARTRONS pour l'année 2012.

POLE ADMINISTRATION GENERALE **Direction de la commande publique**

- Liste des MAPA notifiés en mai et juin 2012.
- Liste des marchés notifiés en mai et juin 2012.

POLE DYNAMIQUES URBAINES **Direction du Foncier**

- 2012/828 du 31/05/2012 - Arrêté d'acquisition - SAINT LOUIS DE MONTFERRAND – 34 rue Roger Espagnet – consorts LAPALUS/BARREAU - 816 € - 23,211208220,TL00,VCA00.
- 2012/829 du 31/05/2012 - Arrêté d'acquisition + travaux - SAINT LOUIS DE MONTFERRAND – rue Roger Espagnet – M. BECARY Mme FOURCADE - 19 900 € - 23,2112,8220,TL00,VCA00.
- 2012/830 du 31/05/2012 - Arrêté d'acquisition - SAINT LOUIS DE MONTFERRAND – 30 rue Roger Espagnet – M. DUMEIGE - 4 560 € - 23,2112,8220,TL00,VCA00.
- 2012/831 du 31/05/2012 - Arrêté d'acquisition+ travaux - SAINT LOUIS DE MONTFERRAND – 6 rue Roger Espagnet – Mme ANGEVIN - 20 194 € - 23,2112,8220,TL00,VCA00.

- 2012/832 du 31/05/2012 - Arrêté d'acquisition - BASSENS – 38 rue Pasteur – Mme QUINTARD - 360 € - 21,2112,8220,TB00,VA1A.
- 2012/833 du 31/05/2012 - Arrêté d'acquisition - BASSENS rue Pasteur – M. et Mme GOUBIL - 600 € - 21,2112,8220,TG00,VA1A.
- 2012/834 du 31/05/2012 - Arrêté d'acquisition + travaux Tramway - BEGLES – 24 rue Dilly – M. et Mme BOURGEOIS - 33 500 € - 21,21110002,KD00,TW30.
- 2012/840 du 01/06/2012 - Arrêté d'acquisition + travaux Tramway - BEGLES – diverses parcelles – SA d'HLM ICF ATLANTIQUE - 584 903 € - 21,21110002,KD00,TW30.
- 2012/841 du 01/06/2012 - Arrêté d'occupation – Tramway - BEGLES – 2 rue Jean Macé – RFF - 011,6132,KD00,TW30.
- 2012/842 du 01/06/2012 - Arrêté d'acquisition + travaux Tramway - BEGLES – 26 rue Dilly – SCI de l'Estey - 99 000 € - 21,21110002,KD00,TW30.
- 2012/843 du 04/06/2012 - Arrêté d'acquisition gratuite - BOULIAC – 18 chemin de Malus - M. et Mme DELAMPLE - 21,2112,8220,TL00,VB06504.
- 2012/844 du 05/06/2012 - Arrêté d'acquisition + travaux - BORDEAUX – 12 rue Bracessat et angle Cité Brulatour – M. et Mme OLIVIER - 22 657 € - 21,2112,8220,TC00,VA1A.
- 2012/845 du 04/06/2010 - Arrêté d'acquisition gratuite + travaux Tramway - MERIGNAC – diverses parcelles – Commune - 189 415,60 € - 21,21110002,KD00,TW30.
- 2012/846 du 04/06/2012 - Arrêté d'acquisition - MERIGNAC – 57ter avenue de la Forêt - M. et Mme GAILLARD - 4 620 € - 21,2112,8220,TN00,VB28104.
- 2012/847 du 04/06/2012 - Arrêté d'indemnisation pour déplacement panneau publicitaire - PESSAC – 10 avenue du Haut Lévêque - société BAACOM - 2 511,60 € - 67,67180002KD00.
- 2012/848 du 04/06/2012 - Arrêté de cession - LORMONT – rue Jean Moulin – entité foncière de la maternelle désaffectée Suzanne Lacorre – OPH Aquitanis - 48 300 € - 77,775,8240,UC32.
- 2012/849 du 04/06/2012 - Arrêté d'acquisition - BORDEAUX – 2 rue Claude Boucher - SCI du Petit Cinéma - 30 500 € - 21,2112,8220,TC00,VA1A.
- 2012/850 du 04/06/2012 - Arrêté de servitude définitive gratuite - CENON – résidence les Nereides avenue Cassagne et rue du 8 mai 1945 – SAEM InCité - 21,2112,8310,TE00,PD00 - 21,2111,TE00,UF.

- 2012/925 du 11/06/2012 - Arrêté d'acquisition + travaux – Tramway - BEGLES – 32 rue Alexis Labro – SARL des ETS A GRE - 739 500 € - 21,21110002,KD00,TW30.
- 2012/926 du 11/06/2012 - Arrêté de transfert de gestion gratuit + travaux - BORDEAUX – rue des Tulipes rue du Rossignol – ETAT - 39 482,99 € - 23,2315,8220,TM00,VCA00.
- 2012/927 du 11/06/2012 - Arrêté d'acquisition gratuite - LORMONT - « Le Parc Saint Valentin » rue du Rouquey - SA HLM Domofrance - 21,2111,8310,TE00,PD00.
- 2012/928 du 11/06/2012 - Arrêté d'acquisition gratuite - BLANQUEFORT – rue Jean Moulin – M. COUTAOULA - 21,2112,8220,TC00,VCA00.
- 2012/1021 du 12/06/2012 – DPU - TALENCE – 10 passage Sainte Marie – Mme POURTALET - 108 000 € - 21,8240,2115,UC32,HAA.
- 2012/1022 du 12/06/2012 – DPU - MERIGNAC – 16 avenue Henri Vigneau – M. MARQUET - 450 000 € - 21,8240,2115,UC32,HAA.
- 2012/1063 du 12/06/2012 - Arrêté d'acquisition + travaux Tramway - BEGLES – 1 impasse Delphin Loche et 39 rue du Professeur Bergonié – Club Athlétique Béglais - 99 960 € - 21,21110002,KD00,TW30.
- 2012/1064 du 12/06/2012 - Arrêté d'acquisition + travaux - BRUGES – 69 rue Adrien Allard – Mme DAVID - 14 850 € - 21,2112,8220,TC00,VA1A.
- 2012/1072 du 13/06/2012 - Arrêté d'acquisition + travaux – Tramway - BEGLES – 9 rue Joseph Kosma – M. et Mme GUELL - 79 856,80 € - 21,21110002,KD00,TW30.
- 2012/1073 du 13/06/2012 - Arrêté d'acquisition - SAINT LOUIS DE MONTFERRAND – rue Roger Espagnet – M. JAUMOUILLE - 4 560 € - 21,2112,8220,TL00,VCA00.
- 2012/1074 du 13/06/2012 - Arrêté d'acquisition + travaux - SAINT LOUIS DE MONTFERRAND – 21 rue Roger Espagnet – Mme GUILHEM - 18 119,24 € - 21,2112,8220,TL00,VCA00.
- 2012/1075 du 13/06/2012 - Arrêté d'acquisition - SAINT LOUIS DE MONTFERRAND – rue Roger Espagnet – M. et Mme BOUTINANE - 12 302 € - 21,2112,8220,TL00,VCA00.
- 2012/1076 du 13/06/2012 - Arrêté d'acquisition - SAINT LOUIS DE MONTFERRAND – 35 rue Roger Espagnet – Mme NOEL - 240 € - 21,2112,8220,TL00,VCA00.
- 2012/1077 du 13/06/2012 - Arrêté d'acquisition + travaux - SAINT LOUIS DE MONTFERRAND – 36 rue Roger Espagnet – Mme MAURA - 17 074 € - 21,2112,8220,TL00,VCA00.

- 2012/1078 du 13/06/2012 - Arrêté d'acquisition + travaux - SAINT LOUIS DE MONTFERRAND – 34 rue Roger Espagnet – M. et Mme GRABIS - 28 857 € - 21,2112,8220,TL00,VCA00.
- 2012/1079 du 13/06/2012 - Arrêté d'acquisition + travaux - SAINT LOUIS DE MONTFERRAND – 19 rue Roger Espagnet – Mme BOIS - 34 676 € - 21,2112,8220,TL00,VCA00.
- 2012/1080 du 13/06/2012 - Arrêté d'acquisition + travaux - SAINT LOUIS DE MONTFERRAND – 14 rue Roger Espagnet – Mme GALLERAND - 41 867,10 € - 21,2112,8220,TL00,VCA00.
- 2012/1081 du 13/06/2012 - Arrêté d'acquisition + travaux - GRADIGNAN – 221 route de Léognan - M. et Mme HUGE - 13 396 € - 21,2112,8220,TM00,VB192.
- 2012/1082 du 13/06/2012 - Arrêté d'acquisition + travaux - BEGLES – 66 rue Calixte Camelle – Mme COUTANTIN - 8 800 € - 21,2112,8220,TM00,HB17.
- 2012/1083 du 13/06/2012 - Arrêté d'acquisition + travaux - AMBARES ET LAGRAVE – 40 rue Emille Larrieu - M. et Mme POLLION - 17 300 € - 23,2315,8220,UE00,HC59.
- 2012/1088 du 14/06/2012 – DPU - dispositions de l'arrêté 571 du 11/04/2012 relatives aux prix sont rapportées - MERIGNAC – 136 avenue de l'Yser – Mme DURAND.
- 2012/1089 du 14/06/2012 – DPU - dispositions de l'arrêté 5712 du 11/04/2012 relatives aux prix sont rapportées - SAINT MEDARD EN JALLES – 7 rue Curie – conjoints DUPRAT/GAUDINEAU.
- 2012/1109 du 19/06/2012 – DPU - MERIGNAC – 40 avenue du Chut – Mme LECUYER - 550 000 € - 21,8240,2115,UC32,HAA - 11,6226,8240,UC32.
- 2012/111 du 20/06/2012 - Arrêté d'acquisition gratuite - BASSENS – 43 avenue Victor Hugo – SCCV les Ormes de Vayre - 21,2112,8220,TL00,VA1A.
- 2012/1112 du 21/06/2012 - Arrêté d'indemnisation pour replantation – Tramway - BEGLES – rue Alexis Labro – M. PEREZ - 4 774,36 € - 21,21110002,KD00,TW30.
- 2012/1113 du 20/06/2012 - Arrêté d'acquisition - BLANQUEFORT – rue de la Forge – SCI STPM - 4 190 € - 21,2112,8220,TN00,VB05604.
- 2012/1114 du 20/06/2012 - Arrêté d'acquisition gratuite + travaux – Tramway - MERIGNAC – 14 place Charles de Gaulle – ETAT - 30 000 € - 21,21110002,KD00,TW30.
- 2012/1115 du 20/06/2012 - Arrêté d'acquisition - MERIGNAC – 61 et 63 avenue Aristide Briand - Mme BRIAND - 2 800 € - 21,2112,8220,TN00,VB281.

- 2012/1116 du 20/06/2012 - Arrêté d'acquisition - SAINT MEDARD EN JALLES – avenue Marcel Dassault et avenue de Pagnot – Conseil Général de la Gironde – 4 400 € - 21,2112,8220,TN00,VCA00.
- 2012/1120 du 21/06/2012 – DPU - LE TAILLAN MEDOC – 15B CHEMIN DU Puy du Luc – M. et Mme BETI et la société Civile MINERVA IMMOBILIER - 500 000 € - 21,8240,2115,UC32,HAA - 11,6226,8240,UC32.
- 2012/1137 du 25/06/2012 – DPU - PESSAC – 97 avenue Jean Jaurès – M. DELCROS - 315 000 € - 21,8240,2115,UC32,HAA - 11,6226,8240,UC32.
- AVENANT A LA CONVENTION D'OCCUPATION PRECAIRE - BORDEAUX – détachement d'une propriété RB 132 et 16.
- CONVENTION D'OCCUPATION PRECAIRE - PESSAC – îlot B, avenue Roger Chaumet, îlot E, avenue Montesquieu, îlot F avenue Montesquieu.
- CONVENTION D'OCCUPATION PRECAIRE - BORDEAUX – 49/51 rue Barreyre – Ville de Bordeaux.
- CONVENTION D'OCCUPATION PRECAIRE - BEGLES – 13 rue de la Moulinatte – Association Arc en Rêve.

Communication effectuée

M. le Président Vincent FELTESSE souhaite la bienvenue à ses collègues pour ce Conseil du vendredi 13 juillet qui sera le dernier avant les vacances d'été qu'il espère les meilleures pour les uns et les autres

Puis il communique un certain nombre d'informations comme il est habituel en début de Conseil, et indique qu'Alain JUPPE et lui-même ont inauguré lundi l'exposition qui est intéressante d'Arc en Rêve autour de « 50 000 logements » et qu'il invite les uns et les autres à aller voir.

D'autre part, il précise avoir évoqué hier en Bureau, les éventuelles modifications de date de Conseil et de Bureau, mais en fait, il n'y en n'aura qu'une qui est l'avancement du Bureau de rentrée qui aura lieu le 6 septembre au lieu du 13, parce qu'il va falloir que l'on enclenche assez rapidement les choses.

Il indique avoir évoqué également en Bureau hier, la quasi-conclusion des négociations sur la DSP dite de transition sur l'assainissement, qui ont été des négociations très intenses, grâce au travail fourni par les élus sous la houlette de Jean-Pierre TURON, grâce aussi au travail fourni par les services et par l'Inspection générale, qui a permis plusieurs avancées dont il en mentionnera trois ; la première avancée, c'est une diminution du prix de l'assainissement de l'ordre de 30 %, ce qui fait que la facture d'eau des particuliers baissera de 6 % à partir du premier janvier 2013. Il précise que la deuxième avancée est une meilleure appropriation technique des dossiers, ce qu'on appelle le démixage entre l'eau et l'assainissement, et qui leur permettra de se mettre en ordre de marche pour le passage en régie. Quant à la troisième avancée, il s'agit d'une nouvelle gouvernance puisqu'ils vont créer une société dédiée avec un Conseil d'Administration dans lequel il y aura bien sûr la société privée, bien sûr les élus, mais aussi un certain nombre d'associations d'usagers. Il annonce qu'après beaucoup de discussions, il a décidé de finaliser les négociations avec la

Lyonnaise des Eaux, et ils ont maintenant, trois mois de discussions avec la Lyonnaise des Eaux puis le Conseil sera appelé à un vote à la fin du mois de septembre. Si, par hasard, ces négociations révélaient une différence entre ce qui a été dit ces dernières semaines et le contrat, il souligne qu'ils ont toujours la possibilité de faire évoluer les choses.

Il a pu voir ce matin dans la presse locale que le directeur de Lyonnaise des Eaux émettait une certaine joie à la signature de ce contrat, et il en conclut que si la Lyonnaise des Eaux est joyeuse avec une proposition de baisse tarifaire de 30 %, il y a encore des fortes capacités de négociations et que l'avenant n°8 sur l'eau se présente dans de très bonnes conditions pour la Communauté Urbaine de Bordeaux.

Il voudrait enfin dire, bien sûr, un mot particulier pour Éric DELZANT dont c'est le dernier Conseil de CUB, puisqu'il a été nommé Préfet de la Région Auvergne mercredi matin en Conseil des Ministres. Il aura l'occasion de dire tout le bien qu'il pense de lui à son pot de départ jeudi midi prochain. Il rappelle que selon la tradition républicaine, un préfet prend ses fonctions le troisième lundi après la nomination en Conseil des Ministres, donc les choses vont aller assez vite.

(Applaudissements des élus)

M. JUPPE voudrait associer ces félicitations à celle du groupe Communauté d'Avenir, car ils ont beaucoup apprécié la façon dont M. DELZANT a accompli sa mission et ils lui souhaitent bonne chance dans ses prochaines fonctions. Il le dit ici parce que, malheureusement, malgré toute l'affection qu'il a pour lui, il ne va pas différer son départ en vacances, et ne pourra donc pas être là le jour de son pot de départ, mais il y sera par la pensée.

Puis il indique à M. le Président qu'il lui propose un projet de motion à propos des lignes à grande vitesse qu'ils ont élaboré, déposé, et qui sera examiné selon la bonne règle en fin de séance.

Il rappelle que des informations circulent, en effet, selon lesquelles la ligne Bordeaux/Toulouse et la ligne Bordeaux/Hendaye pourraient être remise en cause. Or, sans engager ici un débat de fond, il voudrait rappeler la cohérence générale de ce projet, le GPSO, qui, outre Bordeaux/Tours, comporte la liaison avec la frontière espagnole. Il insiste sur le fait que de l'autre côté, les Espagnols avancent et également vers Toulouse pour, dans un futur plus lointain, se connecter vers la Méditerranée. Il considère que c'est donc ce projet d'ensemble qui a toute sa cohérence et toute son importance, non seulement pour notre agglomération, mais également pour le Département et pour la Région tout entière. Il a observé, d'ailleurs, que le Président du Conseil Régional exprimait hier un point de vue identique. Il voudrait aussi souligner que l'abandon de Bordeaux/Toulouse pourrait compliquer la réalisation de Tours/Bordeaux, puisque la région Midi-Pyrénées a conditionné sa participation financière à Tours/Bordeaux à la réalisation de Bordeaux/Toulouse. Enfin, il précise que ce projet permettrait aussi de récupérer des sillons pour développer le ferroutage ferroviaire, si la SNCF y arrive un jour.

Donc pour toutes ces raisons, tout en comprenant que la dureté des temps peut conduire à un certain phasage de l'opération, il leur paraît important que le Conseil de Communauté réaffirme son attachement à l'objectif et à l'ensemble du projet.

M. GUICHARD indique que les élus Communistes et Républicains vont marquer eux aussi leur attachement à la LGV, mais par contre, ils vont marquer aussi leur détachement des formes de financement, puisque l'État se désengage totalement sur ces aspects-là, et il annonce que cela fera partie, d'ailleurs, d'un petit débat dans le cadre du budget supplémentaire. Ils exigeront donc que l'État reprenne des engagements qu'il avait

abandonnés ces derniers temps, mais il sait que M. JUPPE va peut-être revenir là sur des positions qu'il avait précédemment, car il pense qu'il y a un vent de changement qui s'est produit.

Il lui fait donc observer que cela va être un peu compliqué pour qu'ils votent sa motion.

M. JUPPE ne souhaite pas engager un débat, mais il tient à rassurer Max GUICHARD sur le fait qu'il n'a pas changé d'avis sur le financement.

M. CHAUSSET souligne que lorsqu'il y a des motions, elles sont souvent annoncées la veille et sont présentées. Les Verts verront éventuellement ce que M. JUPPE présente, cela dit, ils avaient écrit au mois de février, pense-t-il, pour demander à ce que les études alternatives soient présentées au Conseil de Communauté, notamment pour la poursuite du GPSO. Il pense que les propos du ministre, Monsieur CAHUZAC, sont à remettre aussi dans le contexte, et qu'il est peut-être bien, aujourd'hui, de remettre à plat l'ensemble du dossier, bien sûr pas de remettre en cause sur Bordeaux, mais de revoir où il y a des priorités, et ce que disent les études alternatives, pour qu'enfin, on puisse faire peut-être « reset » sur le dossier et repartir sur des bases saines pour tout le monde en tenant compte des difficultés de financements, notamment.

M. le Président Vincent FELTESSE tient également à s'exprimer sur une discussion qu'ils auront en fin de plénière. Il s'est naturellement entretenu de ce sujet avec le Président de la Région qu'ils ont vu concernant les propos généraux, mais en même temps pas rassurants, de Jérôme CAHUZAC. Il indique que sa position n'a pas bougé, car effectivement, il y a une cohérence sur les trois liaisons, et la liaison Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/Hendaye, est pour lui presque aussi importante, voire plus, que Bordeaux/Paris dans la stratégie métropolitaine.

Ils verront, durant cette motion, la rédaction proposée qu'évoquait Alain JUPPE mais il tient aussi à ce qu'il y ait bien un front uni des collectivités (Département, Région, Communauté urbaine, grandes villes), parce que c'est comme cela qu'ils avaient réussi ces dernières années à faire avancer ce dossier qui s'inscrit dans le temps long.

Puis il évoque le déroulé de cette séance, sachant qu'ils auront une plénière longue, et ont prévu la journée pour débattre. Il a cru comprendre de la part d'un certain nombre de ses collègues que si les débats pouvaient être plus denses, ils préféreraient. Ils verront bien, car ils ont différents sujets majeurs à l'ordre du jour, et il propose qu'ils commencent par quatre sujets majeurs et ils verront après les autres que sont en premier le Grenelle des Mobilités, ensuite le rapport d'activités sur la DSP Transports et leur position sur la DSP Transports à venir, puis le débat d'orientation sur le foncier, avant la grande salle de spectacles et enfin le déroulé plus classique de l'ordre du jour.

M. GUICHARD indique que les élus Communistes et Républicains voteront contre sur la 62 et sur les VEFA (64, 65, 66).

M. CHAUSSET annonce que les Verts s'abstiendront sur la n°8.

M. le Président Vincent FELTESSE précise que suite à une discussion qu'il avait eue avec le groupe communiste, ils auront aussi à un moment ou un autre, une intervention sur l'avenir de First Aquitaine Industrie, et de Ford, puisque, comme on l'a malheureusement vu, les inquiétudes sont bien présentes compte tenu du contexte de l'industrie automobile. Il indique que cela interviendra en fin de Conseil.

Puis il enregistre l'accord du Conseil pour le regroupement de ces affaires et met donc aux voix l'ensemble de ces délibérations, après qu'ait été signalé le retrait des affaires suivantes :

AFFAIRES RETIREES

M. CHAUSSET

2012/7/ 46 Construction du tramway de la 3ème phase - Extensions des lignes A, B et C - Travaux de déplacement et de protection des réseaux - Convention avec ERDF - Approbation - Autorisation de signature

AFFAIRE RETIREE

M. GELLE

2012/7/ 75 Travaux de réalisation d'infrastructures de télécommunications électroniques en vue de résorber les zones actuellement mal desservies en matière d'accès à Internet sur le territoire de la Communauté Urbaine de Bordeaux - Aménagement numérique - Contrats avec France Télécom - Autorisation de signature

AFFAIRE RETIRÉE

M. CAZABONNE

2012/7/ 40 Locaux de pré-collecte mutualisés - Mise en place d'une tarification pour leur accès - Décision – Autorisation

AFFAIRE RETIREE

Les affaires regroupées sont les suivantes :

AFFAIRES REGROUPEES

M. DAVID

2012/7/ 1 Ajustements Juin 2012 - Projets de voirie- Confirmation de décision de faire - Approbation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2012/7/ 2 Marchés Publics - Territoire de la Communauté Urbaine de Bordeaux - Travaux courants de voirie 2013 - 2017 - Appel d'offres – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2012/7/ 3 Villenave d'Ornon - Contrat de co-développement - fiche action n°1. «Requalification de l'avenue Mirieu de Labarre entre la Place de Courréjean et le Chemin du pas de la Côte». Ouverture de la concertation - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2012/7/ 4 PESSAC - Aménagement d'une liaison cyclable entre le Domaine Universitaire et la limite de commune avec Cestas - Section Domaine Universitaire / Avenue du Pontet - Marché lot 1 voirie n° 10 210 U - Travaux supplémentaires - Avenant n° 1 - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2012/7/ 5 PESSAC- Aménagement des espaces emblématiques du centre ville- Place de la 5° république- Avenant n°2- Marché n°11164U - lot 1 infrastructures : groupement Fayat TP - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2012/7/ 6 Marché public- Travaux d'infrastructures, mobiliers urbains, éclairage public et espaces verts sur voies diverses du centre ville de Pessac (hors espaces emblématiques) - Appel d'offres- Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2012/7/ 7 Pessac - Aménagement d'une liaison cyclable entre le domaine universitaire et la limite de commune de Cestas - Section Domaine Universitaire / Avenue du Pontet -Marché lot 2 passage inférieur avenue de Saige n°10211 U - Avenant n°1 - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2012/7/ 8 TALENCE - Opération de recomposition urbaine du "Coeur de quartier" de Thouars : programme de travaux d'infrastructures de requalification des voiries et création d'un espace public central paysager : Bilan de la concertation- Décision - Approbation

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

Le groupe des élus Europe Ecologie les Verts s'abstient

M. DAVID

2012/7/ 9 Bordeaux - Projet d'aménagement d'une voie nouvelle reliant les rues Surson et Chantecrit dans l'îlot Dupaty - Ouverture de la concertation - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2012/7/ 10 Bordeaux - Aménagement de voirie de desserte permettant une liaison bus pour le futur pont Bacalan Bastide - Modalités techniques et financières de réalisation d'ouvrages de compétence communale - Eclairage public - Subvention d'équipement sous forme de fonds de concours - Convention - Approbation - Autorisation de signature - Décision modificative n°8 - Budget Principal - Adoption

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2012/7/ 11 Cenon - Aménagement de voirie de desserte permettant une liaison bus pour le futur pont Bacalan bastide - Modalités techniques et financières de réalisation d'ouvrages de compétence communale - Eclairage public - Subvention d'équipement sous forme de fonds de concours - Convention - Approbation - Autorisation de signature - Décision modificative n°9 - Budget Principal - Adoption

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2012/7/ 12 Lormont - Aménagement de voirie de desserte permettant une liaison bus pour le futur pont Bacalan Bastide - Modalités techniques et financières de réalisation d'ouvrages de compétence communale - Eclairage public - Subvention d'équipement sous forme de fonds de concours - Convention - Approbation - Autorisation de signature - Décision modificative n°10 - Budget Principal - Adoption

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. CAZABONNE

2012/7/ 13 Association "Club de la presse" de Bordeaux - Subvention 2012 - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. CAZABONNE

2012/7/ 14 Coproduction d'émissions sur TV7 Bordeaux relatives aux compétences de la Communauté Urbaine de Bordeaux - Proposition de convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. BENOIT

2012/7/ 16 Technopole de l'agglomération bordelaise - Bordeaux Technowest - Programme d'investissements pour la pépinière Ecoparc - Subvention de la Communauté urbaine de Bordeaux - Convention - Décision – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. BENOIT

2012/7/ 17 Forum Nouvelle Economie Durable NEED 2012 - 13 septembre 2012 - Bordeaux - Subvention de la Communauté Urbaine de Bordeaux - Convention - Décision – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. BOBET

2012/7/ 18 Association ACIDD - Organisation de la 10ème édition de l'Université d'été de la Communication pour le Développement Durable

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

MME BOST

2012/7/ 19 Marchés publics- Prestataire pour l'évaluation durable des projets d'aménagement et de développement urbain - Appel d'offres ouvert - Autorisation de lancement et signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

MME BOST

2012/7/ 20 CENON - PAE CAMILLE PELLETAN - Lancement de l'accord cadre de maîtrise d'oeuvre urbaine - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

MME BOST

2012/7/ 21 LE HAILLAN centre bourg - Modification du Programme d'Aménagement d'Ensemble - Décision – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

MME BOST

2012/7/ 22 BEGLES - Secteur "place du 14 juillet " - Instauration d'un périmètre de prise en considération

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

MME CARTRON

2012/7/ 24 Association Parallèles Attitudes Diffusion - Organisation du Festival Ouvre la Voix du 7 au 9 septembre 2012 - Subvention de la Communauté Urbaine - Convention - Décision – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

MME CARTRON

2012/7/ 25 Ville de Blanquefort - Préfiguration du projet culturel de la vacherie - Subvention de la Communauté Urbaine de Bordeaux - Convention - Décision – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

MME CARTRON

2012/7/ 26 Ville de Parempuyre - Au Fil des Arts du 21 juin au 1er juillet 2012- Subvention de la Communauté Urbaine - Convention - Décision – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

MME CARTRON

2012/7/ 27 Ville d'Artigues-Près-Bordeaux - Art et Paysage du 15 juin au 29 septembre 2012- Subvention de la Communauté Urbaine - Convention - Décision – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

MME CARTRON

2012/7/ 28 Association A.D.M.A.A./ Allez Les Filles - Organisation du Festival Relâche du 29 juin au 31 août 2012 - Subvention de la Communauté Urbaine de Bordeaux - Convention - Décision – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

MME CARTRON

2012/7/ 29 Ville de Bruges - Etude pour la création d'un festival de magie - Subvention de la Communauté Urbaine de Bordeaux - Convention - Décision – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

MME CARTRON

2012/7/ 30 Association Ecrit Cinéma Livre et audiovisuel en Aquitaine - Mise en relation des usagers avec les établissements de lecture publique de l'agglomération - Subvention de la Communauté Urbaine de Bordeaux - Convention - Décision – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

MME CARTRON

2012/7/ 31 Association Les arts au mur - Artothèque - Subvention de fonctionnement de la Communauté Urbaine de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

MME CARTRON

2012/7/ 32 Association Culturelle et Historique Amanieu de Bouliac - Organisation des Médiévales de Bouliac du 7 au 9 septembre 2012 - Subvention de la Communauté Urbaine de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

MME CARTRON

2012/7/ 33 Ville d'Ambès - Festival les Odyssées les 17 et 18 août 2012 - Subvention de la Communauté Urbaine de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

MME CARTRON

2012/7/ 34 Association Musiques de Nuit Diffusion - Organisation du festival des Hauts de Garonne du 5 au 13 juillet 2012 - Subvention de la Communauté Urbaine - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

MME CARTRON

2012/7/ 35 Ville de Gradignan - Salon Lire en Poche du 05 au 07 octobre 2012 - Subvention de la Communauté Urbaine de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

MME CARTRON

2012/7/ 36 Ville de Lormont - Biennale panOramas du 29 et 30 septembre 2012 - Subvention de la Communauté Urbaine de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

MME CARTRON

2012/7/ 37 Ville de Saint Médard en Jalles - Jalles house Rock les 7 et 8 juillet et Patrimoine Mais Presque le 15 septembre 2012 - Subvention de la Communauté Urbaine de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. CAZABONNE

2012/7/ 38 MARCHES PUBLICS - EYSINES - Dans le cadre de la construction du 3ème centre administratif et de garage de la DCTD, aménagement des abords du futur centre, du carrefour Moulineau/Mermoz et requalification de la partie de la rue du Moulineau comprise dans la ZAC Mermoz - Appel d'offres ouvert - Autorisation de lancement et de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. CAZABONNE

2012/7/ 39 Marchés Publics - Réception, Transport et Traitement des déchets reçus sur les centres de transit et de recyclage communautaires et mise à disposition auprès des services municipaux des communes de bacs pour le stockage des sables de balayage et traitement des déchets - Appel d'offres ouvert - Lancement et autorisation de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. CHAUSSET

2012/7/ 41 Développement du réseau de transports en commun - Commission d'Indemnisation Amiable du préjudice commercial - 3e phase du tramway - Modification du règlement intérieur – Autorisations

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. CHAUSSET

2012/7/ 42 Construction du tramway de la 3ième phase - Extensions des lignes A, B et C - Travaux de protection des réseaux - Convention avec REGAZ - Approbation - Autorisation de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. CHAUSSET

2012/7/ 43 Marchés Publics - Tram-train du Médoc - Murs de soutènements 1A, 1B et 2 et travaux de terrassement pour la réalisation du tram train du Médoc - GC 5 - Appel d'offres ouvert – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. CHAUSSET

2012/7/ 44 Marchés Publics - Tram-train du Médoc - Travaux des bâtiments en ligne - BAT TTM - Appel d'offres ouvert – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. CHAUSSET

2012/7/ 45 Construction du tramway de la 3ème phase - extensions des lignes A, B et C - travaux de déplacement et de protection des réseaux - Convention avec France TELECOM - Approbation - Autorisation de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. CHAUSSET

2012/7/ 47 Commune - BRUGES - Tramway phase 3 - Tram train du Médoc - Création d'un ouvrage d'art au niveau de l'échangeur n°6 de la rocade - Convention avec la direction interdépartementale des routes Atlantique - Autorisation de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUCHENE

2012/7/ 50 Bordeaux - PAE des Bassins à Flot - Convention de co-maîtrise d'ouvrage avec la Ville de Bordeaux concernant la réalisation des espaces publics - Approbation – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUCHENE

2012/7/ 51 Bordeaux - PAE des Bassins à Flot - Accord-cadre de maîtrise d'oeuvre pour la réalisation des espaces publics, secteurs Bacalan et Chartrons - Attribution - Décision – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUPRAT

2012/7/ 54 Réseau Tbc - Titres Modalis car-bus - Convention - Décision – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUPRAT

2012/7/ 55 Réseau Tbc - Desserte des Communes de Cadaujac et Cestas - Convention du 27 septembre 2010 - Prolongation d'un délai de validité d'un an - Avenant n°1 - Décision – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUPRAT

2012/7/ 56 Marchés publics - Mise à disposition d'abris voyageurs et de services d'intermodalité - Marché n°04215 U - Avenant n°3 - Autorisation de signer

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUPRAT

2012/7/ 57 Harmonisation tarifaire des lignes interurbaines à l'intérieur du périmètre des transports urbains - Convention - Décision – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUPRAT

2012/7/ 58 Réseau communautaire des transports urbains et transports pour personnes à mobilité réduite - Réseau tbc 2010 – Adaptations

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

MME FAYET

2012/7/ 60 Habitat Participatif - Signature de la "Charte du réseau national des collectivités pour l'habitat participatif" - Décision – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

MME FAYET

2012/7/ 61 Floirac - subvention de réhabilitation au titre du Plan Climat - Résidence Pasteur II Décision – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FLORIAN

2012/7/ 62 MECAFLUIDES ETANCHEITE - Aide à l'immobilier - Décision – Autorisation

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

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

M. FREYGEFOND

2012/7/ 64 ARTIGUES-PRES-BORDEAUX - Société Anonyme d'HLM DOMOFRANCE - Charge foncière et acquisition en VEFA de 2 logements individuels locatifs situés rue Fleur de Lys, "La Petite Arche II" - Emprunts principaux de 69.973 € et 163.271 €, de type PLUS, auprès de la CDC - Garantie – Autorisation

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

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

M. FREYGEFOND

2012/7/ 65 GRADIGNAN - Société Anonyme d'HLM MESOLIA HABITAT - Charge foncière et acquisition en VEFA de 8 logements collectifs locatifs, résidence "Le Diadelphe", terrain A, rue Naudet - Emprunts principaux de 158.486 € et 276.677 €, du type PLAI, auprès de la CDC - Garantie – Autorisation

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

M. FREYGEFOND

2012/7/ 66 GRADIGNAN - Société Anonyme d'HLM MESOLIA HABITAT - Charge foncière et acquisition en VEFA de 17 logements collectifs locatifs, résidence "Le Diadelphe", terrain A, rue Naudet - Emprunts principaux de 466.155 € et 906.860 €, du type PLUS, auprès de la CDC - Garantie – Autorisation

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

M. FREYGEFOND

2012/7/ 67 BORDEAUX - Société Anonyme d'HLM CLAIRSIENNE - Charge foncière et construction de 8 logements collectifs locatifs, "Coeur de Caudéran", résidence "Rhapsodie", 9 à 19, rue Gambetta, 11, place Frédéric Ozanam et 32, rue Basque - Emprunts principaux de 495.020 € et 568.900 €, du type PLUS, auprès de la CDC - Garantie – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2012/7/ 68 FLOIRAC - Société Anonyme d'HLM MESOLIA HABITAT - Charge foncière et construction de 21 logements collectifs locatifs, ZAC des Quais, îlot N1A, rue Emile Combes et avenue Jean Alfonséa - Emprunts principaux de 471.605 € et 2.092.337 €, du type PLUS, auprès de la CDC - Garantie – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2012/7/ 69 FLOIRAC - Société Anonyme d'HLM CLAIRSIENNE - Charge foncière et construction de 20 logements collectifs locatifs, "Les Clairières de Flore", lot 6, résidence "La Solana" - Emprunts principaux de 343.101 € et 1.999.889 €, de type PLUS, auprès de la CDC - Garantie – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2012/7/ 70 VILLENAVE D'ORNON - Société Anonyme d'HLM CLAIRSIENNE - Charge foncière et construction de 35 logements collectifs locatifs, rue Alfred Nobel - Emprunts principaux de 1.175.380 € et 3.083.736 €, de type PLUS, auprès de la CDC - Garantie – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2012/7/ 71 VILLENAVE D'ORNON - Société Anonyme d'HLM CLAIRSIENNE - Charge foncière et construction de 10 logements collectifs locatifs, rue Alfred Nobel - Emprunts principaux de 300.305 € et 781.929 €, de type PLAI, auprès de la CDC - Garantie – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2012/7/ 72 Fiscalité professionnelle unique - Taxe sur les Surfaces Commerciales (TaSCom) - Modulation du tarif de la taxe - Application d'un coefficient multiplicateur pour 2013 – Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. GAÜZERE

2012/7/ 74 Temps de travail des agents grutiers et agents de lavage de la cellule apport volontaire - Service collectes - Direction collecte et traitement des déchets - Autorisation – Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

MME ISTE

2012/7/ 76 Marchés publics-Achat de papiers à copier, papiers graphiques et supports grand format-Appel d'offres ouvert-décision- Autorisation de lancer et de signer

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

MME ISTE

2012/7/ 77 Contrat de gérance CUB/OPH Aquitanis - Compte de résultat - Rapport d'activité pour l'année 2011 - Approbation – Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

MME ISTE

2012/7/ 78 Commande artistique 2ème phase tramway. Réalisation de l'oeuvre "Commence alors la grande lumière du Sud-Ouest" de Pascal Convert : station "Gare de Bègles". Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

MME ISTE

2012/7/ 79 Ecole Maternelle Anatole France - Transfert en pleine propriété à la Commune de Cenon - Convention – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

MME ISTE

2012/7/ 80 Marchés publics - Travaux de démolition d'immeubles sur les communes de la Communauté urbaine de Bordeaux - Marché n° 11 293 Z lot 1 Bordeaux - Avenant n° 2

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

MME ISTE

2012/7/ 81 Commande artistique 2ème phase tramway- Réalisation de l'oeuvre "Les Fées" d'Antoine Dorotte : station "Lagardette Bassens Carbon Blanc"- Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

MME ISTE

2012/7/ 82 Marchés Publics - Prestations de service informatique - Assistance aux utilisateurs "Helpdesk" - Appel d'offres restreint – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

MME ISTE

2012/7/ 83 Marchés Publics - Migration vers Business Object XI : achat de licences, accompagnement, assistance au paramétrage et à la migration des états, hot line et maintenance - Appel d'offres ouvert – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. LABISTE

2012/7/ 84 Service d'archéologie préventive - Création - Autorisation – Approbation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. LAMAISON

2012/7/ 85 Association ACT Média Diffusion - Projet apicole de la Communauté urbaine de Bordeaux : film documentaire "Le Frelon chinois" - Subvention de fonctionnement 2012 - Décision - Convention – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. LAMAISON

2012/7/ 86 Blanquefort - Parc des Jalles - Festival de la Nature du 14 au 16 septembre 2012 - Fonds de concours 2012 - Décision - Convention – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. PIERRE

2012/7/ 87 Adhésion de la Communauté d'Agglomération Royan Atlantique (CARA) au Syndicat Mixte pour le Développement Durable de l'Estuaire de la Gironde (SMIDDEST) - Décision – Approbation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. ROSSIGNOL

2012/7/ 88 Convention financière du site "moijecovoiture.com" - Approbation – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. SOUBIRAN

2012/7/ 89 Abattoir public de Bazas - Travaux de modernisation, d'extension et de création d'une salle de découpe - Aide à l'investissement matériel et immobilier - Convention - Décision – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. SOUBIRAN

2012/7/ 90 Régie de l'abattoir - Budget d'exploitation 2011 - Décision modificative n°1 – Adoption

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2012/7/ 92 VILLENAVE D'ORNON - Acquisition de la parcelle de terrain nue cadastrée BD 154 située 29 avenue Georges Clémenceau appartenant à M. Michel POIRIER - Décision – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2012/7/ 93 EYSINES - ZAC de Carès - Acquisition amiable de l'immeuble sis 34 rue Martin Porc appartenant aux conjoints SEMPEY - Décision – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2012/7/ 94 Bordeaux - Attribution d'une subvention d'investissement pour une étude pré opérationnelle sur le quartier prioritaire du Grand Parc - Année 2012 - Décision – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2012/7/ 95 "Appel à projet pour la création d'une structure multiservices dédiée à la mobilité durable sur l'agglomération bordelaise" - Signature d'une convention entre la Communauté Urbaine de Bordeaux et l'association Voiture & Co - Autorisation – Décision

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ
Désignations effectuées**

M. TOUZEAU

2012/7/ 96 CARBON BLANC - Immeuble bâti sis 17 rue Thérèse cadastré AN 233, appartenant à Madame et Monsieur LAMAIGNERE - Mise en demeure d'acquérir Article L 123.17 du Code de l'Urbanisme - Acquisition - Autorisations – Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2012/7/ 97 Loi n° 95.127 du 8 février 1995 relative aux marchés publics et délégation du service public- Bilan des acquisitions et cessions foncières réalisées en 2011 - Tableau récapitulatif des cessions d'immeubles avec coût historique – Acceptation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2012/7/ 98 FLOIRAC - Immeuble bâti sis 18 impasse Tête Nègre et 19 Chemin Serr, cadastré AE 144 et 145, appartenant aux Consorts BALAGUER - Mise en Demeure d'Acquérir - Article L.123.17 du Code de l'Urbanisme - Acquisition - Autorisation – Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TURON

2012/7/ 99 Participation Financière à l'assainissement Collectif (PFAC) - Mode de calcul et mode de recouvrement - Adoption - Autorisation – Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TURON

2012/7/ 100 Lancement de l'accord cadre pour l'assistance technique dans le domaine de l'assainissement - Décision – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TURON

2012/7/ 101 Lancement de l'accord cadre pour l'Assistance technique dans le domaine de l'eau potable – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TURON

2012/7/ 102 Bouliac - Autorisation de transfert de la compétence eau potable du SIEA à la Communauté urbaine de Bordeaux - Avis défavorable au projet de périmètre du futur syndicat d'eau potable incluant le SIEA - Décisions – Autorisations

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TURON

2012/7/ 103 Marchés Publics - Bordeaux- Mise aux normes de la filière de traitement de l' eau de la station d'épuration Louis Fargue - Marché n° 09238 U - Avenant n° 4 - Décision – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TURON

2012/7/ 104 Marchés Publics - Bordeaux - Modification du schéma directeur pour le projet de la station de Brazza - Marché de maîtrise d'œuvre pour la connexion des réseaux d'assainissement du quai de Brazza vers le quai de Bacalan par liaison sous fluviale - Appel d'Offres Ouvert et sollicitation d'aide financière auprès de l'Agence de l'Eau Adour Garonne - Décisions – Autorisations

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. MAURRAS

2012/7/ 105 AUTO COOL - Programme d'action 2012 - Subvention de la Communauté - Urbaine de Bordeaux - Convention - Décision – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. MAURRAS

2012/7/ 106 Maison Initiative Entrepreneuriat - MIE - Programme d'actions 2012 - Subvention de la Communauté Urbaine - Convention - Décision – Autorisation d'un montant de 15 000 € pour un budget prévisionnel de 250 300 €

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. MAURRAS

2012/7/ 107 Association l'Atelier Remuménage - Subvention de la Communauté urbaine de Bordeaux - Convention - Décision – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. MAURRAS

2012/7/ 108 BORDEAUX - Maison de l'Emploi, de l'Insertion Economique et de l'Entreprise de Bordeaux - Organisation du Salon du Recrutement en Alternance le 4 avril 2012 et des Rencontres Emploi Handicap le 14 novembre 2012 - Subventions de la Communauté urbaine de Bordeaux - Convention - Décision – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. MAURRAS

2012/7/ 109 Association Aquitaine Active - Subvention de la Communauté Urbaine de Bordeaux - Convention - Décision – Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. MAURRAS

2012/7/ 110 Partenariat de la CUB avec les structures de l'économie sociale et solidaire en matière de gestion des déchets - Subvention à l'Association Secours Populaire - Avenant n° 1 à la délibération du 16 décembre 2011 - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. MAURRAS

2012/7/ 111 Plan Local d'Insertion à l'Emploi (PLIE) de l'Agglomération - Partenariats 2012-2014 avec la Communauté urbaine de Bordeaux - Conventions - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

MME TERRAZA

2012/7/ 113 Animation des sites Natura 2000 du réseau hydrographique des Jalles de Saint Médard en Jalles à Eysines et des marais du Bec d'Ambès - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

MME TERRAZA

2012/7/ 114 Périmètre de Protection des Espaces Agricoles et Naturels Périurbains (PPEANP) des Jalles - Elaboration du programme d'action - Attribution d'une subvention au Conseil Général de la Gironde - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

AFFAIRES DEGROUPEES**MME TERRAZA**

2012/7/ 112 Débat d'orientation sur le rapport de synthèse du Grenelle des mobilités métropolitaines

M. le Président Vincent FELTESSE précise qu'il va y avoir un mot d'introduction de **Brigitte TERRAZA** et comme la démarche du Grenelle des Mobilités est partenariale, il leur a semblé intéressant que l'un des présidents d'atelier puisse venir s'exprimer. Il suspendra de manière formelle la séance pour qu'une personne, non conseillère communautaire, puisse s'exprimer et ils auront ensuite un jeu de questions/réponses traditionnelles.

Mme TERRAZA souligne que le Grenelle des mobilités métropolitaines trouve son origine dans le constat que, malgré toutes les démarches communautaires engagées en matière de transports urbains, malgré une augmentation de fréquentation des transports en commun, les actions menées par leurs partenaires autorités organisatrices des transports, ainsi que l'État sur les grandes infrastructures de transports, la situation des déplacements sur l'agglomération, et à proximité, est difficile. Pour répondre à ce phénomène de congestion persistante, alors que la croissance démographique girondine sous-tend un accroissement des déplacements, il est apparu nécessaire de repenser le modèle global de mobilité à court et moyen terme dont elle fait observer qu'il ne pourra plus reposer sur le seul

développement des offres de transports collectifs, notamment dans un contexte de raréfaction de l'argent public. Aussi, elle indique que l'objectif principal de ce Grenelle des mobilités métropolitaines est de proposer des solutions concrètes aux difficultés de congestion vécues quotidiennement par les habitants et les travailleurs de l'agglomération, mais également de répondre au défi à plus long terme que représente l'évolution des modes de transports métropolitains. Elle rappelle la démarche sur l'organisation d'un Grenelle des mobilités à savoir une gouvernance à 6 collèges, un mode de production original, une méthode de travail participative, et une manière de reposer les problématiques à travers des thèmes transversaux qui sont liés à la demande de mobilité plutôt qu'à l'offre de transports. Elle précise que cette démarche a concerné bien évidemment la C.U.B. qui en est à l'origine mais aussi les communes, l'État, le Conseil Général et le Conseil Régional. C'est la raison d'ailleurs pour laquelle le comité des grands projets de l'Agence d'Urbanisme a été sollicitée comme instance de préparation du Grenelle et de ses conclusions, et l'A'URBA a été positionnée comme animatrice de ces travaux.

Elle indique que les acteurs du Grenelle se sont donnés six mois pour répondre aux nombreuses questions posées par les déplacements et les transports dans l'agglomération, six mois de travail pour poser, partager des diagnostics, les hiérarchiser, et suggérer des solutions partenariales et innovantes aux problèmes de mobilité sur notre agglomération. Elle cite les six collèges représentatifs que sont les collectivités territoriales, l'État, les employeurs, les syndicats, les associations, et un sixième collège d'experts, d'universitaires et de personnalités qualifiées. Elle ajoute que six thèmes transversaux de réflexions et de propositions étaient l'objet de six ateliers ; les grands déplacements, la mobilité et l'emploi, les rythmes urbains, la voiture autrement, le partage des futurs, les transports collectifs et l'organisation territoriale.

Concernant le déroulé des travaux, elle précise que l'ouverture des travaux du Grenelle des mobilités métropolitaines a eu lieu le 26 janvier 2012, en séance plénière de l'ensemble des collèges, et qu'ensuite, cinq réunions successives de travail ont été organisées pour chacun des six ateliers, entrecoupées d'une plénière de mi-parcours début avril, avant le rendu en juin 2012 d'un rapport de synthèse des principes proposés. Elle signale particulièrement la séance plénière de mi-parcours du 5 avril qui fut une journée d'échanges clef et qui a permis la mise en commun des travaux des ateliers, favorisant la transversalité des approches et la mise en perspective du travail du second trimestre sur les proposition d'actions. Elle souligne que c'est ainsi qu'on est parvenu à un rapport consensuel entre les six ateliers, et un rapport pour une mobilité fluide, raisonnée et régulée des propositions dans un souci de cohérence et d'efficacité, un partage du plan d'actions, et qu'ont été évoquées les questions de gouvernance et de suivi. Elle précise que les élus ont été, bien entendu, associés au fil des étapes clefs tout au long du processus.

Enfin, elle fait remarquer que ce Grenelle est reconnu par ses participants, de manière unanime, comme instance légitime et efficace de dialogues et de réflexions productives.

Elle indique qu'un rapport de synthèse a été établi par l'A'URBA, annexé à la présente communication, et il va faire l'objet de la présentation à suivre, traduisant les principes et les mesures proposées en conclusion des ateliers de travail.

Elle tient à remercier l'ensemble des acteurs de ce Grenelle dont la synthèse va leur être présentée, les Grenellistes des six ateliers, bien sûr, les personnalités qui ont éclairé les travaux des participants, notamment lors de la plénière de mi-parcours du 5 avril, les services de la Communauté Urbaine qui ont facilité l'organisation des débats et le travail des Grenellistes, et bien entendu, Jean Marc Offner ainsi que ses collègues de l'Agence d'urbanisme. Après l'exposé qui va leur être présenté, il leur sera demandé de bien vouloir apporter leur avis sur les éléments présentés.

M. le Président Vincent FELTESSE propose donc de suspendre le déroulé de la séance pour permettre au directeur régional de l'ADEME, M. BERGEY, de leur présenter rapidement les synthèses intermédiaires du Grenelle des mobilités en sachant, comme l'a évoqué Brigitte TERRAZA, que la cheville ouvrière du Grenelle des mobilités a été l'Agence d'Urbanisme avec, bien sûr, son directeur Jean-Marc Offner, mais aussi un certain nombre de ses collaborateurs, dont Jean-Christophe Chadanson.

La séance est suspendue

Intervention de M. BERGEY

« Effectivement, comme cela a été rappelé, le président a souhaité que ce soit un Grenelliste qui présente les grandes orientations issues du travail qu'a rappelé Mme TERRAZA. Je ne reviens pas sur la méthode et sur l'organisation.

Peut-être, quand même, quelques points sur les travaux. En quelques chiffres, il y a eu 120 participants, à peu près 3 000 prises de parole. Ce qui est quand même relativement important. Une réflexion sur la métropole mais pas simplement, puisque la métropole a des interactions avec le reste du Département, la Région, et plus largement, je dirai que c'était presque une réflexion « urbi et orbi ». Il y avait évidemment en tête des objectifs d'organisation, de proposer un certain nombre d'orientations et de solutions, mais dans un objectif aussi de réduction des impacts sur l'environnement, en particulier dépenses énergétiques et diminution des gaz à effet de serre.

Il y a eu beaucoup de discussions. Il n'y a pas eu d'affrontement. Il y a eu des positionnements, mais il n'y a jamais eu d'affrontement. En tout cas, c'était le travail des présidents et des rapporteurs d'éviter ce genre de débats un peu difficiles. Cela ne veut pas dire qu'il y a eu que des consensus. Il y a eu des points divergents mais, l'idée a été d'arriver quand même à des propositions, à un consensus, et je dirai qu'il y avait un maître mot qui était la co-production. Je crois que le résultat que vous avez dans vos dossiers, c'est effectivement le résultat de la co-production.

En contenu, peut-être deux points :

Le premier c'est une interpellation des élus sur le sujet, avec trois éléments d'interpellation. Le premier c'est que la politique de transport résulte à la fois de choix spécifiques liés aux transports, mais également liés à d'autres politiques, notamment celle d'aménagement (on sait l'étalement urbain, par exemple à l'implantation des écoles, des collèges, des lycées qui engendre aussi un certain nombre de contraintes), la politique foncière, la politique d'habitat, la politique économique et culturelle. Bref toute la politique d'organisation de l'espace urbain et rural du territoire qui implique des impacts sur le transport.

Le deuxième point, c'est une demande aux élus de partir des demandes. C'est le Grenelle des mobilités. C'était volontaire qu'il y ait un « S », parce qu'il a plusieurs mobilités. Il y a plusieurs publics. Il y a plusieurs territoires qui ont des demandes un peu différentes. Il faut essayer d'apporter des solutions en fonction de ces demandes, et pas en fonction d'une solution technique qu'on voudrait imposer.

Il faut répondre à la demande mais il faut aussi faire évoluer la demande. Il est évident que l'usage de la voiture solo, de façon majoritaire dans l'agglomération, pose un problème et qu'il faut aussi que les personnes évoluent en ce sens-là. Ce n'est pas facile.

Troisième point d'interpellation des élus de la part des Grenellistes, comme cela a été un peu évoqué tout à l'heure par Mme TERRAZA, c'est une espèce de droit de suite. Effectivement, il y a eu un travail riche, important, une mobilisation forte dans les ateliers. Personne, évidemment, ne remet en question le fait que ce sont les politiques qui vont décider à différents niveaux, mais que du fait qu'il y a eu ce travail et ces propositions, il y a

une demande de droit de suite, en gros périodiquement, de revenir devant eux et leur dire ce qui a été fait par rapport aux différentes propositions. Dans ces propositions, qui sont relatées dans 20 principes d'actions, le maître mot a été une mobilité fluide, raisonnée et régulée. Trois mots importants sur lesquels je vais un peu revenir. Il y a un Grenelliste qui a dit : « il faudrait passer, dans la mesure du possible, d'une mobilité contrainte à une mobilité choisie ». C'est aussi un élément d'orientation de ces travaux. Il y a un message principal, qui ressort de ces travaux, c'est que la course à la vitesse doit s'arrêter. En clair, le mythe du tapis volant qui nous permet d'aller toujours de plus en plus vite en étant de plus en plus loin de nos lieux de travail et de culture, cela ne marche pas. Cela a beaucoup conduit, d'ailleurs, à l'étalement urbain, puisque, avec la voiture, on pensait qu'on pouvait mettre le même temps que ce qu'on faisait à pied, à vélo ou en transports en commun. Il faut donc réfléchir en termes de fluidité rapide et de fluidité lente. Il faut accepter qu'il y ait des espaces, des voies, qui soient rapides et puis des espaces, des voies qui soient beaucoup plus lents. L'idée c'est a priori de savoir quand on arrive. Ce n'est évidemment pas le cas lorsqu'on prend la rocade le matin ou le soir, où on sait quand on part mais on a du mal à savoir quand on va arriver. Donc des espaces de vitesse, on pense à la voiture, mais aussi à des transports collectifs à haut niveau de service, et puis il faut accepter une régulation explicite. Aujourd'hui, les embouteillages, c'est une régulation implicite. L'idée c'est d'arriver à maîtriser le plus possible le transport, la fluidité des transports, et donc d'éviter le plus possible cette régulation implicite.

Un message : arrêter la course à la vitesse. Deux priorités qui ressortent : la première et elle est vraiment partagée par l'ensemble des Grenellistes, c'est la priorité à l'économie. Cela veut dire quoi ? En termes de transports, c'est évidemment les transports domicile/travail, domicile/études, le transport des salariés pendant leur temps de travail, évidemment tout ce qui est lié aux marchandises, mais également, il ne faut pas oublier toutes les personnes qui sont en recherche d'emploi qui sont des publics particuliers, qui sont quelquefois dans des territoires éloignés des bassins d'emplois, qui n'ont pas forcément de véhicule personnel, qui ne savent pas quelquefois trop utiliser les transports en commun, mais d'essayer d'avoir cette priorité à l'emploi, parce que dans le cadre de l'objectif d'une agglomération millionnaire, évidemment, il faut qu'il y ait de l'activité économique pour que tout cela tourne le mieux possible. Cela signifie, effectivement, des priorités pour les employeurs, qu'ils soient publics ou privés, et après c'est à définir, mais également, cela implique des devoirs, notamment une réflexion éventuelle sur les horaires, sur les services qu'on peut proposer. Par exemple, cela pourrait être des crèches inter entreprises dans un certain nombre de zones. Cela veut dire aussi inciter les salariés à limiter la voiture solo, y compris dans le cadre des déplacements professionnels. On peut se poser des questions sur les véhicules de fonction. Cela veut dire aussi jouer collectif sur les marchandises, leur acheminement et savoir qu'à un certain moment, on est prioritaire, et peut-être qu'à d'autres, on ne le sera pas. Donc ce sont des droits, mais aussi des devoirs.

La deuxième priorité, c'est une cohérence d'objectifs. Cela s'adresse assez directement aux collectivités. C'est notamment une excellente articulation entre les choix des divers niveaux de collectivités, de façon à ce qu'il y ait une cohérence dans les transports, puisqu'on imagine les transports au moins à un niveau départemental, voire plus.

Pour terminer, il y avait cinq grandes orientations. Je vais les citer sans trop m'y attarder dessus.

La première, on l'a dit : c'est partir des demandes des publics et des territoires.

La deuxième c'est d'optimiser les tuyaux avant d'en créer de nouveaux. Il y a évidemment des choses qui ont été faites. On ne part pas de zéro. C'est de regarder si on peut optimiser ce qui existe, et ensuite, éventuellement, d'en créer de nouveaux.

Le troisième point, c'est l'articulation entre incitation et régulation. Cela ne peut pas marcher qu'avec de l'incitation. Cela ne peut pas marcher qu'avec de la régulation et de la réglementation, mais il faut articuler les deux intelligemment.

Le quatrième point, on l'a un peu évoqué, c'est faire changer les comportements. Ne pas raisonner également en tout ou rien. Souvent, quand on parle de co-voiturage, les gens citent toujours le cas de la personne qui ne peut pas. Elle ne peut peut-être pas un jour, elle ne peut peut-être pas deux jours, mais peut-être que trois jours par semaine, elle peut faire du co-voiturage. L'idée c'est de ne pas avoir un raisonnement en tout ou rien.

Le dernier point, je pense que c'est assez bien connu, c'est qu'il n'y a pas de solution unique, évidemment, mais c'est une combinaison de solutions. On raisonne en termes de multi-modalités, et non pas de modalité unique.

Tout cela a été traduit en 18 mesures. Je ne présente pas, car je crois qu'il y aura un débat ultérieur sur les mesures.

En termes de conclusion, je dirai que la demande c'est de jouer collectif entre entreprises et territoires. On l'a vu. C'est les priorités, mais c'est aussi les devoirs. Le collectif, pour les collectivités entre elles, une meilleure articulation entre les différents niveaux. Et le collectif pour les particuliers, c'est-à-dire qu'ils ont un droit à se déplacer et on leur offre des services, mais ils sont aussi dans une communauté, et s'ils ne pensent qu'à eux, s'ils ne voient que leurs déplacements à eux et qu'ils font du déplacement en solo, cela crée des problèmes pour la communauté.

C'est une demande pour une métropole qui a du sens, et notamment du bon sens et du sens commun. »

M. le Président Vincent FELTESSE le remercie et propose de rouvrir la séance pour satisfaire plusieurs demandes de prise de parole.

La séance est ouverte

M. le Président Vincent FELTESSE ayant constaté que seuls des hommes demandaient la parole, **M. CHAUSSET** lui précise qu'il a l'honneur de siéger au GART où il n'y a que des hommes, et que c'est comme ça, le monde du transport et de la mobilité étant vraiment un monde d'hommes. Cela fait peut-être partie du changement culturel à venir, car il pense que l'oeil et l'esprit des femmes seraient sûrement intéressants et très productifs.

Il indique qu'en ce qui concerne son groupe, ils sont satisfaits des orientations et des propositions issues des travaux du Grenelle des mobilités, parce qu'elles reprennent aussi un certain nombre de propositions ou d'idées qu'ils ont soumises depuis un certain nombre d'années. Ils partagent tous le constat de situation de thrombose de plus en plus difficilement vécue par leurs concitoyens ; il suffit de lire la presse quotidienne pour voir que malgré les efforts importants conduits en matière de transports depuis une dizaine d'années, force est de constater que la voiture occupe toujours une place prépondérante dans les déplacements quotidiens, et cette situation est la résultante d'une prise de conscience tardive de notre agglomération, de la nécessité d'investir sur un mode lourd de transports en commun, près de 20 ans après Nantes, mais aussi d'évolutions sociétales que l'on n'a pas su anticiper ni endiguer, à savoir l'étalement urbain, le modèle d'urbanisme commercial, qui ont notamment fortement imprimé les paysages de notre agglomération.

Il ajoute que le cumul de tous ces éléments a conduit à l'installation de comportements aujourd'hui bien difficiles à remettre en question, et ce d'autant plus que l'automobile demeure, du moins pour l'instant, une offre de déplacement encore particulièrement

concurrentielle. Toutefois, en lien avec la question de la congestion automobile et celle des contraintes énergétiques, il relève que la nécessité de revoir le modèle dominant du tout voiture est désormais acceptée par tous, ou par la plus grande majorité. Donc les travaux du Grenelle met en avant une nouvelle mobilité, une nouvelle conception, et il ne s'agit pas d'interdire la voiture, comme il le dit à chaque fois, mais il s'agit de la laisser dans sa zone de pertinence. Dans un contexte de pénurie budgétaire, comme d'ailleurs on le voit avec la LGV pour les collectivités locales, le Grenelle des mobilités présente à son sens, l'avantage, outre celui de reposer sur un mode de production original, de préparer des ébauches de solutions transversales innovantes et même ingénieuses. Il estime que la démarche les incite ainsi à coordonner et dynamiser des initiatives existantes telles que les pédibus, l'auto partage, mais aussi des initiatives sur les temps notamment, et elle les pousse aussi à approfondir des processus initiés en matière de mutualisation et de contractualisation entre les différentes autorités organisatrices de transports. A son avis, elle innove enfin en mettant en évidence le chantier des rythmes urbains, qui constitue l'une des clefs de la mobilité de demain. Il considère qu'en somme, le Grenelle propose une rampe de lancement sur laquelle les élus qu'ils sont peuvent s'appuyer afin de mener trois batailles essentielles à ses yeux, s'ils veulent aller vers une nouvelle mobilité.

Il indique que la première bataille est celle du financement et de l'innovation, ce qui est important, car après avoir investi dans les transports collectifs, il faudra bien sûr continuer, mais on s'aperçoit que cela n'est pas suffisant et qu'il reste nécessaire d'investir dans le réseau structurant. Mais au regard des contraintes et des enjeux, il pense qu'ils n'auront pas d'autres choix que de prioriser leurs politiques, et il leur faudra pour cela être innovant, ce que le Grenelle appelle des innovations de rupture. Mais il leur faudra également trouver de nouvelles recettes pour financer la mobilité et les transports collectifs, car aujourd'hui, ce dont souffrent les transports notamment, c'est le déficit de financements. Il y a des idées et il en mettra une au pot qui n'est pas nouvelle, qui est la dépenalisation et la décentralisation du stationnement qui pourrait être une nouvelle recette affectée aux collectivités, notamment, et serait un véritable levier pour réguler efficacement l'usage de l'automobile. Il va y avoir une nouvelle loi sur la réforme des territoriales, et il serait bien à son avis, que leurs parlementaires puissent pousser ce dossier auprès de la ministre, Mme Le Branchu. Il rappelle que le GART a produit un rapport, notamment son vice-président Louis Nègre, et il y a là un levier très important pour lier le stationnement et la mobilité, et affecter de nouvelles recettes aux collectivités.

Il indique que la deuxième bataille, c'est la reconquête de l'espace public qui est un élément déterminant, notamment pour redonner leur juste place aux piétons et aux cyclistes, et retrouver les éléments constitutifs d'une ville apaisée et propice aux échanges et aux rencontres. Le Grenelle, à travers sa distinction entre la fluidité rapide et lente, apporte là également une nouvelle ressource, et il pense que cette reconquête passe nécessairement par une refonte profonde de la fabrication de la ville. Il y a beaucoup de choses qui ont été faites, y compris à Bordeaux, et à cet égard, la mise en oeuvre d'une liaison circulaire à l'image du bouclage des boulevards, lui apparaît comme une priorité à moyen terme.

La dernière bataille a été évoquée, c'est celle culturelle sur les comportements, dont il souligne qu'il faut déjouer le modèle culturel dominant de la voiture, modèle récent qui, en fait, s'est imposé en une cinquantaine d'années, mais extrêmement prégnant encore aujourd'hui. Il ne s'agit pas d'interdire la voiture, souligne-t-il, mais il s'agit de mettre au centre de la réflexion le piéton qui a été qualifié de cellule souche de la mobilité. Il indique que cette expression l'a beaucoup intéressé, c'est-à-dire que s'il y a une cellule souche, cela veut dire aussi qu'il y a peut-être des métastases sur lesquels il faudra travailler. Cette bataille est essentielle à son avis, et là aussi, il faudra jouer sur le stationnement,

notamment sur le lieu de travail car, par définition, c'est souvent à travers le stationnement qu'on définit le choix de son mode de transport.

Il estime que ces batailles seront gagnées si seulement les élus en charge des AOT sont capables de mettre en oeuvre une gouvernance commune sur un périmètre, il lui semble beaucoup plus large que la Communauté urbaine. Il pense que cette gouvernance doit non seulement piloter la mobilité mais, également, en concertation avec l'État et avec le monde économique, si on veut modifier le comportement et proposer un mieux-vivre en Gironde, ils doivent, à son sens, dépasser rapidement Movable et proposer une véritable instance qu'il avait appelé, en son temps, le conseil métropolitain de la mobilité, muni d'une véritable autorité. Il faudra trouver le système juridique qui est le plus approprié, et il considère que cette autorité doit prendre à bras le corps des sujets comme le covoiturage, l'auto-partage, les pédibus, les horaires des administrations et des écoles, et aussi celui des entreprises.

Pour conclure, il leur semble important de jouer le jeu jusqu'au bout dans ce dossier. Les propositions sont en effet intéressantes et il serait regrettable à son avis, qu'au prétexte de reprendre la main, les élus commencent à « dégrenelliser » le Grenelle. En tant qu'élus il estime que leur rôle reste fondamental dans ce projet et que c'est à eux, en effet, de porter ces réflexions, de les concrétiser et de les « mettre en musique ».

Il suggère de proposer les conclusions du Grenelle aux instances des élus comme le GART, comme la FNAU que M. le Président préside, comme les villes cyclables, et de trouver un temps de les inviter pour justement avoir un travail d'échanges avec les associations d'élus, et notamment si on veut pousser un certain nombre de propositions législatives.

M. OLIVIER considère que le Grenelle des Mobilités a été un très grand brassage d'idées extrêmement intéressantes pour remplir une grande boîte à outils. Les politiques qu'ils sont, ont maintenant une grande boîte à outils dans laquelle il va falloir piocher pour définir une politique cohérente en matière de déplacements urbains. Il ne va pas insister, car Gérard CHAUSSET l'a dit au début de son intervention, sur le fait qu'ils ont choisi ces dix dernières années d'investir massivement dans un moyen de transport public, à savoir le tram et, malgré cela, malgré d'ailleurs le succès du tram, il y a toujours un usage massif de l'automobile, ce qui, bien sûr, est en partie dû à la constitution spatiale de notre agglomération. Mais il se demande s'ils avaient fait le bon choix en termes de transports publics. Le tramway a un immense succès, certes, mais par exemple, mais il se demande si certaines des extensions de la troisième phase étaient vraiment justifiées, compte tenu du coût des investissements qui sont impliqués par ces réalisations et si on n'aurait pas dû, en tout cas dès maintenant, se lancer dans une politique de transports en commun en site propre comme les busways, les BHNS, qui représentent des investissements beaucoup moins importants et qui sont tout aussi efficaces. Il rappelle à ce propos que leurs interventions en matière de transports publics sont extrêmement importantes dans le domaine économique, car cela donne beaucoup de travail au secteur du BTP, cela donne beaucoup de travail aux entreprises de transports de marchandises ou des personnes, et donc c'est extrêmement important. Il tenait à souligner ce volet économique, parce que le Grenelle des mobilités l'a un peu oublié. Il se souvient en assemblée plénière de restitution, (puisque les élus n'ont pas participé au Grenelle des mobilités mais dans les deux ou trois réunions de restitution), d'un accrochage assez sérieux entre la Chambre de Commerce et certaines entreprises, et de la majorité de la salle qui ne se préoccupait pas trop des entreprises. Mais cela a changé et il reconnaît que dans le document final, il y a du changement et que cela a été pris en compte.

Cela étant dit, il y a quand même quelque chose qui, clairement maintenant, parcourt leur assemblée et il écoute cela avec inquiétude, qui est qu'il devient une évidence pour tous qu'il n'y a plus d'argent public, ou tout au moins que l'on est dans ce qu'ils appellent la

raréfaction de l'argent public. Du coup, il y a une alternative qui consiste soit à baisser leurs ambitions en matière de transports publics, soit à rechercher de nouveaux financements, et là, ce n'est pas compliqué à son avis, ce sont les ménages qui vont payer. Il rappelle que dans la boîte à outils, il y a le péage urbain, il y a la vignette automobile, grâce à des experts qui ont été conviés pour expliquer et exposer ces solutions qu'ils trouvaient très originales. Il indique que les élus Communistes et Républicains restent convaincus qu'il faut plus d'argent public et que c'est leur rôle pour améliorer le système de transports en commun. Donc entre contrainte ou incitation, ils auront vite choisi, c'est incitation. Ils n'accepteront pas qu'on fasse peser des contraintes sur les usagers qui, la plupart du temps d'ailleurs, sont contraints et forcés, car, quoi qu'on dise, les déplacements domicile/école, domicile/formation, domicile/travail, on les voit tous les matins et on les voit tous les soirs sur notre agglomération.

Il estime que ce sont des choix politiques qui ont été faits pendant les quarante dernières années qui ont amené à cette situation, notamment la raréfaction de l'argent public, et qui ont fait que notre agglomération s'est étalée dans l'espace, et que maintenant, on est face à des problèmes pratiquement insurmontables. Il faut à leur avis, que la Communauté, dont c'est la compétence, prenne des dispositions. Il soulignera, pour aller un peu dans le détail, que dans le rapport final, on note l'absence du fleuve, c'est qui est quand même assez choquant à son avis. Il y a un magnifique fleuve qui traverse l'agglomération, et il demande ce qu'ils en font par rapport à la politique de déplacement. Il sait bien, parce que s'il ne le dit pas, son collègue Christophe DUPRAT va lui sauter dessus, qu'il y a les navettes fluviales pour le transport des personnes, mais pour ce qui les concerne, ils ont réfléchi et il y a aussi le transport des marchandises. Il invite à penser au gigantesque chantier que sera Euratlantique dans les 10-15 prochaines années et le besoin en matériaux qui en découle, et il demande pourquoi ne pas utiliser le fleuve. Il pense qu'il faudra vraiment y réfléchir. D'autre part, dans le document final, concernant le fret ferroviaire, il estime qu'il faudra en parler, comme des embranchements particuliers pour l'économie. Il trouve aussi que ce qui concerne les véhicules électriques, l'auto-partage avec les véhicules électriques, est aussi un peu absent du document.

M. BOBET note que leur collègue Michel OLIVIER a démarré son intervention présentant ce Grenelle comme un grand brassage d'idées et il partage tout à fait cet avis, et ce qui l'intéresse derrière, c'est, de manière très pragmatique, ce qu'ils doivent faire. Il a une inquiétude concernant la voie ferrée de ceinture qui ne lui semble pas prise en compte, en tout cas pas de manière précise, puisque finalement, il peut penser que ce qui est écrit à la dernière page dans la note de synthèse: « *un réseau de transport collectif doit être également conçu à l'échelle de l'aire urbaine pour une desserte adaptée à la C.U.B. et à sa périphérie, fourni sur un système hybride (TER, cars, et bus à haut niveau de service, tram-train)* » signifie qu'il est question, là, de la voie ferrée de ceinture, mais c'est peut-être le fruit de son imagination. En effet, il n'est pas sûr que ce soit ce qui a voulu être dit dans ce texte. Enfin dans le texte lui-même de l'annexe du Grenelle, dans les programmes d'actions prioritaires, six programmes partenariaux stratégiques : réseau de transports collectifs de l'ère métropolitaine, cela fait peu de choses à son avis. Si à travers ces quelques lignes, il faut lire : la voie ferrée de ceinture, il le veut bien, mais cela lui paraît quand même bien faible et bien pauvre. Il aimerait que l'on se penche beaucoup plus sur la voie ferrée de ceinture qui, certes, est compétence de la Région, mais tout de même d'utilisation régulière par les habitants de la CUB eux-mêmes. Il redit donc que cette voie ferrée de ceinture mérite plus d'attentions que ceci.

M. HURMIC voudrait également saluer le succès de cette entreprise sans précédent qu'a constitué ce Grenelle des mobilités. Il voudrait dire aussi qu'il ne se situe pas forcément en accord par rapport à ce que vient de dire il y a quelques instants, Michel OLIVIER.

Il croit que, contrairement à ce qui est dit, ce qui leur est proposé aujourd'hui, ce n'est pas tellement une boîte à idées dans laquelle ils pourraient ponctuellement piocher telle ou telle bonne idée, c'est au contraire une véritable révolution culturelle à laquelle les invite la réflexion sur ce Grenelle des mobilités, laquelle révolution culturelle doit incontestablement déboucher, à son sens, sur une révolution politique sur la façon dont ils ont le devoir, ici, d'envisager désormais les mobilités dans cette agglomération.

S'il devait reprendre une expression qui lui paraît fondamentale, ou en tout cas faire un résumé à la façon de ce qui lui paraît être l'esprit de ces Grenelles des mobilités, il dirait qu'il les invite à passer d'une logique de déplacement imposé, c'est-à-dire la situation actuelle avec le phénomène de thrombose qu'ils n'ont pas su éviter, à une logique de mobilité choisie. Il insiste sur le fait que c'est cela le challenge qu'ils doivent affronter dans les années qui viennent, et reconnaître que tous les efforts qu'ils ont faits jusqu'à présent, et il pense notamment aux efforts financiers, n'ont vraisemblablement pas été à la hauteur des enjeux qu'ils ont à affronter.

Il rappellera ici que, malgré les sommes considérables qu'ils ont dépensées pour créer de nouveaux tuyaux, notamment dans le domaine des transports collectifs, la part modale de l'automobile a peu baissé puisqu'elle reste encore aujourd'hui extrêmement élevée à 59 %, et que celle des transports collectifs a peu évolué puisqu'elle est simplement passer de 9 à 11 %.

Il souligne également que la fréquentation des transports à Bordeaux a progressé de 25 % mais qu'ils n'ont capté que 2 % du trafic automobile, et insiste sur le fait que, malgré les efforts, notamment financiers, qu'ils ont réalisés, il faut incontestablement passer à une autre logique. Il précise à l'attention de Michel OLIVIER qu'il pense qu'il leur faut être aussi conscients qu'ils n'auront pas à leur portée dans les années qui viennent, les sommes considérables dont ils ont pu bénéficier pour doter notre agglomération d'un réseau de tramway moderne et performant. Il constate donc qu'ils vont devoir gérer effectivement une certaine disette financière. Ils vont aborder la question à propos de la LGV, mais il croit qu'il faut qu'ils soient conscients du fait que les solutions ne sont pas que financières. Quand Michel OLIVIER leur dit qu'il n'est pas question d'imposer des contraintes, il est d'accord, mais il précise qu'aujourd'hui, ils les ont imposées, en tout cas ils n'ont pas su les éviter aux usagers transportés à l'intérieur de notre agglomération. Il estime que la principale contrainte est le phénomène de thrombose qui est aujourd'hui une réalité, et qu'il est de leur devoir d'y mettre un terme le plus rapidement possible. Il pense que la révolution culturelle et la révolution politique qu'ils doivent faire et de mettre un terme à la logique des tuyaux qui était là jusqu'à présent, et considère que c'est l'une des conclusions de ce Grenelle des mobilités.

Le sens dominant des interventions qui ont eu lieu ou qui vont avoir lieu est à son avis, que tous aujourd'hui s'approprient les conclusions de ce Grenelle des mobilités, mais il faut que l'on n'entende plus dans cette assemblée, certaines expressions ou certains projets, et il pense par exemple au grand contournement autoroutier de Bordeaux. Il considère qu'ils ne doivent pas être hypocrites et qu'il faut qu'ils se disent les choses franchement, à savoir que le Grenelle des mobilités, c'est l'enterrement en 1^{ère} classe du Grand contournement autoroutier de Bordeaux. Il pense que cette logique de tuyaux qui a été trop longtemps la leur, est culturellement et politiquement condamnée par les réflexions nouvelles dont ils doivent aujourd'hui se saisir. Il estime bien que les uns et les autres soient parfaitement conscients qu'il faut passer de cette logique culturelle à une logique opérationnelle dans les mois ou les années qui viennent.

Il demande enfin qu'il n'arrive pas à ces Grenelles des mobilités ce qui est arrivé au Grenelle de l'Environnement institué après la dernière élection présidentielle, où toutes les associations se sont engouffrées avec optimisme dans la réflexion pour ce Grenelle de l'Environnement qui a donné un certain nombre de conclusions parfaitement intéressantes et très consensuelles chez les acteurs de l'Environnement, avant qu'on se rende compte très rapidement que la traduction politique n'était pas au rendez-vous, et que la plupart des acteurs qui avaient participé à la réflexion, disent qu'ils se sentaient trahis par la logique politique qui n'a pas su traduire les réflexions.

Il invite donc à se mettre très vite à l'abri de ce type de fiasco, et à donner très rapidement un contenu politique à cette révolution culturelle.

M. DUBOS souhaite s'exprimer à titre personnel pour avoir suivi les travaux du Grenelle, et dire qu'il est particulièrement satisfait de la démarche engagée, à la fois très participative, originale et novatrice, ainsi que du consensus auquel elle a abouti. Il pense que c'est une première étape d'un long parcours compliqué, mais absolument nécessaire à la bonne compréhension des enjeux liés à la mobilité. C'est en fait une petite révolution dans les comportements, comme ses collègues l'ont déjà exprimé, mais il partage tout à fait cette vision.

Pour sa part, parmi la vingtaine de propositions formulées, toutes très pertinentes, il a retenu quelques axes d'actions qui lui semblent particulièrement prioritaires, et il cite : des fonctionnements plus métropolitains au profit de la performance sociale et économique, des réseaux à l'échelle métropolitaine, des transports publics plus performants, et des instances de gouvernance inédites. En effet, il croit qu'il est indispensable de coordonner ce travail avec les autres autorités organisatrices de transports (Département, Région), afin de réfléchir à moyen terme à la mise en place à l'échelle de l'aire métropolitaine, d'une gouvernance unique de la mobilité, permettant de gérer une véritable politique de transports publics multimodale.

M. MILLET estime qu'au-delà des questions évoquées dans ce Grenelle et des problèmes de voiries insuffisantes et bondées, la question des transports en commun est centrale dans la problématique des déplacements, et qu'il faut évoquer notamment la liaison rail/air qui n'est toujours pas programmée, et qui manque cruellement. Avant d'aller plus loin, il veut rappeler qu'il n'avait pas voté la troisième phase du tramway pour ce motif. Il souligne que porteur d'attractivité et donc d'activités économiques et d'emplois, ce lien rail/air est essentiel pour l'agglomération. Il fait observer que depuis quatre ans, conséquence des différentes crises, l'économie s'est durablement durcie, et la priorité doit d'abord être donnée à tout ce qui peut inciter les investisseurs et les entrepreneurs à s'intéresser à la métropole bordelaise, sans oublier, bien entendu, ce qui peut faciliter les trajets domicile/travail. Il estime que si le tram doit être prolongé, les premiers kilomètres de toute extension doivent concerner l'aéroport et ses zones d'activités, et que ceux qui pensent pouvoir l'éviter se convainquent que nul passager ne peut être tenté par un trajet avec de multiples changements pour aller de l'avion au train et réciproquement.

Il souligne que déjà la correspondance à la Porte de Bourgogne est peu claire et nécessiterait une modification de connexion entre les lignes qui s'y croisent, et ajouter à cela une correspondance supplémentaire pour utiliser un bus entre l'aéroport et le tram serait un véritable repoussoir, en particulier pour les voyageurs qui leur rendent visite et ne connaissent pas notre métropole.

Ils ont su donner une belle attractivité à Bordeaux depuis 1995, mais ils la contrebalancent aujourd'hui par la répulsion causée par une circulation malaisée, voire bloquée aux heures de pointe. Augmenter la population n'est possible à son avis, que si l'armature de voiries et

les transports en commun augmentent proportionnellement et s'ils se donnent les atouts pour développer le tissu d'entreprises et donc l'emploi. Dans les déplacements, les constats démontrent qu'ils ont pris du retard qu'il faut donc, bien sûr, rattraper, et il pense qu'il sera ensuite grand temps d'attirer de nouveaux habitants.

M. DUCHENE demande pardon aux participants à ce Grenelle dont il était, car il sera un peu plus réservé que ses collègues, en particulier plus réservé que Pierre HURMIC qui parle de succès sans précédent et de révolution culturelle. Il estime qu'une révolution culturelle, ils en ont vécu une à Bordeaux à partir de 1995. On ne développe pas une politique dans la Communauté urbaine à partir de rien, en faisant table rase du passé, et il fait observer qu'il s'est effectivement passé quelque chose à Bordeaux depuis 1995, le projet du maire ayant permis de transformer la ville, et un certain nombre de délégations, en particulier des délégations étrangères, viennent visiter la ville, et s'intéressent bien souvent au projet qui s'est développé dans cette ville. Il rappelle que ce dernier est une volonté de rééquilibrer l'espace urbain en profitant d'autres modes de déplacements que la voiture. On a beaucoup parlé de la voiture, et il souligne que le projet de l'époque n'était pas d'interdire la voiture, mais de permettre un juste équilibre, et surtout de proposer des alternatives. Le problème du Grenelle aujourd'hui est qu'il développe un sorte d'état des lieux, et il espère que ses collègues ne le prendront pas mal, mais très franchement, il n'a rien trouvé d'extraordinaire, ni rien trouvé de nouveau. Il évoque par exemple, le fait qu'il y a deux ans, le groupe Communauté d'Avenir avait distribué leurs 80 propositions à l'ensemble des élus, y compris ceux de la Région et du Département et il retrouve la presque totalité de ces propositions dans le Grenelle des déplacements. On peut donc estimer à son sens, qu'il n'y a pas grand-chose de nouveau. Il rebondira sur la dimension culturelle dont Pierre HURMIC a parlé, pour dire qu'ils y sont tout à fait favorables, à condition que les propositions soient équilibrées et qu'on ne stigmatise pas tel ou tel mode de déplacement, car il en va évidemment des déplacements quotidiens des habitants de l'agglomération, voire bien au-delà.

Ce qui l'inquiète un peu dans le Grenelle de la mobilité, c'est l'aspect opérationnel, et il n'est pas le seul à évoquer cette problématique. Ils en ont discuté longuement, et on peut faire référence à toute une série de réalisations, ici ou là, mais le volet essentiel, c'est l'opérationnel et c'est le quotidien des habitants de l'agglomération qui sont confrontés à de véritables problèmes de déplacements. Bien souvent, il constate qu'on essaie de stigmatiser tel ou tel mode de déplacement, mais on ne développe pas les alternatives. Il estime au contraire que le projet bordelais était intéressant car il a effectivement fait évoluer les comportements, et lorsqu'on se déplace dans la ville de Bordeaux, on peut se rendre compte, aujourd'hui, que l'ensemble des déplacements proposés ont leur juste place. Par exemple, il cite juste un chiffre, non pas pour faire seulement référence à Bordeaux, mais les déplacements piétons et vélos sont plus importants dans le centre de Bordeaux que les déplacements automobiles, et c'est l'une des rares villes de France, même d'Europe peut-être, où les déplacements cyclables ont été multipliés par trois en l'espace de dix ans passant de 3 % d'usage du vélo à pratiquement 11-12 % aujourd'hui, grâce au Vcub d'ailleurs. C'est la plus forte progression, ce qui veut dire qu'il y a eu un changement culturel à son sens. Mais, il demande s'ils sont prêts à ce changement culturel ? Il prendra deux, voire trois exemples. On nous parle de co-voiturage depuis des années et ils ne sont pas au début du commencement de quelque chose. Bien sûr, il y a des sites de covoiturage, mais chacun sait très bien que ce n'est pas cela qui permet de développer le covoiturage, car celui-ci sera développé lorsque véritablement ceux qui participent au covoiturage auront la possibilité d'aller plus vite que ceux qui sont seuls dans leur voiture, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Cela veut dire qu'il faut des parkings d'incitation, de dissuasion pratiquement à

l'extérieur de la Communauté urbaine, et des voies dédiées, réservées, le matin par exemple, en entrée de ville, et le soir en sortie de ville. Il souligne que cela pose le problème de l'enjeu et de l'engagement que développe le Conseil Général. Il rappelle qu'il y a un certain nombre de conseillers généraux dans cette salle, et même la nouvelle Vice-Présidente aux transports dont on peut penser que, porteuse de la culture communautaire, elle ira de l'avant et qu'on verra des choses nouvelles se développer au sein du Conseil Général, mais ce qui l'inquiète, c'est que le Conseil Général, contrairement à d'autres Conseils Généraux de France, n'a pas encore mis en place les outils du covoiturage.

Il ajoute que le deuxième point est qu'il faut toujours proposer des alternatives à ceux qui utilisent leur voiture si on veut qu'il y ait un transfert modal de la voiture vers les transports en commun, y compris comme ils l'ont vécu à Bordeaux, y compris sur l'ensemble du département, voire de l'ère du SCOT. Il se demande aussi si on peut parler des bus à haut niveau de service, et où ils sont au niveau du Conseil Général, où sont les CHNS, c'est-à-dire les cars à haut niveau de service, et où sont les réservations nécessaires dans le cadre du SCOT qui permettront à ces véhicules de circuler dans de bonnes conditions et de se connecter, soit à leurs lianes, soit au tramway.

Enfin, puisque leurs finances sont évidemment limitées, il considère qu'il faudra envisager peut-être de développer aussi ce qu'on appelle le NFC, le « sans contact », et sortir un peu l'individu de la masse des personnes transportées pour lui donner une information particulière, grâce au numérique, pour l'inciter à rebondir d'un mode de transports à l'autre, d'un mode de déplacement à l'autre, des Vcub au bus, du bus aux lianes, et des lianes au tramway.

Il précise qu'il ne s'agit pas de sa part, d'une manière de critiquer le travail qui a été mené, car il est extrêmement intéressant, mais il y a une dimension qu'ils ne pourront pas éviter, c'est évidemment les choix politiques qui ont été évoqués par Pierre HURMIC et aussi les choix financiers, et surtout, la nécessité pour un certain nombre d'élus de faire des efforts. Il rappelle être conseiller général, et il estime que le Conseil Général devrait faire un plus gros effort, car aujourd'hui, on ne circule pas si mal dans la ville de Bordeaux que l'on a pourtant bien critiqué, peut-être pas en ce moment parce que c'est bien sûr aux mois de juillet et d'août où les grands travaux sont menés, mais on ne circule pas si mal, il y a de la fluidité, et la fluidité, c'est surtout moins de pollution.

Il estime que dans l'état actuel des choses, on peut prendre exemple sur la ville de Bordeaux, mais surtout se mobiliser et se donner les moyens d'agir concrètement, de telle manière que l'on donne des réponses aux usagers qui sont les pendulaires d'aujourd'hui et qui sont bien contraints dans leurs déplacements.

M. LABARDIN voudrait faire trois remarques, au-delà de l'appréciation générale sur le document, la première concernant la priorité accordée à la desserte des activités économiques. Il insiste sur le fait que nombre d'acteurs économiques de l'agglomération regrettent les difficultés de trafic qui pénalisent l'activité, et à cet égard, la perspective d'une Ville millionnaire, et corrélativement le besoin d'implantation économique du développement de l'emploi, nécessite d'obtenir une meilleure fluidité, car à défaut, ils auraient des habitants supplémentaires, et des activités supplémentaires, mais pénalisées de ce point de vue, les implantations économiques souffriraient largement d'une offre qui soit trop prosaïque.

Sa deuxième remarque concerne la rocade. Il lit dans le dossier la phrase suivante: « *le projet de Grand contournement routier n'a pas vocation à régler les problèmes de déplacements dans l'aire urbaine bordelaise, compte tenu de la faible part des trafics de transit sur la rocade à l'heure de pointe et des possibilités de contrôle de ces trafics.* » Il croit que les communes qui sont traversées par la rocade Est en particulier, savent bien qu'à toute heure, le flux de trafic de transit est très important. Il estime qu'on pourrait évoquer

deux critères, le premier étant le pourcentage de véhicules, mais aussi, beaucoup plus intéressant, l'emprise au sol représentée par le trafic de transit qui est extrêmement importante. Aussi ne peut-il pas partager cette affirmation, à telle enseigne que les travaux du SCOT ont mis à l'évidence la nécessité de s'occuper de ces questions-là et de constater notamment que des flux parasites sur des voiries départementales s'opèrent compte tenu de la thrombose sur la rocade, et que la question des barreaux routiers est à nouveau posée pour trouver des solutions qui permettent de relier les grands axes routiers entre eux et d'offrir des possibilités de dérivations par rapport au trafic sur la rocade.

Sa troisième remarque concerne le schéma directeur des déplacements, et il y a des attentes fortes sur les territoires qui sont aujourd'hui pénalisés par le défaut de transport performant, le secteur Sud et Gradignan, comme on le sait bien, en étant un des exemples. Il indique qu'il y a aussi des attentes fortes sur les sites de projet à court et à moyen terme, et de ce point de vue-là, l'anticipation est plus que jamais nécessaire, et il ne faudrait pas qu'ils se posent la question trop tard. Certes le transport collectif doit être concomitant à l'urbanisation, probablement qu'il doit même précéder l'urbanisation dans le processus décisionnel pour passer d'une offre curative pour régler la thrombose à une offre préventive, qui, à son avis, est la seule qui permette d'introduire du changement culturel entre l'habitat et le transport collectif.

M. D. CAZABONNE indique que son frère Alain CAZABONNE aurait pu intervenir, car c'est un sujet qu'il a évoqué à plusieurs reprises mais ce matin, il est retenu à Toulouse pour des obsèques et devrait les rejoindre tout à l'heure. Il a écouté plusieurs intervenants dire des choses qui sont frappées au coin du bon sens, comme il faut inciter à prendre les transports en commun, il faut développer le vélo. Il est d'accord avec cela mais il demande ce qu'il faut faire de ceux qui sont les riverains, qui, la nuit, n'ayant pas de places pour stationner, stationnent sur le trottoir (ce qui parfois gêne le passage des bennes comme il s'en est rendu compte en discutant l'autre jour avec les éboueurs), et qui, lorsqu'ils se réveillent et vont travailler, ne peuvent pas laisser leur voiture sur le trottoir parce qu'elles sont verbalisées ou mises en fourrière. Il constate que cette réflexion n'est pas prise en compte dans les documents qui leur sont présentés, alors que c'est le devenir de ces parkings de proximité qui peuvent permettre aux riverains de laisser leur voiture.

Même si cela semble du détail, ce n'est pas négligeable à son avis, parce que quand on se déplace en ville, la nuit, dans les centres-villes et au-delà aujourd'hui, on voit les voitures de plus en plus nombreuses sur les trottoirs, parce qu'elles ne peuvent pas se garer ailleurs. Il pense qu'à moins d'interdire la location ou la vente des maisons à des gens qui ont une voiture, cela sera difficile de faire autrement que de prendre en compte le problème.

Il rejoint en revanche Gérard CHAUSSET sur une préoccupation que son frère a souvent évoquée également, qui est que le montant des amendes qui est prélevé sur le stationnement va à l'État, alors que ce sont les villes qui font l'effort de mettre en place des polices municipales, et qu'il ne serait donc pas anormal que cette somme-là, dépénalisée, puisse devenir une recette pour les collectivités.

M. ROSSIGNOL note que beaucoup de choses ont été dites, mais il voudrait tout d'abord remercier le directeur de l'ADEME, M. BERGEY, pour leur avoir présenté les résultats de ce Grenelle des Mobilités girondines qui a compris 150 Grenellistes et plus de 3 000 contributions, et est donc quelque chose de très fort. Il remercie l'A'Urba d'avoir piloté tout cela. Aux yeux des Verts, c'est effectivement une avancée très importante, et une véritable prise de conscience puisque, comme il le leur rappelle, le point de départ a été l'exaspération quotidienne de leurs concitoyens vis à vis de la saturation de la rocade. Quand on regarde les solutions proposées par les forces vives de l'agglomération, il

considère que c'est une véritable prise de conscience qu'ils doivent organiser, non pas simplement sur les transports, mais sur la mobilité, et cela leur dit à eux, élus, que les citoyens sont prêts à expérimenter et à mettre en place différents types d'actions et de mobilités bien plus innovantes que ce qu'on pourrait croire et que ce qu'on entend souvent dans cette enceinte. Il constate que les solutions proposées ne sont pas le grand contournement, ni des voies supplémentaires, ni des parkings supplémentaires, et non plus le tout transport en commun, mais c'est quelque chose d'extrêmement précis, délicat, complexe, complémentaire, et donc c'est à eux de comprendre que leurs citoyens, finalement, sont souvent en avance par rapport à ce qu'il en est de leur compréhension à eux, élus, de la mobilité.

Il cite par exemple la rocade, où parmi les solutions, ça été le covoiturage, ce que M. le Président a bien décrit dans un Conseil précédent, à savoir que si on rajoute une personne dans cinq voitures, on obtient un effet aussi fort que si on construisait le grand contournement autoroutier de Bordeaux, à savoir une diminution de 15 % des déplacements sur la rocade. Il explique que pour l'instant, dans cinq voitures, il y a six personnes transportées, et si on en rajoute une, on arrive dans cinq voitures à sept personnes transportées, ce qui représente l'effet de report modal équivalent au grand contournement autoroutier de Bordeaux pour un coût 100 à 1000 fois inférieur. L'autre solution est dans les stratégies et l'action, comme le bureau des temps, et si par exemple on pouvait mettre en place du télétravail une demi-journée par semaine ou une journée tous les 15 jours, l'effet sur la rocade serait le même, car c'est bien une problématique d'usage et non pas une problématique de tuyau.

En deuxième point il voulait remercier Michel DUCHENE pour cet appel vibrant au syndicat mixte des transports, ou la SPL transport/mobilité, qu'ils appellent de leurs vœux, des trois autorités organisatrices des transports, le Département, la Région et la Communauté Urbaine de Bordeaux. Il est d'accord sur le fait qu'il vaut mieux intégrer leurs politiques de transports et de mobilités et ils doivent effectivement avoir une politique meilleure, complémentaire, et ambitieuse, et il ne doute donc pas que la nouvelle vice-présidente du Conseil Général en charge des transports aura à coeur de résoudre et de trouver des solutions fortes, innovantes, et ce rapidement.

Par ailleurs il estime qu'on ne peut pas évoquer le Grenelle des mobilités et avoir ces débats sur l'automobile, sans quand même dire un mot sur les 8 000 suppressions de postes qui arrivent, avec ce drame, au niveau de la société PSA, malgré les 6 milliards d'aides financières à l'industrie automobile, malgré la relance économique qui a été faite par le dernier gouvernement sur l'industrie automobile, la prime à la casse, les incitations financières importantes, les prêts à taux zéro pour les entreprises de l'industrie automobile française. Il fait observer qu'on voit aujourd'hui un plan social dramatique sur un de leurs fleurons de l'industrie automobile française, PSA, dont on peut dire qu'elle n'a pas du tout anticipé d'abord le marché international et les pays émergents et surtout, l'évolution des mobilités dans les agglomérations et sur notre pays.

Il considère qu'ils peuvent être inquiets, car si la solution pour aider l'industrie automobile française, c'est de nouveau injecter de l'argent, il va falloir que cette industrie comprenne les enjeux du 21^{ème} siècle et de la mobilité, et mette en place des véhicules, peut-être électriques, mais surtout moins rapides, moins chers, car il rappelle qu'une voiture coûte au bas mot 4 000 € par an et que l'âge moyen des acheteurs d'un véhicule neuf en France est de 54 ans. On voit bien à son avis, que la voiture française n'est plus du tout adaptée au marché français ni même européen, et il est donc pour une révolution culturelle de la mobilité des agglomérations, mais également de l'industrie automobile française.

Mme BOST voudrait d'abord remercier Michel DUCHENE pour leur avoir aussi indiqué que le groupe Communauté d'Avenir avait fait des propositions similaires. Certes, c'est extrêmement intéressant, mais elle estime qu'il est aussi pertinent et intéressant que l'ensemble des groupes politiques puissent partager ces propositions, et surtout que l'ensemble des personnes qu'ils ont associé à la démarche du Grenelle des Mobilités, puisse aussi être associé aux réflexions qui sont menées pour que demain, ce soit l'ensemble de la population qui puisse être irrigué de toutes ces idées et de toute ces interventions. Elle lui répond également qu'elle n'est pas encore la Vice-Présidente du Conseil Général et qu'elle espère qu'il validera cette proposition du Président lors de la prochaine plénière, fin septembre. Elle tient à dire à son collègue Conseiller Général que le département de la Gironde, comme ils l'ont évoqué à l'avant dernière plénière, a fait un effort considérable sur le traitement de son réseau Trans'Gironde et refonde complètement son réseau, met en place une tarification unique, ce qui n'était pas le cas, à 2,50 € sur l'ensemble du réseau. Les efforts sont véritablement en marche et elle informe M. DUCHENE qu'elle relaiera l'ensemble des idées qui pourront être mises sur la table ici, à la Communauté Urbaine de Bordeaux, et qu'elle essaiera de faire en sorte d'être le meilleur lien et le meilleur liant possible.

M. JUPPE trouve que ce dialogue, très cordial entre Christine BOST et Michel DUCHENE est très rassurant. Il estime que l'exercice du Grenelle de la mobilité est un exercice fructueux, que tout ceci a été très utile, et que beaucoup d'idées intéressantes ont été mises sur la table. Il remercie monsieur BERGEY d'avoir rappelé qu'elles étaient surtout marquées au coin du bon sens, car là-dessus, il peut y avoir un consensus. Toutes ces idées ne sont pas forcément nouvelles, et quand il entend dire qu'il faut privilégier la fluidité lente dans un certain nombre de cas ou la reconquête des espaces publics, il souligne que c'est très exactement la politique qui a été conduite dans Bordeaux où une grande partie de la ville-centre est en contrôle d'accès, comme il tient à le rappeler, et où ils multiplient les zones de rencontres, sans parler bien sûr, de la reconquête spectaculaire des espaces publics. Il indique qu'ils l'ont vu encore hier soir sur la place de la Comédie, quand on a diffusé sur grand écran le spectacle de ballet qui se déroulait à l'intérieur du Grand Théâtre. M. BERGEY leur dit aussi qu'il faut préférer la régulation explicite à la régulation dans l'embouteillage, et il précise que c'est exactement la philosophie de Gertrude qui opère des retenues dans un certain nombre de points pour réguler la circulation. Enfin, concernant la priorité à l'économie, on est évidemment d'accord, souligne-t-il, beaucoup d'entreprises ayant déjà développé des plans de développement d'entreprises et il voudrait en particulier saluer les efforts du CHU, premier employeur régional avec 12 000 salariés, qui a fait un gros effort pour développer ce plan de déplacement.

Il y a des lacunes, bien entendu, certaines ayant été signalées comme la liaison gare/aéroport, et sur le stationnement résidentiel, il a vu Gérard CHAUSSET balayer cela d'un revers de main, alors que c'est une puissante incitation, lorsqu'on ne peut pas laisser sa voiture sur le trottoir dans la journée et qu'on doit la prendre pour aller travailler dans le cœur de certaines villes, situation qui existe dans les quartiers St Genès, Nansouty, ou Naujac. Si on avait des solutions alternatives, il pense qu'on inciterait les gens à se déplacer par des transports en commun, et c'est donc un sujet qui n'est pas mineur, de même que l'utilisation du fleuve, qui, comme cela a été souligné aussi, est une réponse importante.

Il fera trois observations principales. Que fait-on maintenant, demande-t-il ?.. Il y a une première proposition qui est de dire : on fait la révolution, culturelle ou politique. C'est une proposition qui a été faite tout à l'heure et on sait où cela mène. Il a une proposition alternative, à savoir on passe à l'opérationnel, on ne fait pas la révolution, mais on bâtit un programme opérationnel. Il pense que la Communauté urbaine, à partir de cela, et sous la

responsabilité des élus, doit maintenant bâtir un programme quadriennal ou quinquennal d'opérations concrètes. A ce titre, il voudrait insister sur un point qui n'est pas consensuel peut-être parmi eux, mais il insiste néanmoins, à savoir qu'on ne peut pas bâtir à l'horizon 2030 une agglomération millionnaire avec une rocade qui, sur la moitié de son trajet, est à 2 X 2 voies. Il estime donc qu'il faut l'accélération des travaux de la rocade, car on ne peut pas attendre vingt ans avant de réaliser cette mise à 2 x 3 voies qui est une priorité absolue. Bien sûr, cette mise à 2 X 3 voies doit s'accompagner d'innovations, une voie réservée au covoiturage, des réseaux intelligents qui permettent de mieux réguler le trafic, et il souligne que ce n'est pas simplement la transposition de ce qui existe sur la partie Est de la rocade, mais cela lui paraît une priorité.

Sa deuxième proposition, qui a déjà été faite par d'autres, est qu'il faut mieux coordonner l'action de la Région (notamment ce qu'elle fait en matière de transports régionaux ferroviaires), l'action du Département, l'action de la Communauté urbaine et, parce que la ville centre joue quand même un rôle particulier dans tout cela, l'action de la Ville de Bordeaux. Il ne pense pas qu'il soit nécessaire de créer une structure administrative supplémentaire, mais qu'il faut un comité de pilotage politique pour que les autorités de ces collectivités se mettent d'accord et prennent des initiatives.

Enfin, en troisième point, qui, celui-là, est encore moins consensuel, il pense qu'on ne peut pas évacuer la question du trafic international de poids lourds dans notre agglomération. Quand il entend dire que ce trafic est marginal sur la rocade, il se pose une question toute simple : lorsqu'on arrive sur l'A 63, à la sortie de Bordeaux, en direction de Bayonne, d'où viennent les murs de camions qui nous « embolissent » jusqu'à la frontière espagnole ? S'ils ne passent pas par la rocade, il demande par où passent-ils. Il fait observer qu'ils passent évidemment par la rocade et il demande qu'on approfondisse cette question, qu'on revoie les comptages, et qu'on regarde ce qui se passe. Dire à partir de là que le grand contournement est à évacuer le surprend, et il ne plaide pas pour un grand contournement autoroutier, naturellement, mais il plaide pour qu'on étudie cette question car il y a peut-être des solutions alternatives. On peut réaliser des barreaux entre les différentes autoroutes concentriques qui arrivent sur Bordeaux, entre l'A 62 et l'A 63 par exemple, mais dire qu'on enterre complètement cette question à échéance de 10 ou 20 ans serait irresponsable à son avis, et on se retrouverait dans des difficultés majeures dans quelques années.

Telles étaient les quelques informations qu'il voulait faire sur ce Grenelle qui, par ailleurs, est tout à fait positif et intéressant.

M. GUICHARD souhaite interpeller **M. le Président** et M. le député. Il veut insister un peu sur une idée que **Michel OLIVIER** a développée et qu'il veut reprendre, à savoir que le Grenelle est leur débat, **Pierre HURMIC** l'a bien codifié, qui s'inscrit dans une idée unique qui va traverser tous leurs débats de toute la journée, qui est la raréfaction de l'argent public. Il l'interpelle donc sur la raréfaction de l'argent public, et il estime que c'est ce qu'ils en décideront politiquement, car ils peuvent faire qu'il n'y ait pas raréfaction de l'argent public et se situer sur la non raréfaction de l'argent public. Bien sûr, il va falloir le prendre ailleurs, mais il estime que tant qu'ils resteront sur cette idée de raréfaction de l'argent public, il y aura des Grenelles fort intéressants, mais sans proposition concrète, sinon des propositions coercitives.

Mme TERRAZA a bien sûr, attentivement écouté toutes les interventions et ils sont bien d'accord qu'aujourd'hui, on est sur le temps de l'appropriation par les élus de toutes ces propositions des Grenellistes. Elle a entendu la gouvernance, et pense que c'est une thématique qui revient beaucoup avec une meilleure coordination des AOT à l'échelle de l'agglomération. Concernant les dessertes de l'activité économique, on n'en a pas beaucoup

entendu parler, mais elle trouve, effectivement, que c'est très important aussi d'intégrer notamment les nouvelles générations de PDE, et peut-être qu'il va falloir aussi vraiment développer cet aspect là.

Elle a également entendu les critiques de Michel DUCHENE, mais elle a envie de dire qu'à son sens, ces critiques légitimes et l'illustration qu'il en a fait à Bordeaux, valident finalement la démarche du Grenelle, parce que, ce qu'on comprend bien, quand même, aujourd'hui, c'est que cela va être du donnant-donnant, et c'est aussi le problème de l'incitation et de la contrainte. Elle reconnaît que sur Bordeaux, puisqu'on prend cet exemple, la contrainte c'est quand même qu'il y a de moins en moins de stationnement, que les parkings en centre-ville sont chers, et les incitations, c'est le maillage important qu'a fait la CUB de tram, de Vcub, de bus etc. Elle estime que c'est bien là aussi la problématique, que pour l'ensemble de l'agglomération, ils vont réfléchir à des solutions qui soient incitatives et qui soient mises en oeuvre certainement par un peu de contraintes. Cela sera à eux de déterminer lesquelles, et surtout sur l'ensemble de l'agglomération, c'est bien cela leur but aujourd'hui souligne-t-elle.

M. le Président Vincent FELTESSE souhaite exprimer quelques mots de conclusion ou d'ouverture, parce qu'effectivement, on a le sentiment aujourd'hui d'être dans quelque chose d'encore assez nébuleux et de pas assez opérationnel. Ce qu'il a en tête, et il est assez déterminé là-dessus, est qu'on reparlera dans quelques années de ces plénières et ils verront là où ils seront les uns et les autres, car c'est effectivement une vraie révolution culturelle qui débouchera sur des choses extrêmement opérationnelles.

Il remercie pour cela tous les participants du Grenelle des Mobilités. Il se situe aujourd'hui, comme Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux, à une échelle qu'il qualifiera de métropolitaine, et une échelle qui porte sur un temps assez long, où bien sûr il y a eu des choses avant 2010 et avant 1995, lorsque le maire de Bordeaux s'appelait Jacques Chaban-Delmas. Bien sûr, parfois il y a eu des investissements publics, mais il observe que ce n'est pas pour cela que la mobilité a mieux fonctionné en France, et il voit donc bien les succès qu'ils ont pu avoir et les erreurs qu'ils ont pu commettre de manière nationale.

Il évoque l'échelle métropolitaine parce qu'il pense qu'il n'est pas possible d'articuler un territoire sans l'articuler avec les autres territoires. Il juge évidemment que la mobilité fonctionne mieux à Bordeaux dans l'hyper centre, et qu'il y a effectivement une dégradation de la mobilité dans les banlieues, et si chacun pense à sa simple échelle, l'avenir ne sera pas facile, simplement parce qu'on ne pourra pas consommer d'eau dans l'agglomération bordelaise parce que l'on n'a pas les ressources. Donc il souligne qu'à un moment, il va quand même falloir qu'on élargisse un peu la focale.

Toujours sur l'élargissement des échelles, il pense qu'il faut absolument qu'on arrive à articuler les différentes dimensions, notamment la dimension économique qui, pour l'instant, dans la question de la mobilité, est quasiment toujours absente de leurs réflexions. Alors qu'il y ait de la logistique ou pas, que les entreprises puissent venir ou pas, cela débouche sur des créations d'emplois, et c'est quand même une question qu'ils doivent se poser collectivement. Il siège dans cette assemblée depuis plus de dix ans et certains d'entre eux depuis plus longtemps, et il demande quand la question de la mobilité pour les entreprises a été posée de manière approfondie. Il estime que cela a été une sorte d'angle mort de la mobilité, et c'est aussi une espèce de non-sens. Pour lui, c'est une des vertus du Grenelle des mobilités.

Son deuxième point sera sous forme de quatre questions assez simples qu'il repose et ils connaissent les réponses, et d'abord, est-ce que la mobilité à l'échelle de l'agglomération, fonctionne ou pas ? La réponse est au mieux mitigée. On a parlé de l'agence d'urbanisme tout à l'heure et il les invite à regarder les indicateurs de cette agence pour voir que le temps

de déplacement augmente aujourd'hui sur l'agglomération, peu à titre individuel, mais augmente, ce qui est quand même quelque chose d'assez particulier.

Ensuite, est-ce qu'ils ont beaucoup investi à la CUB ? Évidemment qu'ils ont beaucoup investi, à la fois sur les transports collectifs et sur la voirie, précise-t-il.

Puis, est-ce qu'ils sont meilleurs ou non qu'ailleurs, ou moins bon ou non qu'ailleurs ? C'est là où il pense qu'il faut quand même avoir cette réflexion nationale, car quand il discute avec ses collègues à Toulouse où le boulevard périphérique est plus large, ou à Lyon, ou à Rennes, ou à Lille, il a quand même le sentiment que cette thrombose est présente partout en France sans parler de Paris. Il observe donc qu'à un moment, il y a quand même un modèle qu'on a construit collectivement en France depuis des années, qui a eu certaines vertus, mais pas toutes les vertus.

Enfin, pour répondre à cette question sous-jacente « opérationnelle ou pas ? » il leur cite deux exemples récents de ce qu'on a fait à la CUB, qui finalement, a coûté peu d'argent mais a eu un effet de levier assez important. La première chose, c'est la restructuration du réseau de bus où ils ont eu comme ils vont le voir, une forte progression de la fréquentation sans que cela leur coûte forcément plus d'argent, voire même plus, vu la DSP qu'ils avaient négociée. La seconde chose, ce sont les couloirs de bus pour lesquels il rappelle qu'ils les ont pratiquement multipliés par deux en quelques années.

Il tenait à dire que leur réflexion sur la mobilité doit s'articuler en plusieurs parties ; il y a bien sûr les investissements qu'ils ne vont pas diminuer, mais en même temps, ils savent que les contraintes sont là et que les ressources sont assez faibles.

Ils ont parlé de la rocade et en parlent régulièrement, et il rappelle que sur les dix dernières années, entre 2002 et 2012, l'État a investi 28 M€ sur la rocade, et si on veut mettre à 2 X 3 voies l'ensemble de la rocade, cela représente à peu près 500 M€. S'ils veulent donc que la rocade passe à 2 X 3 voies avec le même rythme d'investissements de l'État ces dix dernières années, il n'est pas sûr que les finances publiques s'améliorent, ou ils en ont pour un siècle. Il considère donc qu'à un moment, il faut qu'on se pose la question de savoir si c'est cela la priorité ou s'ils font des arbitrages. On dit qu'on prend entièrement en charge, mais la troisième phase du tramway c'est 800 M€, J-J Bosc 120 M€, et à un moment, on fait autre chose et donc la question des investissements est importante à son sens.

Sur la question de la vision stratégique de l'articulation de l'urbanisme, de l'habitat, l'emploi, le déplacement, il pense qu'ils sont en train de progresser collectivement là-dessus à vive allure, avec une vraie limite dont ils reparleront tout à l'heure dans le débat sur le foncier, qui est que si la Communauté urbaine est vertueuse, il faut voir comment cela se passe à l'échelle du SCOT ou de l'inter-SCOT. Il estime que, là-dessus, eux sont à peu près clairs. Il revient toujours sur ce débat sur la métropole millionnaire et ces habitants qui arrivent en Gironde, en rappelant que la question est de savoir où on les met, sachant qu'ils arrivent en Gironde et viendront travailler à la CUB parce que celle-ci concentre 70 % des emplois. La question n'est pas de savoir si on en veut plus ou moins, mais où les répartissent-ils, ce qui leur semble plus censé.

Enfin, pour lui, la révolution culturelle du Grenelle des mobilités c'est finalement que la manière de faire de la mobilité est un sujet qui n'est jamais abordé, parce qu'on considère qu'il y a une espèce de droit individuel à la mobilité et qu'il n'y a pas besoin d'organiser la mobilité au-delà des investissements publics, sauf que quand on raisonne par rapport à ce droit individuel à la mobilité, on se rend compte qu'on tombe sur une mobilité extrêmement contrainte, et d'autant plus contrainte pour les gens faibles socialement. Selon lui, c'est cela la réforme qui est à prendre en compte, de se dire qu'à un moment, il faut qu'on réfléchisse à une régulation globale de la mobilité, et que ce sujet-là est aussi important que tous les investissements qu'on fait.

Il estime qu'on commence à le faire un peu, comme « pourquoi il y a un prix du stationnement différent si c'est le jour ou la nuit, pourquoi le tarif est différent si justement on est un résident ou pas », mais c'est ce genre de réflexion qu'ils vont devoir démultiplier parce qu'ils sont plusieurs d'entre eux à avoir la chance d'arriver à se déplacer ailleurs en Europe ou dans le monde. Il fait observer que là où la mobilité fonctionne mieux, ce ne sont pas forcément les endroits où il y a beaucoup plus de « tuyaux » ou beaucoup plus d'infrastructures, mais les endroits où il y a une forme de régulation de la mobilité, avec la fiscalité qu'il faut par rapport aux poids lourds et aux moments où on se déplace. Il fait bien remarquer que sur tout cela, on a quand même des choses très concrètes à faire. Il cite la question de savoir quand est-ce qu'on embauche ou on débauche qui peut paraître insurmontable alors qu'on sait bien dans les 27 communes de la CUB, que les heures d'entrée à l'école ne sont pas les mêmes ce qui montre bien qu'il peut y avoir une certaine souplesse. On sait bien qu'une grande partie des trafics, c'est aussi par rapport aux heures d'école, et il souligne que c'est ce genre de chantier dont il va falloir s'emparer dans les années qui viennent, ce qui n'empêche pas de continuer sur l'investissement, mais il pense que si à un moment on ne se pose pas la question de savoir comment cela fonctionne et qu'on ne reste que sur la question du tuyau, on ne s'en sortira pas. Il ajoute que si on rentre dans la boîte noire de la mobilité, il faudra aussi donner des règles du jeu de la mobilité.

Puis il répond à Max GUICHARD que pour lui, cela n'a strictement rien à voir avec la question de raréfaction ou pas d'investissements publics, mais en revanche, cela a à voir avec l'espèce de faillite écologique de notre pays, comme dans d'autres pays depuis quelques années, avec aussi une faillite sociale, et avec la ségrégation spatiale qu'on a bien pu voir aux dernières élections.

Il est bien sûr d'accord sur le fait que la contrainte financière en rajoute mais, de toute façon, on doit passer à autre chose, et c'est bien pour cela qu'il dit que pour l'instant, cela peut leur sembler très généraliste et très intellectuel, mais cela peut déboucher sur des choses extrêmement opérationnelles.

Puis il propose de passer à l'examen des autres affaires à l'ordre du jour.

DÉBAT EFFECTUÉ

M. DUPRAT

2012/7/ 52 Transports urbains et transports pour personne à mobilité réduite - Présentation Rapport annuel "Transports" du délégué - Année 2011

M. DUPRAT procède à la présentation du rapport. Il fait notamment observer que, d'une manière générale, les résultats sont bons, puisque c'est la troisième année consécutive de hausse et que pour la première fois, le déficit constaté est moins important de 1 % d'une année sur l'autre. Même si la somme peut paraître dérisoire et faible, cela reste quand même un bon chemin qui est parcouru, et il rappelle que leur réseau actuel n'a été mis en place que le 11 février 2010, et que l'année 2011 était la première année complète de ce nouveau réseau.

M. OLIVIER reconnaît ce qu'a dit son collègue Christophe DUPRAT, à savoir qu'un certain nombre d'indicateurs sont en hausse, et que cela est favorable à la Communauté Urbaine, mais aussi que la plupart de ces indicateurs ne sont pas conformes aux promesses du délégué lors de la signature du contrat. Il ne donnera aucun chiffre, mais aussi bien les voyages comptables, le taux de fraudes, les validations, les rapports V/K, le rapport R/D, les recettes, tout cela n'est pas conforme aux engagements qu'avait signés le délégué.

Pour les recettes, malgré les augmentations de tarifs que le Conseil vote chaque année, ou en tout cas la majorité, il souligne que tout cela amène contractuellement à des pénalités pour un montant de 8,6 M€ que doit payer le délégataire, dont les pertes cumulées sont pour cette année de 11,9 M€, malgré une subvention que le groupe a versé à sa filiale bordelaise de 3,2 M€. Il signale que l'excédent brut d'exploitation est en retrait de 17 M€ par rapport aux prévisions contractuelles, et qu'il y a un désaccord entre la Communauté Urbaine et KEOLIS concernant le montant de la CFE, KEOLIS n'ayant, en effet, pas intégré dans ses comptes les 8,6 M€ de pénalités qu'il leur doit.

Il indique que ce sont là les réalités de ces contrats de délégation de service public. Il était clair, dès le début d'ailleurs, pour ceux qui, voilà maintenant plusieurs années, ont participé à la négociation, comme c'est son cas, que les promesses mirifiques qui avaient été faites ne pourraient pas être tenues. Heureusement, on est garantis fortement contractuellement et les finances de la CUB n'en souffriront pas, bien qu'il rappelle qu'il n'y a pas très longtemps, le Conseil a décidé, après une commission de conciliation qui a eu lieu, de verser plus de 9 M€ à KEOLIS, et qu'une autre procédure va être entamée dans le cadre de l'article 28 lui semble-t-il.

Les élus Communistes et Républicains craignent pour leur part, que ces difficultés financières récurrentes, liées à ce contrat avec KEOLIS, ne finissent par retomber sur les conditions sociales dans l'entreprise. Pour l'instant, ce n'est pas le cas ou pas tout à fait, ou pas de manière très visible, souligne-t-il, mais ils espèrent qu'il n'en sera pas ainsi dans l'avenir. Cela les conforte décidément dans leur conviction, et cela sera le débat de tout à l'heure sur le mode de gestion, que les services publics doivent être directement gérés par le public.

Pour **M. CHAUSSET**, s'il y a une chose qui est sûre, c'est que le monde du transport n'est pas celui de l'eau, car il ne pense pas qu'en 2014 ou 2015, la future société pourra faire un piqué de 20 à 30 % de ses tarifs pour pouvoir obtenir le marché, les marges en matière de transports étant beaucoup moindres. Comme ils le voient ici ou ailleurs, c'est un secteur qui, que ce soit les régies ou d'autres modes, a en général en France, des difficultés à réaliser quelques marges pour pouvoir subvenir aux services et aux investissements.

Concernant le rapport et ce qui en a été dit, il estime qu'il faut aussi se féliciter de la négociation et du contrat de DSP qui a été signé, car en d'autre temps dont il se rappelle bien pour y avoir même participé, on critiquait les contrats de la Communauté Urbaine qui étaient plutôt en sa défaveur. Il souligne que là, il n'y a pas eu de promesses mirifiques faites par Kéolis, mais simplement un prévisionnel sur lequel ils se sont engagés à travers le contrat. Il fait observer qu'aujourd'hui, ce n'est pas la Communauté Urbaine qui paie, mais c'est le délégataire qui doit remplir ses engagements ou les compenser financièrement. Il pense qu'on doit donc plutôt se féliciter de la qualité du contrat qui a été signé par la Communauté Urbaine.

Il insiste sur le fait que ces engagements ne sont pas « mirifiques » et rappelle le contexte de la transition de la délégation et l'attitude du précédent délégataire contre lequel, il considère d'ailleurs que la Communauté Urbaine devrait se retourner, puisque l'engagement transactionnel qu'ils ont signé est dû principalement à des défauts de Véolia. Il ne reviendra pas sur les détails et ils devraient donc se retourner à son avis, contre le précédent délégataire, pour retrouver une partie des sommes qu'ils ont été obligés de donner.

Il souligne qu'en 2008, il y avait 125 voyages de transports en commun par habitant sur l'agglomération bordelaise et qu'il en a aujourd'hui 155, ce qui constitue une forte progression, la moyenne des villes de plus de 450 000 habitants en France étant de 180, et la Ville de Nantes à 190, ce qui veut dire qu'ils ont de la marge et que le prévisionnel qui a été avancé par Kéolis n'est pas du tout farfelu. Il ajoute qu'ils souhaitent l'atteindre parce

que cela voudra dire qu'ils font progresser la mobilité et le transport sur notre agglomération. Donc, il n'y a rien de miraculeux là-dedans à son avis, mais il y a du retard, et ils peuvent espérer et tous souhaiter, que KEOLIS puisse arriver à maintenir ses engagements. Il estime qu'il n'y a rien de scandaleux dans les chiffres qui ont été présentés, mais il y a du retard. Il y a un certain nombre de circonstances et il pense aussi que la Communauté urbaine doit poursuivre un certain nombre d'investissements, notamment autour des couloirs de bus et des priorités au feu pour monter en puissance leur réseau.

On se compare souvent à Nantes, et il y a eu des dossiers, notamment dans Sud Ouest à ce sujet, mais il rappelle que Nantes a 28 ans de tramway alors qu'ils en ont tout juste 10, et le transport, les changements de mobilité, le changement culturel dont ils ont parlé tout à l'heure, ne va pas se faire d'un coup de baguette magique, mais il va s'installer dans le temps ; et il faut donner du temps à leur réseau de transports pour pouvoir progresser.

M. SOLARI voudrait expliquer sa satisfaction par rapport à la mise aux normes des bus de la Communauté Urbaine de Bordeaux de Kéolis (Tbc), parce que c'est une grande avancée qu'il avait appelée de ses vœux depuis pas mal de temps. Il remercie, d'ailleurs, les techniciens de la CUB et la commission des Transports et Déplacements, car c'est un travail qui a été rondement mené, et pour lequel ils vont arriver à un consensus qui fait que les personnes ne resteront pas sur le bord de la route.

Il est un peu plus modéré en ce qui concerne Mobibus. C'est un service qu'on paie très cher, souligne-t-il, et qui est saturé actuellement, par rapport à une population que l'on a prise, acceptée, et qui est normalement réservé à des personnes à mobilité réduite en fauteuil roulant, les personnes handicapées motrices, et les personnes déficientes visuelles. Mais avec l'allongement de la durée de la vie, il indique qu'ils ont de plus en plus de personnes âgées et des personnes atteintes d'Alzheimer, ce qui n'est pas facile, et ils sont donc en train de travailler sur ce problème pour revoir le système.

M. ROSSIGNOL n'entend pas boudier son plaisir et insiste sur le succès du Vcub en 2011, première année pleine, qui est un tout premier parmi les tous premiers vélo-libre services de France dans son fonctionnement et compte 139 stations et 1 250 vélos en moyenne sur l'agglomération. Il annonce qu'a été franchie la barre des 2 millions de déplacements, comme cela a été dit par Christophe DUPRAT, et on arrive à 5 millions de déplacements à la fin de cet été pour un coût de 0,79 € par déplacement, c'est-à-dire un coût au déplacement entre le tram et le bus. Il ajoute qu'il y a en moyenne, 14 000 adhérents au service et 45 000 occasionnels, qu'il y a à peu près 5 000 locations par jour de Vcub en 2011 pour un taux de rotation de 5 qui est encore en augmentation, et il souligne que ce sont vraiment des chiffres qui sont extrêmement bons. Il précise que les raisons que l'on peut avancer, c'est une très forte communication, comme par exemple la nouvelle jupe du Vcub pour laquelle a été associée la population, mais surtout l'intégration dans la DSP Transports. Ils ont fait appel à un professionnel des déplacements et des transports pour gérer le système et localiser les stations en intermodalité, ce qu'il estime très important, et également, ce qui rejoint le premier point, il n'y a pas eu de publicité sur les stations ni sur les vélos, et donc pas d'interférence dans le positionnement des stations et pas d'interférence non plus dans la lisibilité du service. Il évoque un dernier point qui n'a pas été évoqué, qui est celui du parking sécurisé Saint-Jean pour les vélos, où il y a là plus de 250 places. Ce parking est extrêmement bien fréquenté avec un taux de satisfaction de plus de 90 %, c'est-à-dire que les gens qui utilisent ce stationnement vélo sécurisé en intermodalité avec le tram, le bus ou le train (TER ou TGV) sont extrêmement satisfaits, souligne-t-il.

Enfin, pour conclure, il tient à saluer ici la présence de deux parlementaires fondateurs du « club parlementaire pour le vélo » Alain ANZIANI et Françoise CARTRON, qui ont la

semaine dernière, créé ce club la semaine dernière au Sénat. Ils sont sûrs qu'ils vont porter haut les couleurs du développement du vélo et de la bicyclette en France, et à la CUB en particulier.

M. DUBOS voudrait personnellement marquer sa satisfaction quand on examine les résultats de l'année 2011 du réseau Tbc, tous les voyants étant au vert ou presque, avec le bémol sur les résultats par rapport aux objectifs, mais on voit qu'on progresse et c'est tant mieux. Il estime qu'il s'agit d'un signe particulièrement encourageant, surtout quand on évalue une politique de transports publics. Il pense personnellement que l'on bénéficie, avant tout, d'un effet réseau évident avec un succès conforté pour le tram dont on voit les chiffres (+ 7 %) mais aussi une bonne attractivité du nouveau réseau de bus (+ 4 %) qui progresse encore, notamment grâce aux lignes cadencées qui constituent son ossature, et aux coroles qui en assurent les liaisons périphériques d'agglomération répondant bien ainsi aux besoins de déplacement au sein de l'agglomération.

Il fait remarquer, comme **Clément ROSSIGNOL** vient de le signaler, le fort succès du Vcub, qui complète cette offre de réseau, et le service Mobibus qui progresse également. Il considère que ces résultats positifs concrétisent les efforts développés en commun depuis plusieurs années, à la fois par l'exploitant, les services communautaires, et les élus, afin de développer un réseau de transports publics correspondant aux attentes des usagers, mais aussi des non usagers. Mais pour autant, il lui semble que ces signes encourageants ne doivent pas laisser penser que le pari est d'ores et déjà gagné, mais, au contraire, les inciter à développer une offre alternative de transports en commun encore plus attractive, afin de diminuer la part modale de la voiture individuelle, toujours largement dominante.

Pour cela, il pense qu'il est nécessaire de poursuivre d'une part le dialogue avec l'entreprise et ses personnels, mais aussi de développer la concertation avec les associations d'usagers au niveau de l'agglomération et également au niveau des communes. C'est ce qui est fait et il croit qu'il y a des efforts à poursuivre dans ce domaine, car adapter une offre de transport au réel besoin, c'est aussi passer par des étapes de concertation.

Enfin, comme cela a été largement évoqué tout à l'heure dans le débat sur le Grenelle des mobilités, il pense personnellement que c'est un enjeu fort et qu'il faut poursuivre et accélérer les discussions avec les autres autorités organisatrices de transports, Département, Région, pour promouvoir encore une fois un véritable réseau de transports publics multimodal à l'échelle métropolitaine.

M. DUPRAT confirme à **Michel OLIVIER** qu'il s'agit bien de l'article 28, et ce mécanisme, comme il l'a très bien dit, est favorable à la Communauté Urbaine dans le cadre de cette DSP et à son avis, c'est tant mieux. Il souhaiterait également préciser à **Joël SOLARI** que les 30 véhicules qu'ils ont achetés, auront non seulement des palettes rétractables, mais désormais deux places pour les personnes handicapées, ce qui est quand même une avancée importante. Il répond à **Gérard DUBOS** qu'effectivement, rien n'est jamais gagné. Pour le rassurer, il indique que des réunions sectorielles auront lieu à l'automne où on fera le tour des communes de façon à faire le point sur la situation.

Pour terminer, il voudrait porter témoignage de l'excellent travail collaboratif entre les services de la Communauté urbaine et Tbc, et c'est aussi grâce à eux si le service est efficace et que les choses peuvent avancer. Il tenait quand même à souligner qu'ils ont, de chaque côté, sur l'exploitant et sur le délégant, des gens de très grande qualité.

M. le Président Vincent FELTESSE fait observer sur les tendances que celles-ci sont bonnes, et il faut se souvenir du pari qu'ils avaient fait, à la fois du changement de délégataire, mais surtout de remise à plat du réseau de bus. Il avait employé le terme de

« big-bang », et malgré tout, quand on compare l'évolution du bus par rapport à avant et l'évolution par rapport au bus ailleurs en France, il constate que le pari qu'ils ont fait a plutôt bien fonctionné.

Quant à savoir si les chiffres sont à la hauteur de l'engagement du délégataire, il répond clairement non. Il estime qu'on peut se poser la question qu'il a déjà posée plusieurs fois en plénière, pour savoir s'ils ont été trop exigeants vis à vis du délégataire. Il note, pour une fois, et cela fait du bien, que la collectivité n'a pas toujours été trop exigeante sur ce dossier, mais cela doit poser une interrogation sur la suite. Concernant l'avenant qu'évoquait Michel OLIVIER, puis la prochaine délégation de service public, ils auront le débat, mais on connaît les positions des groupes, et ils vont donc partir sur une DSP, parce que, fort de cette expérience, de ses contraintes, ils verront quelles seront les offres des candidats à la délégation, avec en plus un contexte de concurrence moindre. Ils ont tous vu ce qui se passe, mais il reconnaît qu'il faut qu'on soit quand même extrêmement vigilant là-dessus.

Enfin, par rapport à cette DSP, il considère qu'il faut bien sûr continuer à améliorer les choses, à commercialiser, etc, mais il retient quand même l'aspect très positif d'avoir intégré le principe du vélo en libre-service dans cette DSP, et c'est bien pour cela que dans celle qui leur sera proposée, il y a plusieurs options pour que d'autres aspects de la mobilité puissent être intégrés. Il pense que plus la mobilité est globale, y compris avec covoiturage, stationnement, etc., plus la chaîne est efficace.

COMMUNICATION EFFECTUEE

M. DUPRAT

2012/7/ 53 Choix du mode de gestion du réseau de transport public communautaire de voyageurs

M. DUPRAT présente ce dossier, en estimant qu'il y aura des débats importants sur ce sujet. Il résume qu'ils proposent au Conseil de Communauté dans cette délibération, de passer une délégation de service public pour une durée de 5 à 8 ans.

Mme TERRAZA tient effectivement à se féliciter et à féliciter tous les participants à la réflexion qui a eu lieu en amont de cette proposition de reconduire une DSP. Christophe DUPRAT a parlé de la concertation et des trois panels, et elle croit en effet que c'était un exercice un peu inédit, qui a été fait dans un temps très restreint, sur un sujet difficile pour des non juristes, parce que les critères de choix sur un mode de gestion de transports, ce n'est quand même pas évident. Par rapport à cela, elle veut bien préciser, parce qu'il y a eu quelques débats là-dessus, que la question qui était posée, était vraiment celle de savoir quels sont les critères qui doivent présider au choix du mode de gestion. Elle souligne que c'était la même question pour les trois panels. Elle insiste sur le fait que dans la présentation de Christophe DUPRAT, a été évidemment rappelée l'option SPL qui était possible, et qu'ils ont écarté, comme il l'a dit, parce que d'abord il n'y a pas de recul, et parce que c'était un peu compliqué, mais elle pense que les débats précédents, et notamment celui sur la coordination des différentes AOT possibles, pourra certainement revenir dans l'avenir, du moins dans le cadre des Grenelles, car cela peut être une option à étudier. Elle trouve que cela peut être intéressant. Aujourd'hui, c'est trop tôt, lui semble-t-il, mais elle pense qu'ils peuvent l'étudier.

M. ASSERAY relève que M. le Président a, du 11 février au 30 mars 2011, initié une concertation innovante, témoin d'une volonté de nouvelle gouvernance et de transparence,

dans la continuité des concertations qu'il a menées pour l'agglomération millionnaire ou sur le franchissement de la Garonne par le pont J-J Bosc. Il rappelle que la finalité annoncée de cette démarche était d'enrichir la réflexion en identifiant des questionnements et des arguments, en fonction d'un mode ou d'un autre, sans pour autant se transformer nécessairement en une prise de position tranchée vis à vis de tel ou tel mode de gestion du service public des transports. Il souligne que l'originalité, comme l'a évoquée Brigitte TERRAZA, était de réunir trois jurys respectivement d'élus, de militants associatifs, et de citoyens ordinaires, chargés de produire chacun un avis sur des critères devant présider au choix du mode de gestion des transports et des recommandations en ce domaine. Il précise qu'il existe déjà des dispositifs faisant appel à des panels de citoyens ordinaires ou profanes afin de leur faire produire un avis sur une question souvent complexe à l'issue, comme ils l'ont vécu, de plusieurs journées d'informations et de confrontations avec des experts et de discussions collectives.

Mais, l'expérience de la CUB s'est à son avis, fortement distinguée de ces dispositifs en appliquant à deux catégories nouvelles d'acteurs que sont les associations et les élus, la logique d'un dispositif conçu exclusivement pour les citoyens ordinaires, et de ce fait, l'expérience a dû faire face à une série de problématiques liées à la nature spécifique des publics réunis, renforcés par le fait que les trois jurys travaillant en parallèle, n'avaient pas vocation à produire ensemble un avis en commun. Il indique qu'une des problématiques provenait de la différence de niveau d'informations acquises sur les thématiques discutées et une autre sur la difficulté de concilier la logique de participation citoyenne à celle de la représentativité associative ou politique, au sein de la même instance. Il regrette, d'ailleurs, l'absence de représentativité politique du jury d'élus, au sein duquel la présence de l'un des principaux groupes représenté à l'Assemblée a été faible, voire inexistante par moment, car au-delà des imperfections dues à l'originalité de cette démarche, il apparaît que pour la majorité des participants, cette procédure a fait évoluer leur point de vue et renforcé leur capacité de proposer et d'agir.

En tant qu'élu, il a appris beaucoup de ces journées, et bien compris l'enjeu que représente financièrement et politiquement le transport, car le choix va être lourd de conséquences. Il précise qu'au travers des différentes auditions, on se rend compte qu'il n'y a pas un mode de gestion idéal, et si, par contraintes de temps, ils ne peuvent actuellement que choisir la DSP, ils ne doivent pas s'interdire d'envisager dans le futur un autre mode de gestion, le transport public étant d'abord une volonté politique, et on doit pouvoir changer de mode de gestion sans pouvoir faire courir de risques au service. Sans avoir de religion déterminée sur le choix privilégié à ce stade, il fait remarquer que des autorités organisatrices abandonnent la délégation de service public, comme dernièrement la métropole niçoise, et on voit que c'est quel que soit leur positionnement sur l'échiquier politique. Tout en n'ignorant pas la complexité et les risques entraînés par une gestion directe, il s'interroge sur les points forts et les contraintes ressortant de l'analyse dans cette délibération.

Concernant les contraintes liées à la gestion directe, il précise qu'il est fait état d'écartés liés à l'effet d'échelle par rapport au service de transports géré d'une manière centralisée par un groupe (compétence métiers, etc), et des regroupements d'autorités organisatrices de transports au sein d'association comme AGIR, qui apporte une assistance opérationnelle et contribue à rendre des collectivités indépendantes vis à vis des groupes de transports, peuvent en effet compenser cet effet. De même, quand sont annoncées des marges réalisées par les groupes de seulement 2,5 %, et quand on voit les résultats de leur délégataire, il estime qu'on peut se permettre de penser que quand en France, sur 175 réseaux en 2010, la part de Véolia transports et Transdev, qui désormais ont fusionné, est de 42 %, celle de Kéolis 29 %, soit à eux deux plus de 71 %, le reste étant fait par des OAT comme AGIR par des réseaux attachés à des groupes familiaux étrangers, on peut craindre

à terme de se retrouver très rapidement face à des oligopoles européens, amenant une concurrence trop restreinte ou trop timorée, qui les amènera au travers de DSP arbitrées entre des offres qui ne correspondent plus à leurs attentes et aux ambitions de leur politique de transports. Sans autre source de financement, il est fort probable à son avis, que l'on doive faire face à une hausse galopante des prix proposés par les délégataires, à contre-courant de la nécessité actuelle de réduire les dépenses des collectivités locales.

Enfin, il formule deux souhaits : Les Verts auraient aimé pour finaliser cette concertation que l'évaluation de celle-ci et son impact sur le choix public soient réalisés, non pas après la décision du Conseil communautaire, mais avant, car il leur semble que cela aurait été plus cohérent et respectueux du travail fourni par les différents jurys. Il rappelle les propos qui avaient été énoncés à l'ouverture de cette assemblée : « *il nous semble indispensable que les conclusions sorties de ces panels, servent de supports à la décision finale des élus qui devra être motivée au regard des conclusions.* »

Son second souhait est que le choix communautaire n'empêche pas de continuer d'étudier et d'avancer sur leur mode de gestion, afin de pouvoir le mettre en concurrence le moment venu, pourquoi pas, avec d'autres autorités organisatrices comme la Région, le Conseil Général, ce qui a déjà été évoqué lors des interventions précédentes.

Mme CURVALE voudrait revenir sur le dispositif de concertation qui a déjà été beaucoup évoqué, et faire une proposition visant à intégrer dans leurs orientations politiques de nombreuses réflexions issues de cette concertation. Elle souligne que cette concertation sur les modes de gestion des transports publics s'ajoute aux projets pilotes ambitieux que la CUB mène sur les démarches participatives, qui avaient commencé par le projet de franchissement J-J Bosc, puis la politique de l'eau, et ce dispositif, mis en place pour concerter sur les modes de gestion des transports, a été ambitieux à plusieurs titres. Elle cite trois jurys avec trois garants pour suivre les débats des membres du C2D, l'assistance d'un prestataire pour l'animation avec une dizaine de personnes mobilisées, et du côté de la CUB, un comité de suivi spécifique, un comité technique, etc. La charge de travail a été lourde et elle estime qu'il faut encore remercier les élus qui se sont impliqués du 11 février au 31 mars dans le jury, et aussi toutes les directions qui ont travaillé dans des délais qui ont été tout aussi resserrés pour aboutir à la décision d'aujourd'hui.

Elle précise que l'ambition du dispositif, et même son originalité, résident comme il vient d'être rappelé par **Bruno ASSERAY**, dans la mise en place d'un jury associatif, d'un jury d'élus au côté d'un jury citoyen, ce qui est un dispositif plus habituel, l'objectif à travers ce choix étant de faire bénéficier les élus et les associations de la même montée en compétence que les citoyens, de leur faire vivre la même expérience de participation, et d'une façon plus générale, de créer les conditions d'un débat enrichi par la diversité des points de vue. Elle indique que le fonctionnement de ce dispositif, ses avantages, ses inconvénients ont déjà été analysés au cours de la concertation par les trois garants, et dans un rapport final qui est déjà mis en ligne sur le site de la participation de la CUB, on trouvera sur la même page, le rapport d'évaluation qui a été produit par Loïc Blondiaux, chercheur spécialisé dans le champ de la participation, pour assister la CUB dans le bilan de cette concertation.

Elle évoque des critiques faites par les garants qui sont liées au caractère aussi expérimental de l'exercice, au temps trop limité pour une telle concertation, ce dispositif ayant été acté avant l'arrivée des garants et qui était le choix fait par la Communauté Urbaine de Bordeaux, d'une gouvernance complexe à cause des nombreux acteurs, et des questions posées au jury que les garants ont pu juger peut-être pas assez directes, notamment sur les recommandations à formuler. Elle souligne que d'ailleurs, cette question a été interprétée diversement selon les jurys, que ce soit celui des élus ou les autres, mais

le rapport des garants et l'évaluation faite par Loïc Blondiaux, saluent aussi l'effort de transparence de la CUB que celle-ci fait en mettant aussi en ligne la totalité des rapports et des évaluations. Elle ajoute qu'il est aussi reconnu qu'il y a eu une réelle montée en compétences des différents jurys dont elle pense que leurs collègues l'ont particulièrement apprécié, une meilleure compréhension des enjeux, des choix à faire sur les modes de gestion, et la décision qu'ils prennent aujourd'hui l'est certainement autrement, même si c'est une décision de DSP, car elle est au terme d'un cheminement de la réflexion qui a différé du cheminement habituel des projets communautaires dans les différentes instances (commissions, comité de pilotage, etc).

Elle indique que lors de la commission consultative des services publics locaux, les représentants des associations ont exprimé leur avis favorable ou défavorable au choix de la DSP qu'ils vont faire, mais le processus de concertation n'a pas été remis en cause par les acteurs qui y ont participé. Elle précise que tous ces éléments seront de toute façon débattus plus en profondeur en septembre, puisqu'il est bien prévu que les garants reviennent et qu'il y ait un débat entre eux, le C2D, et ceux qui ont participé à ce dispositif.

Pour finir, il reste la question de l'enrichissement de la réflexion qui était donc l'objectif affiché de cette concertation et elle souligne que les trois jurys ont produit des propositions sur une vision du service public des transports qui est aussi à long terme, et ils ont exprimé leur intérêt pour un mode de gestion nouveau qui est celui de la SPL. Elle signale que c'était notamment le jury des élus qui a manifesté son intérêt pour cette forme nouvelle de mode de gestion.

Elle reprendra donc la proposition que vient d'évoquer à la fin de son propos Bruno ASSERAY, à savoir que dans le prolongement de la concertation, il s'agirait de réunir les trois jurys avec, comme piste d'études, la création d'une SPL et la coopération entre les AOT pour répondre aux enjeux de l'intermodalité. Il faut bien reconnaître à son avis, que les contraintes de temps pour le choix du mode de gestion, le caractère nouveau des SPL, la quasi absence de retour d'expérience sur du « SPL transport » n'ont pas permis d'étudier suffisamment en profondeur ce mode de gestion. Elle insiste sur le fait que tous les jurys ont déjà fait plusieurs propositions qui vont dans le sens d'une SPL avec un objectif de mise en place de l'intermodalité, puisqu'ils avaient le souci de construire des politiques de déplacement à l'échelle des bassins de vie, d'améliorer, de clarifier la lecture des réseaux de transports pour attirer de nouveaux utilisateurs, ou d'harmoniser les pratiques.

En conclusion, elle dira que cette feuille de route, pour intégrer les résultats de la concertation dans le travail politique sur les déplacements, est à construire, à commencer, bien évidemment, avec les trois jurys, et qu'elle est même à construire sur l'objet même de l'étude, les conclusions du Grenelle des mobilités offrant plusieurs pistes de réflexions. Elle ajoute qu'elle est aussi à construire sur les conditions de pilotage et d'animation d'un tel travail, mais l'objectif reste bien de s'appuyer sur les compétences acquises par les trois jurys, de valoriser le travail qu'ils ont déjà accompli au bénéfice des engagements de la Communauté et des politiques de déplacements à l'échelle de la métropole.

M. GUICHARD note que dès que se profile l'étude d'un choix de mode de gestion, les élus Communistes et Républicains sont souvent interpellés ainsi, mais il se demande pourquoi il est préféré, sinon toujours, du moins très souvent, une gestion publique directe à une DSP. Il indique que la réponse évidente pour eux, est que sans diaboliser les formes de délégation, ils jugent la gestion publique directe la mieux adaptée à la mission de service public qu'ils sont, ici, tous censés porter tant en matière de qualité de services rendus aux usagers qu'en matière d'intérêts économiques pour la collectivité, et cela dans un cadre environnemental toujours amélioré. Il insiste sur le fait qu'ils ne diabolisent pas toute forme de gestion privative par principe dogmatique, mais quand même, il demande à ses

collègues s'ils n'ont pas payé cher, très cher même, des pratiques capitalistiques de grands groupes à qui ils ont délégué leurs gestions et si, le plus souvent, ceux-ci n'ont pas été ou ne sont pas, portés à satisfaire les intérêts de leurs actionnaires plus que ceux des collectivités des usagers et de leurs salariés. Il demande d'ailleurs, par exemple, si ce n'est pas pour rompre avec cette logique, qu'ils ont pris en juillet dernier, ici, l'heureuse et très importante décision de ramener leur gestion de l'eau en régie publique. Il se demande alors, pourquoi ne pas poursuivre cette démarche concernant les transports dont, à leur avis, la complexité technique et financière apparaît bien moindre que celle de l'eau.

On leur fait observer qu'ouvrir deux fronts de gestion publique directe serait compliqué pour leur gestion, son administration et les élus, mais justement, ces deux fronts ne seront pas ouverts en même temps, souligne-t-il, puisqu'ils ont eu la sagesse de décaler de cinq ans la mise en régie de l'eau avec leur choix de la gestion assainissement en DSP durant cette même période.

Il fait donc remarquer que décidément, aucun obstacle ne s'oppose à un tel choix de dimension publique directe, et au contraire, quasiment toutes les expériences faites dans des agglomérations de même nature que la leur, et même à Nice, ce qui est tout dire, cette expérience risque d'être tentée. Il insiste sur « risque d'être tentée » parce qu'il pense que le maire s'est donné un laps de temps pour pouvoir revenir sur cette décision.

Donc, toutes les expériences montrent l'efficacité de ce type de gestion, et même s'ils sont aujourd'hui capables d'accomplir d'importants progrès en matière de transparence, de contrôles, avec les DSP comme le leur démontre l'assainissement, ils se demandent s'il ne serait pas évident que la gestion publique directe peut mieux construire des rapports d'intérêts communs entre la Communauté, les usagers, et les salariés missionnés pour le rendu de ce service public.

Ils passeront très rapidement sur les aspects purement comptables, la délibération précédente, pour eux, étant particulièrement éclairante, comme c'est ce qui est d'ailleurs apparu de manière forte, lors de la concertation publique ouverte ici, dont on a beaucoup, beaucoup parlé sur cet enjeu des transports publics. Il estime d'ailleurs au niveau de la concertation que si la question avait été clairement posée, celle-ci aurait sûrement très majoritairement débouché, du moins à son avis, sur cette forme de gestion publique directe comme c'était clairement le cas dans le cadre du collectif élu.

Il fait d'ailleurs remarquer quelque chose d'un peu particulier quand même, qui est qu'ils ont vécu un moment de démocratie participative fort intéressante, fort éclairante, sur beaucoup de questions, mais qu'ils avaient le droit de parler des critères de gestion, mais pas des choix de gestion. Il compare à une élection du Président de la République où on pourrait parler des critères qui font que tel Président de la République doit avoir tel ou tel avantage, mais surtout ce n'est pas eux qui voteraient. Il souligne grossièrement volontairement le trait. Il indique qu'il est donc apparu clairement à tous les participants de cette concertation, la force que peut représenter le sérieux, la compétence, et l'expérience des 2 000 salariés chauffeurs, ouvriers de maintenance, techniciens, employés et cadres, dans la réussite de cette mission de service public, puisqu'ils ont été, eux aussi, interviewés et consultés.

Il demande alors pour quelles raisons ils ne feraient pas un choix de service public, du moins un choix de gestion directe de service public ?

M. le Président Vincent FELTESSE l'invitant à « resserrer » son propos, **M. GUICHARD** fait observer qu'il est le seul à parler et qu'ils n'ont qu'une intervention par question alors que d'autres en ont beaucoup plus. Il comprend qu'il faudrait que cela aille beaucoup plus vite pour certains, parce que cela dérange un peu, mais c'est comme cela ! Il annonce que la dernière partie est importante. Il demande aux dirigeants de haut niveau dans le changement politique qui vient d'intervenir, sinon de l'entendre, du moins de l'écouter

Ils espèrent que ce refus de mise en oeuvre d'une gestion publique directe sur cette question ne se situe pas dans la suite, qui peut apparaître logique pour certains ici, des choix faits au Parlement européen, de mise en concurrence généralisée des transports. Il précise qu'à part sa sensibilité, ils ont tous fait ces choix-là.

A leur avis, le développement des transports publics comme alternative crédible au tout voiture et tout camion dont on a beaucoup parlé, axe majeur d'un développement durable dynamisé, ne peut vraiment s'appuyer, voire s'intégrer, dans la marchandisation, dans la concurrence organisée par des grands groupes comme Véolia, Transdev, Subus Vectalia, DeutchBahn ou Kéolis, filiale de la SNCF rappelle-t-il, sinon ils seraient là très loin, à l'opposé même, des intérêts majeurs de leurs populations, de leurs collectivités, et plus généralement, d'un aménagement durable et social de leur territoire. Ils pensent qu'au contraire, les voies de la réussite de la gauche, cadre dans lequel ils se situent comme beaucoup d'autres ici, passent par d'autres choix politiques, d'autres choix de gestion à pleine dimension publique, et donc pour revenir à la première question qui leur est posée, tel est leur objectif, tel est leur combat, et d'ailleurs ils sont certains de ne pas être les seuls, ici, à le porter. Il précise que la concertation le lui a démontré, y compris au niveau des élus.

M. TURON souligne que le passage en régie d'un service public important est rarement chose aisée, mais parfois il s'impose et, sans hésiter, il faut le faire. La question est de savoir si c'est la solution la plus pertinente, la plus adaptée.

Dans le contexte actuel, elle ne lui semble pas la plus pertinente de par l'importance et la complexité d'un service comme celui des transports publics. Il évoque pour mémoire quelques aspects qui ont déjà été indiqués : la question du coût de toute transition, l'absence d'économies d'échelle d'une régie locale pour un tel service et les évaluations, qui tournent autour de 13 M€, les compétences qu'il serait nécessaire d'acquérir dans un temps très limité, le problème de la gestion des ressources humaines lié aux différents statuts de personnels C.U.B et les différentes régies, puis les risques d'exploitation que devrait assumer la collectivité.

Il rappelle que la C.U.B. se prépare au passage en régie pour l'eau et l'assainissement, comme cela a été indiqué et Il serait opportun de tirer tous les enseignements de cette mise en place. A titre de comparaison, il précise que le nombre d'agents affectés à l'eau et à l'assainissement représente un peu plus de 500 personnes, tandis que pour les transports, c'est près de 2500 personnes.

La DSP nouvelle génération, comme celle qui est menée actuellement pour l'assainissement, montre selon lui que la collectivité peut reprendre complètement les choses en main pour assurer un meilleur service et un meilleur coût pour les usagers et pour la collectivité.

Enfin, il rappelle le vote intervenu au moment de la CCSPL qu'il présidait, à savoir 23 pour, 4 contre, 2 abstentions et une non participation.

Parmi les associations, 9 ont voté pour, 2 contre, 2 se sont abstenues et une n'a pas participé au vote.

M. DUPRAT, en réponse aux questions posées par Bruno Asseray à l'issue de son intervention, précise, pour le rassurer, que les 20 critères qui ont été choisis par les trois panels ont bien servi de base et uniquement de base au groupe de suivi qui a travaillé derrière. Il voudrait que tout le monde en soit bien convaincu. Cela a servi de base de travail et, effectivement, la restitution auprès des panellistes interviendra en septembre. Il reconnaît que c'est sans doute un peu en retard pour des problèmes de calendrier, mais cela n'a pas été possible avant, l'essentiel étant de pouvoir le faire.

Pour en venir aux propos de Laure CURVALE, il souligne un point de désaccord avec elle, concernant sa proposition de continuer à faire travailler les panellistes sur la création d'une SPL, car il n'en est pas sûr et en tout état de cause, ce n'est pas la mission qui leur a été donnée, celle-ci étant de choisir un mode de gestion pour les 5 ans ou les 8 ans qui viennent et non pas de travailler sur la suite, d'autres instances pouvant le faire éventuellement, SPL ou pas SPL. A titre d'information, il indique après avoir rencontré la fédération des SPL européennes, que l'Union européenne va changer de statut et il n'y aura plus besoin de deux organisations, mais d'une seule qui sera suffisante. Il constate que les choses changent, quand même, relativement vite.

Quant à l'intervention de Max GUICHARD, il précise qu'il n'a rien à rajouter, celui-ci ayant toujours développé sa volonté de mettre en régie ce service. Il voudrait dire aussi, au passage, que les salariés de cette entreprise ont aujourd'hui des relations sociales apaisées avec le délégataire, et souligne que Keolis a embauché 300 personnes depuis le début de sa délégation de service.

M. le Président Vincent FELTESSE, avant de mettre cette délibération au vote, souhaite d'une part remercier tous les panellistes, tous les services, tous les experts extérieurs sur la démarche qui a été intéressante, et regrette effectivement un problème de calendrier, pensant qu'on aurait pu faire cela à un autre moment. D'autre part, il souhaite expliciter la position sur la DSP, car il peut sembler y avoir quelque chose d'un peu contradictoire entre d'un côté, avancer sur le retour en régie de l'eau et de l'assainissement et de l'autre, renouveler une DSP transports publics.

Il pense qu'aujourd'hui, la CUB en tant que puissance publique locale, doit faire le choix qui lui semble le plus pertinent pour elle-même et surtout pour les usagers et usagères. Il estime que c'est une bonne chose d'avoir acté aujourd'hui, avant le rapport d'activités du délégataire, et tous groupes confondus, qu'il y avait eu une amélioration des services. Ils ont également acté qu'aujourd'hui, le délégataire KEOLIS rendait un service non pas à la hauteur de son engagement, mais un service qui ne lui rapporte pas de marge financière. Il souligne qu'ils ne sont pas du tout dans la situation d'une autre délégation où, finalement, on se rend compte qu'il continue à y avoir des marges, malgré les progrès de fait.

Il rappelle que pour ce qui concerne l'eau et l'assainissement, il s'agit d'un cadre différent et c'est pour cela qu'il avait prôné le retour en régie, en raison d'investissement dans le long terme sur un bien très particulier qui est l'eau, et il pense que là-dessus, l'intervention de la puissance publique est nécessaire. Il considère que la délégation qu'il est proposé de choisir aujourd'hui n'est pas totalement anodine. D'abord, c'est une délégation d'assez courte durée avec deux options de 5 ans et 8 ans qui permettra de voir comment cette nouvelle délégation évoluera et comment le contexte des transports publics urbains en France évoluera aussi, ce qui comporte des avantages. Il indique que certains délégants souhaiteraient une durée plus longue, mais une délégation de 5 ans avec une option de 8 ans, offre la garantie de bien maîtriser les choses car à peine a-t-on fini une délégation qu'on repart sur l'autre délégation, en ayant ainsi une assez bonne garantie de maîtrise des choses. Il souligne que cela permet également un certain nombre d'options supplémentaires pour aller plus loin dans la qualité des services, telles que, d'une part, l'option sur d'autres échelles de la mobilité pour reprendre ce terme, puisque on a vu le succès du vélo en libre service, et si à un moment, un délégant veut proposer d'autres idées, on est prêts à les accepter, et, d'autre part une option sur la possibilité pour le délégant de faire certains investissements alors qu'aujourd'hui c'est la Cub qui fait tous les investissements et cela peut permettre, parfois, d'accélérer ou de raccourcir les choses.

Il évoque ensuite le dernier point qui a été développé dans la discussion, celui d'une société dédiée. Dans la DSP assainissement, on fait une société dédiée avec une gouvernance particulière, et une représentation des usagers. Il se pose la question de savoir s'il ne faudrait pas avoir une espèce de parallélisme sur les transports publics, et que la gouvernance de la société dédiée des transports publics soit une gouvernance plus ouverte avec différents usagers, ce qui permettrait de trouver aussi un débouché pour certains des groupes de panellistes.

Puis il met au vote cette délibération.

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

M. TOUZEAU

2012/7/ 91 Projet métropolitain et leviers fonciers - Débat d'orientations

M. TOUZEAU : rapporte ce dossier en insistant sur l'importance que revêt selon lui l'ouverture de ce débat.

M. JUPPE estime que le sujet est complexe et important. Sur la nécessité pour la Communauté urbaine de mener une politique de réserves foncières, il pense que c'est évident et que ce n'est pas la peine de développer ce point, tous les arguments ayant été donnés, ainsi que les chiffres, s'agissant d'un effort de 40 hectares supplémentaires, dont 20 ha peut-être en direct par la Communauté urbaine et donc un enjeu financier de 16 M€ supplémentaires par an.

Pour lui, la question est de savoir si pour mener cette politique, il faut se doter d'un outil nouveau du type Etablissement Public Foncier Local. Il voudrait d'abord souligner qu'il existe des moyens, notamment pour maîtriser la question foncière, tels que les servitudes dans le PLU qui peuvent être très efficaces, la technique des périmètres de prise en considération lorsque une opération nouvelle est lancée permettant de surseoir à statuer sur des opérations ou des délivrances de permis de construire, ou encore les ZAD, comme la ZAD d'Etat mise par l'OIN en place sur le territoire de Bordeaux-Euratlantique qui lui permet de bien maîtriser la question foncière.

Il pense qu'il faut aller plus loin, bien entendu, mais la création d'un établissement public nouveau présente, de leur point de vue, un certain nombre d'inconvénients :

Le premier inconvénient est de savoir sur quel territoire, il assoit sa compétence. Est-ce que c'est le département dans son ensemble ? Ce qui soulève beaucoup de difficultés. Il faudrait coordonner 47 établissements publics de coopération intercommunale et surtout il faudrait s'interroger sur le point de savoir si le Département a une stratégie foncière et d'aménagement urbain qui correspond à celle de la CUB.

Cela veut-il dire que cet EPFL alimenté en partie par des ressources de la Communauté urbaine, achèterait le foncier nécessaire à l'installation du village des Marques de Saint-André de Cubzac ? C'est une question que l'on peut se poser et il y a, selon lui, peut-être un problème de cohérence.

Si ce n'est pas le département dans son ensemble, est-ce le SCOT ? C'est possible. Mais là aussi on se heurte à un certain nombre de difficultés et d'incohérences.

Pour conclure ce premier point, il demande quelle sera la mission de cet EPFL, avec quelle stratégie financière et quel sera son territoire.

Le deuxième inconvénient porte sur les frais de fonctionnement supplémentaires qui seront générés par cet établissement car il faudra créer une structure et on débouchera évidemment sur une fiscalité additionnelle. Il y a, pense-t-il, 16 EPFL de références et sur ces 16, il y en a 15 qui ont mis en place une fiscalité supplémentaire.

En plus, l'EPFL n'a pas, selon lui, tous les moyens possibles pour peser sur le foncier. Il rappelle, sauf erreur de sa part, que celui-ci est assujéti à respecter l'avis de France Domaine parce qu'il procède à des acquisitions foncières. Donc, il pense que la création de l'EPFL présente beaucoup d'inconvénients.

D'un autre côté, il estime que la C.U.B, a toutes les capacités de mener cette politique, car elle dispose d'un service foncier de qualité qui pourrait être renforcé et si la CUB peut créer un service archéologique en recrutant plusieurs collaborateurs, il imagine qu'elle peut bien renforcer aussi le service foncier.

Il lui semble qu'elle dispose également des moyens financiers de faire face à cette mission si elle en fait une priorité. Il a rappelé que c'était une enveloppe de 16 M€ supplémentaires par an. Il est prévu d'annuler à peu près la même somme, croit-il, en décision modificative en renonçant à contracter des emprunts, comme cela se fait pratiquement chaque année et il y a, là aussi, une capacité de contracter des emprunts pour se financer et à aussi bon taux que l'EPFL.

Enfin, il pense que politiquement, il est très important que la Communauté urbaine garde la maîtrise de sa stratégie d'aménagement urbain, de ses priorités d'urbanisation dans le cadre notamment des « 50 000 logements » et donc de sa politique d'acquisition foncière. Ce sont là toute une série de raisons pour lesquelles, leur groupe choisit la régie. Il a toujours dit qu'ils n'avaient pas de préférence idéologique entre l'externalisation et la régie, et en apporte la démonstration. Ils préfèrent dans ce cas précis la régie et donc le renforcement du service foncier de la Communauté urbaine.

M. PUJOL souligne le temps perdu autour de ce sujet ô combien important pour l'établissement communautaire et son développement. Perdu, parce que certains croient qu'il faut mettre à tout prix, encore une fois, une couche qu'ils appellent « outils » pour faire plus sérieux afin de réellement mettre en œuvre une politique foncière sur notre territoire. Or, selon lui, un fonctionnement en régie directe serait tout à fait satisfaisant pour prendre en compte la politique définie par le Conseil de Communauté.

Il leur est dit que la politique foncière doit être au service des politiques communautaires et autres grands projets métropolitains, mais il rappelle, comme il l'a toujours dit, que s'il veulent limiter l'étalement urbain, ils doivent s'attacher à travailler sur le territoire de la Communauté urbaine mais il sait que certains pensent différemment et ils en ont le droit.

A la lecture du rapport qui leur est proposé, il constate qu'il faudrait 40 hectares supplémentaires par an pour répondre aux objectifs de ce projet sur la seule thématique du logement. Il y est mentionné que les promoteurs, les aménageurs, les bailleurs sont au maximum de leur capacité d'intervention et ont un stock correspondant au court terme, et que le développement en interne de la CUB est limité car il impacte lourdement les investissements mais aussi le fonctionnement avec l'importance des moyens humains à dégager. Il estime que cette affirmation sur les difficultés de dégager des besoins humains supplémentaires est démentie, d'une part par les excellents résultats présentés lors de l'adoption du compte Administratif et qui permettent de développer les services en régie, et d'autre part parce qu'on ne peut pas dire sur d'autres services que la régie est la seule bonne manière de gérer et que pour le foncier, ce serait l'inverse.

Il constate également que le rapport affirme aussi péremptoirement que les modes partenariaux avec les autres acteurs fonciers ne suffiront pas à dégager la force d'action nécessaire. Il n'accepte pas une simple affirmation comme la vérité, car selon lui rien n'est

démontré et, pourtant, depuis le temps qu'ils étudient ce dossier, un minimum d'argumentaire pourrait permettre de démontrer ce qu'ils veulent à tout prix faire accepter aux élus de ce Conseil.

De par ces analyses contestables, à son sens, il est écrit que la question de la création d'un EPFL se trouve donc posée. Il rappellera simplement que cette question est déjà posée depuis plusieurs années et c'est la raison pour laquelle dans le contrat de partenariat qui lie les groupes de ce Conseil, elle a été abordée d'une manière claire.

Il leur est dit que l'EPFL est un outil complémentaire dont l'action concertée au sein de ses membres et au regard des actions des autres acteurs fonciers, permet de décupler les capacités de maîtrise foncière. Il est désolé de constater que cette phrase ne veut rien dire, ou pas grand-chose, car affirmer encore une fois que l'on va multiplier par dix les capacités de maîtrise foncière quand on sera capable de discuter demain avec des partenaires mieux qu'aujourd'hui, cela le fait rêver. Il estime qu'ils sont assez grands pour déjà se parler s'ils pensent que cela peut profiter aux territoires, et se pose la question de l'utilité de créer une couche supplémentaire, un système impossible pour que des gens qui se disent des responsables publics, comme les aménageurs, les bâilleurs ou autres puissent échanger et décider ensemble des axes de travail en commun en se répartissant les rôles et en s'engageant sur les actions et des objectifs communs.

Il poursuit sur le fait que l'EPFL serait aussi un outil de coopération inter-collectivités concourant à mettre en oeuvre des stratégies cohérentes pour éviter l'étalement urbain. Il estime, là aussi, que des élus responsables, s'ils sont persuadés que l'étalement urbain est une des lèpres de notre société, sont capables de définir ensemble une stratégie cohérente. Y aurait-il des difficultés si importantes, que des gens de même obédience, qui partagent beaucoup de pouvoir à l'Etat, à la Région, au Département et à la Communauté urbaine, ne puissent pas arriver à faire cela sans avoir besoin d'une couche d'opacité supplémentaire ? Comment, si la réponse à cette question est oui, peuvent-ils leur faire croire qu'il en serait différemment demain ? Il pense que c'est réellement à n'y rien comprendre.

Enfin, il note que ce serait un outil d'une technicité exceptionnelle, qui permettrait d'activer des fonciers complexes et de lutter contre la rétention foncière. Là encore, il s'agit selon lui d'affirmation gratuite, car penser qu'embaucher des gens experts dans une structure nouvelle, aurait des résultats différents que si ces mêmes personnes étaient embauchées au sein de la Communauté urbaine, est tout simplement incroyable. Alors, il regrette qu'à force de tergiverser en s'abritant derrière des approximations, ils de plus en plus de retard. De par un des arguments utilisés, celui de ne pas avoir assez de réserves pour justifier un besoin de moyens supplémentaires, on veut leur faire croire que ces moyens pourraient venir d'autres collectivités, voire de l'Etat alors qu'ils voient, depuis longtemps, son manque d'implication et il serait étonnant que les choses changent rapidement. Le conseil général ne veut pas participer, par exemple, au financement du tramway et plutôt que d'être partenaire financier, l'Etat vient solliciter le budget communautaire pour financer L.G.V., rocade et autres projets qui dépassent largement nos frontières. Donc, il considère que celui qui paiera demain sera le contribuable local, et les familles qui habitent le territoire communautaire.

Ainsi, ils donnent à ces derniers une occasion de plus pour les pousser à aller plus loin, en dehors du périmètre de la Communauté urbaine pour profiter des avantages de celle-ci mais participer beaucoup moins à l'effort général de construction de vrai service public, et qui plus est, de bénéficier de tarifs d'accès aux transports financés par la Communauté urbaine, à un prix quatre fois moins chers pour leurs enfants étudiants. Voilà ce qui, selon lui devrait résoudre le problème de l'étalement urbain.

En continuant la lecture de ce document qui est une plaidoirie à charge contre la régie directe, il constate des incohérences dans les chiffres. Il ne s'y attardera pas, mais pour

autant, il a essayé d'en vérifier au moins un sur Villenave d'Ornon, ville périphérique qui n'a pas forcément des zonages aussi denses que les communes plus proches du centre de l'agglomération, et pourtant ils sont déjà ressentis comme trop denses par une grande majorité de la population, avec une production de logements pour une consommation moyenne de 125 m² par logement. D'après lui, on est loin des 220 m² évoqués dans le rapport pour demain en justifiant une densification encore plus importante de 30 % pour les obtenir. Il mentionne qu'il est question d'une consommation moyenne de 280 m² par logement à l'heure actuelle, donc trois fois supérieure au moins au constat qu'il a fait sur son territoire.

Il se demande d'où sortent ces chiffres et qui les a contrôlés et certifiés. En fait, il croit qu'ils ne servent qu'à afficher un besoin en foncier évalué en dizaine d'hectares supplémentaires. De cette quantité de foncier à acquérir, il est déterminé un besoin financier de 16 M€ supplémentaires par an, à financer pour l'acquisition de 20 ha, soit un coût moyen de 80 €/m², ce qui donne en faisant une projection avec les chiffres annoncés de consommation d'espaces par logement de 220 m² environ, une production de 910 logements avec un prix de revient au mètre carré de SHON de 215 € environ par logement pour une superficie moyenne de 80 m². Si on prend mes données, c'est lui semble-t-il, 1 600 logements que l'on construit au bas mot avec un coût SHON de 125 m², abordable largement par un opérateur social.

Il concède que ce n'est qu'une approche, qui est perfectible, mais elle se base sur des réalités de terrain et démontre en tout cas que les zonages et les réglementations du plan local d'urbanisme vont participer à l'ambition de la politique foncière que l'on veut voir atteindre. De toute façon, il entend dire que la Communauté urbaine de Bordeaux sera dans l'impossibilité de dégager ces moyens sur ce budget. Or, ils vont trouver par ailleurs en un tour de main la possibilité de pouvoir s'engager dans la construction d'une grande salle de spectacles à hauteur de 40 M€ voire 60 M€, si on y compte le parking. Il sait bien que ce besoin ne sera porté qu'une seule fois au niveau du budget. Mais il invite à constater que la CUB n'est pas dans une situation où elle ne va faire que des réserves mais plutôt participer à de la libération du foncier pour construire du logement, notamment social telle qu'est l'ambition qui a été donnée à ce territoire. En face, il y aura des recettes, en provenance des ventes de ces terrains. A priori, dans le schéma qui leur est présenté, il constate qu'il n'en est jamais question. Par contre, il est bien question de la création d'une taxe supplémentaire. Cela n'échappe pas au développement. Alors que ce soit taxe spéciale d'équipement, ou taxe additionnelle, il pense que c'est la même chose pour eux et en créant cet établissement public foncier local, on met cette possibilité au dessus des têtes de chaque foyer qui habite cette agglomération. Il ne rentrera pas sur le détail de ce qui est qualifié comme différence entre la taxe additionnelle et la taxe spéciale d'équipement.

Il observe qu'on regrette aussi, a priori, que le périmètre d'intervention soit restreint et se limite à la Communauté urbaine et se pose les questions suivantes : Cela ne leur suffit-il pas qu'on leur propose de mettre en place un EPFL d'Etat devant répondre prioritairement aux enjeux nationaux ? Ne sont-ils pas capables de se fixer leurs propres enjeux ? Leur faut-il un Etat omniprésent qui leur dicte ce qu'ils ont à faire ? En tout cas, il ne le pense pour ce qui le concerne. Il a été et l'est encore, trop soumis aux contraintes de décisions arbitraires, prises par des personnes souvent à mille lieux des réalités, et préfère que la proximité guide ses actes. Il peut comprendre que ce ne soit pas la même chose pour tous mais gardera, là encore, sa liberté de penser pour le bien de ses administrés car c'est la seule chose qui guide ses actes.

Tous auront compris qu'il votera absolument contre la création de n'importe quel système inventé pour réaliser ce qu'ils sont parfaitement aptes à faire en interne, autrement dit en régie directe.

Il précise également qu'il sera contre toute proposition de création d'une taxe additionnelle sur les ménages ou d'une taxe spéciale d'équipement. Dans les temps actuels, il estime qu'il n'est pas tolérable que l'on puisse penser encore faire supporter une taxe supplémentaire à leurs habitants car il y en a déjà tellement en préparation. En réalité, ils doivent en tant qu'élus faire des choix, parfois difficiles, pour ne pas dire très difficiles. Ils provoqueront, il en est certain, des échanges virils et parfois des rancœurs naîtront. Mais il est de leur responsabilité de choisir à la place qui est la leur par la décision du peuple. Ils savent tous qu'ils ne peuvent pas avoir tout en même temps. Ils le regrettent sûrement souvent mais c'est ainsi. Alors, il considère qu'ils doivent aussi, ensemble, faire entendre ces réalités et les prendre en considération.

M. MAURIN souligne que la question du foncier est évidemment essentielle pour mener à bien les ambitions légitimes de l'établissement communautaire en matière de logement social, mais pas seulement. Ils constatent que les documents qui ont été portés à leur connaissance dans le cadre du comité stratégique montrent une raréfaction des terrains disponibles également pour l'activité économique, et met en évidence que la vigilance doit être maintenue pour les terrains destinés aux espaces naturels. Il estime que l'ambition d'une métropole sobre et juste doit permettre de conjuguer ces trois dimensions sur les mêmes sites. Ils pensent que c'est au cœur même des quartiers d'habitation, par exemple, que doivent s'installer les entreprises afin de réduire durablement les temps de transports domicile-travail et c'est bien au plus proche des logements sociaux qu'il convient de maintenir des espaces naturels. Ils partagent enfin l'idée que ces ambitions doivent se concentrer sur le territoire communautaire afin de lutter contre un étalement urbain dont on connaît les méfaits, à la fois sociaux, écologiques et financiers, et qu'elles nécessitent donc que la C.U.B. se dotent d'outils d'actions sur le foncier. C'est une évidence, selon eux, mais il faut également que la C.U.B. revoit ses rapports avec l'Etat concernant la mise à disposition nouvelle de terrains importants de propriétés d'Etat, et il a entendu parler de certaines priorités aujourd'hui avec le gouvernement concernant le logement social. Il pense que le foncier aura également à être interpellé du point de vue de l'Etat. Si leur groupe a depuis longtemps porté l'idée d'un établissement public foncier, ils n'en font pas une position figée aujourd'hui. Ce qui compte à leurs yeux, c'est de mutualiser les capacités d'actions pour que la propriété privée soit soumise aux critères de l'intérêt social et écologique.

A ce titre, ils ne peuvent que regretter la tonalité du rapport qui fait la part belle aux considérations financières, au risque de prendre le pas sur les ambitions métropolitaines. Comment se donner les moyens d'une politique foncière audacieuse si on commence par soumettre ses outils à la seule rigueur budgétaire ? Ils considèrent que la question du financement d'un tel outil est essentielle car elle peut être aussi un outil d'aménagement juste et solidaire. L'insistance de la CUB à vouloir instaurer une taxe additionnelle sur les ménages, n'est, selon eux, pas un bon signe. Ils l'ont dit dès le départ et ne bougeront pas sur ce point.

Ils insistent sur le fait que l'argent nécessaire à la stratégie foncière ne doit pas être cherché dans le portefeuille des habitants de la Communauté urbaine. Par exemple, une augmentation de 2 points seulement de la taxe d'aménagement versée par les promoteurs, rapporterait 7 des 16 M€ nécessaires à mobiliser comme l'évoque d'ailleurs le Comité stratégique. Ils rappellent qu'en renonçant à porter la cotisation foncière des entreprises CFE à son niveau optimal, la CUB a renoncé à 6 M€ de recettes supplémentaires.

Enfin, ils proposent que la conférence bancaire, qui est pourtant à l'agenda de notre établissement, puisse mettre à son ordre du jour les critères de mobilisation de fonds nouveaux pour le foncier.

Pour résumer leur position, qui sera évidemment réinvestie en septembre, ils sont favorables à la mise en place d'un outil public de maîtrise du foncier sur le territoire communautaire, et à la recherche de nouvelles ressources mobilisables pour financer les acquisitions à venir, mais pas à de nouvelles taxes ménages.

Mme NOEL indique que les objectifs du projet métropolitain ont en commun avec les attentes des habitants, qu'ils reposent en premier lieu sur le défi de l'offre. Ainsi, ils sont tous conscients de devoir créer les conditions d'un développement, certes raisonné mais sans nul doute massif, de la construction de logements abordables sur l'agglomération et pour cela, il n'y a pas de mystère, comme en matière de transport, de développement économique et pour tout projet urbain, il faudra mobiliser du foncier. À cet égard, il ne lui semble donc pas étonnant que le ministre de l'Égalité, des Territoires et du Logement, madame DUFLOT, ait présenté dans son intervention il y a trois jours devant le Sénat, comme tout premier ingrédient de sa politique du logement, la mobilisation sans précédent du foncier et fait des propositions intéressantes de mise à disposition du foncier public avec une forte décote pour la construction de logements sociaux.

Ils ont été une très large majorité dans cette Assemblée à approuver les orientations et l'ambition du projet métropolitain. Elle tient à dire ici que, dès lors, ils doivent maintenant concrétiser cet engagement pris devant les concitoyens et mettre en place les dispositifs efficaces les plus à même de répondre aux besoins en logement accessible pour tous, tout en optimisant la consommation d'espaces.

La question de la stratégie foncière est un vieux serpent de mer à la Communauté urbaine et ils viennent encore de le voir dans les interventions qui ont eu lieu. Elle entendait monsieur PUJOL dire qu'ils tergiversaient et elle se demande qui tergiverse dans cette assemblée sur ce sujet.

Elle souligne que la question de la stratégie foncière est pourtant une réalité quotidienne pour les porteurs de projets, les acteurs du territoire, les services communautaires et in fine les habitants de la C.U.B. Le rapport qui leur est présenté pose clairement les enjeux. Quarante hectares par an sont nécessaires pour répondre seulement au défi du logement. Il propose également des hypothèses d'actions et des outils. La position de leur groupe est claire et cohérente. La maîtrise du foncier exige un effort maintenu dans le temps, auquel ne saurait répondre une politique du coup par coup et nécessite également une échelle territoriale au plus près du bassin de vie. Cela plaide, à leur yeux, inévitablement pour un outil foncier de type EPFL, seul à même de se dégager des contingences des arbitrages budgétaires annuels et d'étendre la stratégie foncière aux territoires pertinents.

Elle rappelle qu'Alain JUPPE évoquait tout à l'heure un certain nombre de moyens réglementaires comme le sursis à statuer, les servitudes de mixité sociale, etc., qui selon elle sont des moyens réglementaires, mais en aucun cas des outils financiers.

Sur la question du financement, ils sont favorables à une mise en place d'une fiscalité additionnelle pour les mêmes raisons qu'indiquées précédemment. Elle reconnaît que le contexte économique actuel pèse déjà lourdement sur les ménages, mais la force de l'enjeu mérite cet effort collectif, somme toute, modeste, des 10 €uros par habitant à mettre d'ailleurs en parallèle avec d'autres grands projets inutiles que nos concitoyens financent malgré eux, via leurs impôts, à l'image par exemple du projet de grand Stade sur lequel on pourrait rediscuter.

Pour conclure, et pour reprendre Saint-Exupéry, elle pense qu'on ne peut pas être en même temps responsable et désespéré, on ne peut pas se faire l'écho de manière régulière des manques de moyens en matière de foncier et parallèlement, ne pas agir en responsabilité sur ce dossier et soutenir la mise en place d'un EPFL.

Ils soutiennent donc résolument l'approche réaliste, lucide, pragmatique et constructive qui leur est exposée dans ce rapport d'orientation.

Mme CARTRON souhaite rebondir par rapport à des interrogations ou, parfois, des appréciations qui ont été émises à propos de la place de l'Etat dans ce projet et dans cette grande ambition autour des logements, et donc de la question foncière.

On l'a vu ces derniers mois, mais on le voit, croit-elle, quotidiennement dans leurs communes, le logement est devenu une préoccupation numéro un pour les concitoyens. Il est une préoccupation à plusieurs niveaux. Tout d'abord, parce qu'il y a une rareté de l'offre accessible, pour nombre d'entre eux, et qu'ils sont donc dans une course parfois effrénée à trouver le logement qui leur correspond. Elle souligne également qu'ils sont tous dans une période de crise, liée sans doute à une passivité ou un laisser-faire ces dernières années, qu'une spéculation foncière s'est mise en place et donc, ils ont eu un surenchérissement par rapport au coût de la construction et au coût des locations qui sont mises sur le marché, et, bien sûr, aussi, à un ralentissement et une nécessité de booster l'offre locative HLM, accessible à tous, parce qu'ils sont là devant un vrai déficit, un vrai projet de société, une véritable urgence.

Elle partage l'avis de Marie-Claude NOEL, sur le fait que le nouveau gouvernement, par la voix de sa ministre, a montré toute la détermination que le Premier ministre avait marquée quant à cette priorité du logement et cette priorité que l'Etat s'engage de manière très forte dans les espaces qui sont les siens.

Elle rappelle donc d'une part qu'une mobilisation du foncier est en perspective, en particulier et au travers de la cession gratuite d'un certain nombre de terrains vacants de l'Etat, qui permettrait de booster et de répondre, dans l'urgence, à ces besoins de logements. D'autre part, la loi SRU devrait être renforcée par rapport à ces exigences et par rapport aussi, comme cela a été annoncé, à une majoration des pénalités qui seraient appliquées aux communes qui ne respectent pas aujourd'hui les 20 % de logements sociaux. Tout ceci montre une volonté de l'Etat et cela a été dit précédemment, sur ce sujet-là, à la Communauté Urbaine, ils ne peuvent pas être seuls face à ce défi. Ils doivent donc unir leurs forces et lorsque l'impulsion vient de l'Etat, elle croit qu'on ne peut ni la refuser, ni la délaissier parce que c'est quelque chose qui multipliera, bien sûr, leurs possibilités.

Elle pense qu'il faut aujourd'hui passer à une vitesse supérieure et que cet outil, qui leur est proposé, permettra, bien évidemment, de porter une vision large, globale, nécessaire par rapport à ces problématiques-là. Il permettra aussi de fédérer les énergies et donc, là aussi, d'avoir une plus grande efficacité. Elle considère qu'il ne faut pas être frileux aujourd'hui, mais voir vraiment l'importance du problème qui se présente, la demande et l'attente de nos concitoyens étant très fortes, en particulier les plus fragiles, et c'est là sans doute, l'honneur de l'assemblée communautaire de prendre ce problème à bras le corps et de fournir l'outil qui devrait permettre de répondre à tous ces besoins de façon plus efficace et plus rapide.

M. LABARDIN, en essayant de ne pas être trop redondant, souhaite établir un constat partagé par tous. D'une part, des réserves foncières ont été consommées au fil des décennies sans reconstitution du stock à proportions équivalentes. Par ailleurs, des grands propriétaires institutionnels, la Caisse des Dépôts et Consignations, RFF, pour ne citer qu'eux, se sont progressivement défaits de leur potentiel au service de projets urbains, et ce n'est pas leur rôle de reconstituer du stock foncier.

D'autre part, il constate également que les acquisitions foncières par la C.U.B. se font aujourd'hui au fil de l'eau, qu'il s'agisse de l'habitat, des activités économiques, des voiries, l'intervention est bien là mais elle souffre de manque d'anticipation et il arrive même que les collectivités, qui connaissent leurs territoires, qui souhaitent anticiper parce qu'elles

maîtrisent leur propre projet de territoire, ne soient pas suffisamment suivies par la C.U.B. pour anticiper les mutations futures comme si l'investissement foncier en l'absence de projet immédiat n'était pas légitime.

Il estime que la stratégie peut faire l'objet d'un accord, et qu'il faut trouver un effet de levier pour renverser la tendance à l'appauvrissement foncier mais en même temps, on ne peut pas prétendre tout maîtriser. Ils ne sont pas les seuls à pouvoir maîtriser le foncier mais ont la capacité à prescrire la maîtrise foncière aux opérateurs sur des projets partagés. Pour en venir aux moyens de faire, selon lui, la CUB peut, et le fait déjà, en quantité plus importante, acquérir du foncier sur le budget communautaire et mobiliser le foncier avec les moyens efficaces de la planification urbaine et, de ce point de vue, il se démarquera de la position de madame NOEL, les servitudes de mixité sociale, les servitudes de diversité sociale et demain les OAP dans le nouveau PLU permettant de réguler le prix du marché. Il fait observer que tous les maires savent bien que selon où l'on met le curseur entre 25 % de logements conventionnés et 100 %, il y a un effet direct sur le prix du foncier.

Il précise que les bailleurs sociaux et les promoteurs privés font également de l'intervention foncière et évitent quelquefois, même souvent, le portage financier par la Communauté urbaine.

Il est personnellement favorable à une gestion en régie de l'action foncière pour les raisons suivantes :

D'abord, il considère que la CUB a des compétences qui ne demandent qu'à être étoffées. Certes, il faut des financements supplémentaires, surtout en montée en charge mais ensuite les flux d'entrée et de sortie peuvent s'équilibrer ; il faut savoir acquérir et savoir aussi céder le foncier pour réaliser leurs projets.

D'autre part, il pense que cela permet de mesurer le retour sur investissement dans un périmètre qui est maîtrisé par leur propre gouvernance. Cela n'est pas d'après lui contradictoire avec la nécessaire coordination avec les territoires extérieurs, au travers du SCOT, de la démarche inter-SCOT et de l'avis qu'ils portent sur les PLU extérieurs. Evoquer le périmètre pertinent ne signifie pas toujours élargir le périmètre et c'est un débat classique dans l'action publique. Il souligne que l'articulation entre les territoires est souvent plus souple et plus efficace que l'élargissement du périmètre qui produit inévitablement une lourdeur de gestion et une nécessité élargie des besoins financiers.

Il ajoute que le modèle économique proposé lors des comités stratégiques n'est pas de son point de vue suffisamment lisible ni rassurant. D'abord, il nécessite la mise en place d'une nouvelle fiscalité dont la limite peut évoluer à la hausse selon les besoins financiers de l'établissement public.

Ensuite, il nécessite des choix financiers, qui vont mettre en compétition les territoires, et pourraient les amener à augmenter la contribution de la C.U.B. sans avoir l'assurance d'un retour à due proportion.

Pour finir, il explique qu'une question essentielle demeure, s'ils retiennent, et ils ont souvent eu des débats dans ce sens, les trois tiers en matière de production de logements : un tiers privé, un tiers conventionné, un tiers en accession abordable. Selon lui, ce tiers abordable ne le sera que par la baisse de la charge foncière dans les opérations, ce qui reviendra à remettre aux opérateurs des terrains à prix inférieur au montant des acquisitions. Il se demande quel sera l'impact sur l'équilibre financier de l'établissement public, car ils peuvent consentir cet effort sur leurs opérations, mais il n'est certain qu'ils le feront pour les autres territoires. En tout état de cause, ne pas aborder cette question, y compris, bien sûr, sous l'angle de l'impact sur notre budget, lui paraît périlleux.

Pour toutes ces raisons, à savoir maîtriser leur propre périmètre, s'assurer d'un retour sur investissement sur leur territoire, accepter eux-mêmes leur propre effort financier et

l'absence de nouvelle fiscalité sur les habitants, il pense que l'action foncière en régie demeure, dans le cas d'espèce, la bonne solution.

M. FLORIAN intervient, en prévenant qu'il fera peut-être parfois quelques réflexions un peu plus vinaigrées que ses collègues, ou peut-être prendra moins de précautions oratoires. Il souhaite qu'on arrête de parler de taxe additionnelle, mais plutôt d'impôt supplémentaire. Il demande à dire les choses telles qu'elles sont car il est vrai que c'est dans l'air du temps depuis quelques semaines, mais passer à l'EPFL, représente de son point de vue des impôts supplémentaires pour les ménages. Ce n'est pas simplement la taxe additionnelle et contrairement à ce que peut penser monsieur MAURIN, il fait le pari que si on était passé en EPFL maintenant, au-delà de la dotation initiale, dans deux ans, dans trois ans, on passerait à des impôts supplémentaires. Il lui semble important que les gens soient au courant que l'EPFL va alourdir la charge des ménages.

Il a l'impression de revivre des discussions qu'ils ont eues en mars 2005 avec Alain ROUSSET, président de la C.U.B. depuis fin 2004, et les conservateurs retrouveront ces documents, lors de la présentation au Bureau d'un rapport sur le logement avec de grandes ambitions, de grands objectifs. Il lui semble aujourd'hui qu'on a l'air de redécouvrir l'eau tiède, que huit ans après, effectivement, on inverse les discussions, il allait dire, les priorités. Si véritablement au moment du projet métropolitain, avec cette idée d'une métropole Millionnaire, on leur avait dit qu'on n'avait pas les réserves foncières nécessaires, ils auraient peut-être réagi différemment avant de se lancer dans de grandes opérations telles que les « 50 000 logements ». Il est expliqué dans la délibération, qu'il y a 80 sites identifiés, capables de porter plus de 50 % des logements, et il veut dire par là qu'il ne faut pas inverser les choses.

Il fait observer que d'abord, on doit recenser ce que l'on a, ce que l'on est capable de faire, mais on ne doit pas annoncer des objectifs dont on s'aperçoit, deux ou trois ans après, qu'ils sont ou irréalisables, ou qu'on ne sait pas comment on pourra les réaliser. Il souligne qu'il avait l'impression tout à l'heure, lors du débat sur les mobilités, qu'on redécouvrait aussi l'eau tiède, qu'il y avait des embouteillages sur la rocade, qu'il y avait beaucoup de camions et que les gens avaient sûrement des bonnes idées pour faire du co-voiturage. Il lui semble qu'on redécouvre les choses régulièrement dans cette assemblée, et il se met sûrement dans le lot.

Concernant le périmètre de l'EPFL, et en prenant là sa casquette de vice-président en charge de l'économie, il fait le pari qu'avec un périmètre élargi au-delà de la C.U.B, les logements seront pour la CUB, et l'économie sera pour l'extérieur. D'ailleurs, il estime que le véritable objectif de ce rapport, c'est le logement. Il souhaite qu'on parle un peu d'économie. Il remarque d'ailleurs, et c'est peut-être la seule chose qui le rassure un peu dans ce rapport, c'est qu'il faut augmenter de 30 % la densification, du moins c'est comme ça qu'il l'analyse. Cela lui fait penser à la loi de mars 2012, de Benoît APPARU, qui voulait augmenter les droits à construire. Il imagine que c'est la même chose, mais dite différemment et se demande pourquoi on ne dit pas clairement les choses.

Par ailleurs, quand il entend ici ou là, madame NOEL ou d'autres leur expliquer qu'enfin, maintenant, avec madame DUFLOT, on a pris conscience qu'il y avait besoin de logements sociaux et que les choses allaient se faire, il déclare qu'il faut arrêter de délirer. Il a repris les chiffres de production et de financement des logements sociaux sous la précédente présidence de la république, de 2002 à 2007, qui font ressortir plus de 125 000 logements sociaux financés, alors qu'entre 1997 et 2002, il y en a eu deux fois moins. Il lui semble nécessaire d'avoir un peu de mémoire et d'arrêter de laisser penser aux gens que l'on va multiplier encore par 2 ou par 3 la production de logements sociaux.

Pour finir, il ajoute qu'on doit avoir aussi une mémoire locale. Il a repris le bilan du PLH 2008 où à l'époque on se gargarisait en disant qu'on arrivait à produire 5 000 logements par an, et 2008, ce n'est pas il y a 30 ans. Donc si aujourd'hui, on considère qu'il faut aller vers 9 000 logements par an, il croit qu'à un moment où à un autre, on a été un peu trop euphoriques au niveau des objectifs qu'on se donnait pour l'avenir, et il se met sûrement dans le lot.

Il redit donc, et cela a été précisé par Alain JUPPE et d'autres intervenants, qu'il est contre l'EPFL par principe, tant sur le périmètre et parce que cela implique des impôts supplémentaires.

M. ROSSIGNOL souhaite intervenir rapidement, car beaucoup de choses ont été dites. Tout d'abord, il a regardé dans certaines opérations qui sortent actuellement, le prix du foncier plus la dépollution, ce qui représente 50 % du prix du logement. Il relève que cela pèse de plus en plus sur les opérations et cela va devenir très délicat de construire du logement social abordable. D'autre part, il pense qu'ils sont tous d'accord pour dire que l'étalement urbain, c'est une cause extrêmement importante qu'il faut traiter d'un point de vue économique parce que cela pèse sur les ménages et sur l'augmentation de l'essence, d'un point de vue écologique, évidemment, compte tenu des émissions à effets de serre et de l'artificialisation des sols, et également d'un point de vue démocratique car quand on regarde les dernières élections nationales, on voit que c'est dans la deuxième couronne que le vote extrême droite augmente très fortement, par un sentiment de déclassement et d'abandon de ces populations.

Il considère que cela fait 40 ans que cette Communauté urbaine de Bordeaux n'a pas de politique claire et visible à long terme sur le foncier et qu'ils travaillent au court terme et au coup par coup. C'est le moment de prendre ses responsabilités et de changer de braquet, s'il peut dire, sur le foncier. Il entend qu'on a déjà le PLU, les SMS. Heureusement qu'on a le PLU, heureusement qu'on va l'appliquer au maximum. Il entend dire : «voilà une taxe supplémentaire, c'est encore un impôt pour les ménages ». Mais quand on regarde la TSE, il constate qu'elle ne s'applique pas aux ménages exonérés de TH, ni aux entrepreneurs, ni aux SEM, ni aux bailleurs sociaux. Il faut regarder un peu ce qui est proposé. Après, il entend dire qu'on n'a pas confiance dans nos partenaires, qui sont les autres communes et agglomérations, le Département et la Région. Cela se peut-il que l'on n'ait pas confiance en les élus du peuple ? Il estime que ce n'est pas un problème de confiance, mais un problème de rapport de forces, un problème de volonté partagée, de régler le foncier pour le logement, pour la nature, pour l'économie et pour le transport. Pour l'instant, il observe qu'on ne parle que du logement à court terme et qu'on n'a pas parlé de réserve. C'est 16 M€ et si on met tout dans le lot, au minimum on double. Donc on parle de 30 M€/an et il remarque que c'est une vraie problématique et qu'on ne trouvera pas ces financements dans le budget communautaire. Maintenant, il pense qu'il faut arrêter, se remonter les manches et il y aller.

Mme BOST constate que ce débat d'orientation leur montre la différence de vision entre les divers groupes et en particulier entre la gauche et la droite. Elle a l'impression, à entendre certains d'entre eux, et en particulier **Nicolas FLORIAN**, que depuis 2005, il ne s'est pas passé grand chose, que c'était un peu l'inertie en termes d'acquisitions foncières. Selon elle, le budget et les comptes administratifs démontrent complètement l'inverse. En 2006 l'Etablissement Public à la C.U.B. consacrait 13 M€ et en 2011 ils en étaient à 36 M€. Donc, elle estime que l'effort a été considérable. Elle ne parle pas de l'effort dans le cadre des aides à la pierre que tout le monde connaît, où on a pratiquement triplé le budget.

Elle pense que le moment est venu, effectivement, comme disait Clément ROSSIGNOL, de se remonter les manches et de passer vraiment à l'action, de mettre en place un outil qui va être un peu plus performant que ce qu'ils sont aujourd'hui en capacité de faire et pour anticiper l'avenir. Ils ont, certes, augmenté les crédits de la C.U.B, les crédits régie. Il a été créé une société publique locale qui va permettre de faire des acquisitions foncières mais sur le très court terme et il manque ce fameux outil d'anticipation pour prévoir l'avenir. Elle n'est pas la seule à le dire, et si elle se permet ce constat et ces propos maintenant, c'est parce qu'ils étudient ce dossier depuis de longs mois et de nombreuses années et qu'un certain nombre d'experts pointent du doigt aussi ce manque qui est celui de l'agglomération. Elle précise que la CUB est une des trois grandes agglomérations françaises à ne pas avoir encore d'établissement public foncier, avec Lyon et Nantes, et que ces deux grandes villes et grandes agglomérations sont en train d'y réfléchir. Quand on regarde la carte de France des établissements publics qui sont des établissements publics d'Etat ou locaux, elle fait observer qu'il y a un quadrillage extrêmement dense, extrêmement important du territoire, c'est dire que l'outil doit probablement être un outil utile et performant.

Quant à la question du financement, elle explique qu'il y a plusieurs possibilités. Une possibilité est celle de consacrer des crédits directs de la C.U.B., supplémentaires, qui peut être une hypothèse tout à fait performante et qui permettra aussi de donner un signe, en particulier, aux partenaires financiers que sont les banquiers et qui démontre la volonté de la Communauté urbaine à travers l'Etablissement public, d'avoir une politique sur le long terme concernant cette question du foncier et d'être particulièrement offensifs sur cette question, alors que si on se limite à la question de la régie, les choses sont un peu plus fragiles. Elle ajoute qu'elles sont plus fragiles également sur la question de la pertinence parce que, le premier objectif d'un Etablissement Public Foncier Local c'est de diminuer l'impact du coût du foncier dans les logements. Il faut savoir qu'aujourd'hui l'impact du foncier peut atteindre jusqu'à 30 % du prix de sortie du logement. Elle précise qu'un bailleur social montrait un exemple sur la ville de Villenave d'Ornon, il y a quelques semaines lors d'un petit déjeuner de l'Habitat, où sur un projet particulier, le poids du foncier était de plus de 20 %, voire 22 %, c'est dire que la question foncière a une importance tout à fait notoire sur les prix de sortie de logements.

Elle expose un deuxième point, qui selon elle est aussi très important, c'est la question de l'étalement urbain. Si on ne met pas en place un outil commun, collectif avec d'autres collectivités et si on ne passe pas aux choses concrètes avec un outil concret, elle croit que la question de l'étalement urbain ne pourra pas être résolue, et d'ailleurs, un certain nombre de bailleurs, et de promoteurs privés, les attendent aussi sur cette question-là. Elle souligne que la question de l'Etablissement Public Foncier et la problématique foncière sur l'agglomération, n'ont pas été traitées exclusivement entre élus de la C.U.B, mais aussi avec les acteurs du logement, avec celles et ceux qui font la ville et ils sont véritablement en attente d'un signe fort de l'établissement communautaire. Elle est pour sa part totalement convaincue que l'Etablissement Public Foncier, avec une dotation de la Communauté urbaine, sera un outil extrêmement utile et performant, qui permettra d'anticiper et de préparer l'avenir.

M. TOUZEAU souhaite ajouter quelques mots avant de laisser la parole au Président pour la conclusion. Il trouve qu'ils ont eu effectivement un échange qu'il qualifierait d'extrêmement fructueux et met en avant deux grandes orientations sur ce dossier foncier. La première, c'est la stratégie du fil de l'eau tiède. C'est-à-dire ce qu'ils pratiquent depuis des années et qui, à un moment, en cette année 2012, lui semble-t-il, nécessite véritablement le passage à une vitesse supérieure.

De quoi s'agit-il ? C'est ce qui est proposé, c'est-à-dire créer un outil public, porté par les collectivités territoriales, qui aille quelque part sur le foncier à moyen et long terme, s'inscrire au milieu de la loi du marché. C'est cela qui est quelque part, en débat depuis de nombreuses années. Il n'est pas surpris, loin s'en faut puisqu'il était présent, que le conseil général, et qu'Alain ROUSSET posent cette question de l'Etablissement Public Foncier, que Vincent FELTESSE, aujourd'hui, la pose à nouveau en disant que cet outil-là, comme de grands territoires sur le plan national, ne serait-il pas opportun de faire en sorte qu'il puisse avoir un effet levier sur les politiques communautaires qui sont liées aujourd'hui aux territoires beaucoup plus larges ? C'est là, tout ce qu'ils expriment dans les débats sur les transports, sur l'économie, et il invite d'ailleurs Nicolas FLORIAN à faire le même travail sur l'économie que ce qu'ils viennent de faire sur le logement. La question foncière est posée de façon globale, économie, nature, environnement et logement. Il souligne que l'étude qui est présentée là, porte uniquement sur les difficultés évidentes, sur le foncier logement, non pas sur le court terme puisque, et c'est bien indiqué dans le rapport, à 2 ans, 3 ans, on a effectivement les opérateurs, quelques stocks, etc.

Comme Monsieur LABARDIN le disait précédemment, il considère qu'avec tout le travail qui est fait dans le cadre du PLU, le moyen et long terme, ils voient bien aujourd'hui que la CUB a besoin de cette mobilisation. Ils ont, effectivement, ici, un clivage, qui n'est peut-être pas aussi évident que cela parce qu'il sait qu'au cours de ces dernières années, ceux et celles qui ont travaillé sur le logement, notamment, ont toujours soutenu et se sont mobilisés sur cet outil d'Etablissement Public Foncier. Il pense qu'il y a sans doute, bien au-delà d'un certain nombre de clivages, des volontés aussi de soutenir cet outil-là.

Les débats sont, lui semble-t-il, très riches, car ils mettent en avant véritablement deux grandes orientations : d'un côté une politique volontariste avec un Etablissement Public Foncier et des dialogues avec les territoires sur cette question foncière, et de l'autre côté, la stratégie du fil de l'eau, et il dirait du fil de l'eau tiède.

M. le Président Vincent FELTESSE, pour mesurer les vertus du changement, reprend tout d'abord quelques déclarations récentes de Nicolas FLORIAN et Michel DUCHENE. Il a cru comprendre qu'ils étaient dans une institution où le débat national ne devait pas agir sur le débat local. Il voit que certaines choses sont en train de bouger, et de manière positive. Il constate qu'ils sortent de dix-huit mois de campagne. Il rappelle qu'en 2007, suite aux Grenelle de l'Environnement, des engagements avaient été pris sur la mobilité qui n'ont pas été concrétisés, et il est donc normal que cinq ans après, on reparle de la mobilité. Pour en revenir aux chiffres, en 2011 la production de logements, était non pas de 5000 mais 6 500 dont 3 400 logements sociaux, ce dernier chiffre étant le nombre total de logements en 2005. Donc en sept ans, on a quand même produit beaucoup plus de logements sur l'agglomération bordelaise et c'est une fierté collective qu'ils peuvent avoir.

Sur la question de l'Etablissement Public Foncier, il voudrait aborder trois choses assez simples, à partir de la carte qui a été évoquée par Christine BOST tout à l'heure. Premièrement, quand on regarde les Etablissements Publics Fonciers en France, locaux ou nationaux, la carte de France est plutôt assez couverte. En tout cas, quand il y a une métropole, puisqu'on a quand même cette ambition, il y a à un moment, un outil foncier, sauf à Lyon et à Nantes, à savoir Toulouse, Marseille, Nice, Lille, Rennes, l'Île de France, Strasbourg, et Metz.

En second point, il renvoie à une discussion récente qu'ils ont pu avoir au sein du conseil d'administration d'Euratlantique, où le directeur général d'Euratlantique, Philippe Courtois expliquait que, finalement et en assez peu de temps, les promoteurs avaient compris que sur le territoire d'Euratlantique, il y avait un partenaire public majeur, l'OIN et que cela avait permis de limiter la spéculation.

M. JUPPE fait observer que c'était sans EPFL.

M. le Président Vincent FELTESSE acquiesce, mais souhaite poursuivre son argumentation pour que l'assemblée comprenne où il veut en venir.

En troisième point, par rapport au débat récurrent sur l'EPFL, il souligne qu'ils sont quand même aujourd'hui dans une dynamique croissante par rapport à ce qu'il y avait il y a quelques années. Ils savent assez précisément, maintenant, ce qu'ils souhaitent faire sur la métropole bordelaise et dans tous les domaines, pas seulement celui de l'habitat, mais aussi de l'emploi et de l'économie, qui lui semble fondamental, de la nature, des déplacements...

Pour résumer les interventions précédentes, il relève qu'il y a trois questions à se poser :

La première concerne le financement. Il y a une montée en puissance du coût de la part du foncier dans le budget communautaire, et il faut, a minima, 16 M€/an de plus. Il a toutefois le souvenir que c'était même un peu plus élevé. Est-ce que la CUB est en capacité de le faire sur les deux-trois années qui viennent, et aussi de le faire par la suite ? Ce n'est pas évident mais il y a un vrai débat et il est très sensible à ce que paient les ménages. C'est bien pour cela qu'il se réjouit de la négociation faite au niveau de l'assainissement, qui a permis de baisser le tarif de l'eau des ménages.

La deuxième question porte sur le moyen de faire en interne ou en externe. Personnellement, il n'est pas fanatique de la multiplication des structures, et ils connaissent même sa réticence sur la fascination à la française pour les outils purs et parfaits. Mais il a quand même le sentiment qu'un outil supplémentaire sur certaines négociations n'est pas inintéressant. Il revient sur ce qui a été fait au niveau de l'opération intérêt national avec Euratlantique ou ce qui a été fait sur la SPL. En considérant la question sur le long terme, il pense que la Communauté urbaine peut y arriver, et reconstituer ses stocks. Par contre, dans le cadre d'une négociation plus rapide avec les promoteurs, les bailleurs, et autres, il n'est pas sûr, que compte tenu de la masse de chantiers programmés au niveau de la CUB, elle soit outillée pour tout faire.

D'aucuns diraient qu'il y a d'autres possibilités. Il évoque une discussion qui a eu la semaine dernière au sujet de la SPL et la question peut se poser de savoir s'il ne faudrait pas que la SPL s'empare davantage de la question du foncier parce qu'elle sera peut-être plus réactive.

Il propose de creuser cette piste dans les mois qui viennent, mais il estime qu'il faudrait se poser la question de savoir si l'efficacité publique de la C.U.B. est plus importante quand tout est fait par les services communautaires. La réponse qu'on a apportée ces dernières années ne doit pas être positive de manière systématique, sinon il n'y aurait pas un Bordeaux-Gironde investissements, ni de SPL, ni de BMA, ni de délégation de service public. Il constate que parfois, pour que ce soit plus efficace, il faut qu'il y ait une structure dédiée.

Le troisième point porte sur la question du périmètre, qui pour lui est une vraie question. Il entend bien ce que disent Michel LABARDIN et Alain JUPPE. Il y a d'autres outils mais honnêtement, les autres outils ne lui paraissent pas d'une efficacité folle. Sur la question de l'étalement urbain, le fait qu'à un moment la C.U.B. parle avec ses voisins immédiats de manière plus régulière lui semble être un véritable enjeu. Il rappelle que ce n'est pas aujourd'hui que l'assemblée doit trancher sur les trois points et il y aura une décision politique à prendre dans le cadre d'une future délibération portant sur les prises de responsabilité, sur ce qui se fera exactement, comment la CUB se positionnera par rapport au futur.

Il les invite donc quand même à réfléchir sur ces sujets :

1 - Comment la CUB va financer et est-elle en capacité de financer de manière directe à 3 ans, 5 ans, 10 ans ?

2 - Sur la gestion du foncier, la CUB est-elle capable de faire en direct ou est-il intéressant d'avoir une structure dédiée, parce qu'ils sont tous approchés par les bailleurs sociaux qui se disent prêts à faire du portage foncier pour la CUB.

3 - Sur la question de l'étalement urbain, est-ce que cela se résout juste à l'échelle de la CUB ou faut-il qu'il y ait une échelle un peu plus large ?

Il se déclare d'accord sur la question de l'échelon départemental, mais craint qu'à un moment cela ne devienne trop compliqué avec 45 communautés de communes, etc. Sur la question de la stratégie que posait Alain JUPPE, il a quand même le sentiment qu'à l'échelle du SCOT, il y a maintenant une stratégie à peu près claire, que sur d'autres territoires il peut y avoir l'étalement urbain, et cela peut valoir le coup de jouer avec eux. Il entend donc soumettre ces trois questions à leur sagacité durant l'été qui va arriver.

M. JUPPE souhaite sans attendre l'été faire quelques remarques très brèves. D'abord, il ne veut pas que l'on dise que le Grenelle de l'Environnement n'a servi à rien, mais il est vrai qu'il n'a pas tenu ses promesses. En ce qui concerne le financement de l'Etat au tramway, il estime qu'il a tenu ses promesses, et que la CUB a eu quand même des compléments avantageux.

D'autre part, il n'a jamais dit que les autres outils, notamment les outils réglementaires, pouvaient se substituer à une politique foncière. Naturellement, non, il faut les deux. Cela peut aider mais ce n'est pas suffisant.

Ensuite, il ne peut pas laisser son ami Jean TOUZEAU, s'il le permet de l'interpeller comme cela, dire que d'un côté, il y aurait une politique « filet d'eau tiède » et de l'autre côté une politique ambitieuse, car il juge que ce n'est absolument pas le cas. Il pense que si la CUB se donne les moyens en régie d'agir fortement, elle aura autant d'ambition qu'en diluant son financement dans un Établissement Public Foncier qu'elle aura peut-être du mal à maîtriser.

Enfin sur le problème des coûts, il rappelle que normalement, un compte foncier, cela s'alimente. On ne va pas acheter des terrains pour les conserver cinquante ans ou un siècle, et ils seront vendus. Donc, ce n'est peut-être pas chaque année 16 M€ supplémentaires qui seront absolument nécessaires.

Il conclut en indiquant qu'ils ne vont pas en effet trancher aujourd'hui, que chacun a son point de vue ce qui est parfaitement légitime, et qu'ils décideront démocratiquement le moment venu.

M. le Président Vincent FELTESSE lui répond que si du côté Communauté d'Avenir ils ont leur point de vue, eux de leur côté n'ont pas encore tout à fait le leur et n'ont pas décidé sur le périmètre. Si du côté de M. JUPPE, on ne veut pas d'Établissement public, il estime que de son côté, ils ont une approche un peu plus ouverte et pragmatique.

M. JUPPE confirme qu'il a dit qu'il ne voulait pas d'Établissement public, mais qu'il a entendu M. FELTESSE parler d'Établissement public.

M. le Président Vincent FELTESSE ne croit pas avoir dit cela il y a quelques minutes.

M. JUPPE constate que le débat est utile !

M. le Président Vincent FELTESSE confirme que le rapport évoque 3 pistes de réflexions à étudier.

DÉBAT EFFECTUÉ

MME CARTRON

2012/7/ 23 Grande salle de spectacles - Définition du projet - Prise d'une compétence spécifique

Mme CARTRON rappelle en préambule pourquoi ce dossier est débattu aujourd'hui. En 2008, ils avaient déjà délibéré sur les trois points suivants : l'intérêt pour l'agglomération de se doter d'une salle, l'implantation à Floirac et le montage adossé à une opération privée. Depuis, il y a eu des difficultés économiques qui font que le montage adossé à une opération privée ne peut plus se faire, et pendant trois ans, la réflexion a été menée. Les études ont été assez loin mais en 2012, la société MAB* qui devait porter ce projet, a fait savoir qu'elle ne pouvait plus continuer puisqu'elle n'avait pas commercialisé 40 % de ces surfaces.

En février 2012, le Bureau a examiné les suites à donner à cet échec. Et ils ont consensuellement décidé qu'ils devaient sans doute relancer ce projet et, pour cela, un groupe de pilotage d'élus a été créé, groupe qu'elle a eu l'honneur de présider et qui avait pour mission dans les quatre mois de donner des préconisations et ils en sont là aujourd'hui. Puis elle procède à la présentation du dossier.

M. le Président Vincent FELTESSE invite les élus à intervenir.

M. JUPPE prend acte que le projet de 2008 a échoué. Pour ce qui le concerne, il précise qu'il n'a pas changé d'avis. Il estime que l'agglomération a besoin d'une grande salle de spectacles avec des possibilités d'utilisation aussi pour le sport, de même qu'elle a besoin, d'ailleurs, d'un stade moderne. Il rappelle que pour ce qui concerne la localisation, c'est sous sa présidence que le terrain avait été réservé dans la ZAC de Floirac, donc il pense toujours que, nonobstant les ambitions de Patrick BOBET, la localisation sur la rive droite est la bonne localisation. Dans l'esprit qui les avait animés au moment de la préparation de Bordeaux 2013, pour ce qui le concerne, et il croit que cela sera la position de la grande majorité de son groupe, qui est un groupe démocratique et qui donc a la liberté de vote, ils sont favorables à ce projet avec trois préoccupations. Il considère que cela nécessite, quand même, un approfondissement par rapport à ce qui leur est dit aujourd'hui : le premier approfondissement concerne le coût global de l'opération. Il y a la salle, mais elle ne fonctionnera pas sans parking. Il aimerait bien qu'on n'oublie pas de mettre dans l'évaluation générale de cette opération, un parking dont le coût devrait se situer entre 15 et 20 M€. Ils sont plutôt partis vers 60 M€ que vers 45 M€.

Le deuxième approfondissement, et cela recoupe une discussion qu'ils ont eue hier en Bureau, c'est de savoir s'ils sont bien à l'abri du risque inondation. On lui dit que oui mais il ne comprend pas pourquoi dans le secteur de Souys dans son ensemble, une partie de Floirac est concernée et pas ce site-là. A son sens, cela demande vérification.

Enfin, sur la configuration, c'est-à-dire le choix d'une scène centrale ou d'une scène frontale, il plaide son incompetence, mais c'est peut-être aussi une question qu'il faudra approfondir puisqu'à sa grande surprise, le coût par siège d'une salle avec scène frontale est sensiblement inférieur à celui d'une scène centrale. Donc, il pense que c'est peut-être aussi un élément à prendre en considération avant de décider définitivement.

M. JOANDET précise que son groupe, à l'exception d'un de ses membres, votera cette délibération qu'ils souhaitent cependant accompagner de quelques remarques.

Le besoin d'une salle de spectacles de grande capacité sur l'agglomération s'impose en évidence. Comme Françoise CARTRON l'a dit, peu de salles permettent d'accueillir environ 2 000 spectateurs et ils savent qu'en jauge maximale, la patinoire n'est pas forcément adaptée au type de spectacles que cette grande salle sera susceptible d'accueillir.

Comme ils l'avaient indiqué en 2008, ils demeurent favorables à l'implantation de cet équipement sur la ville de Floirac, car il permet un rééquilibrage des grands équipements sur le territoire de l'agglomération et cette implantation est assez cohérente au regard de l'arrivée du pont J-J Bosc, notamment de la future desserte en transports en commun de la plaine rive droite.

Ils prennent également acte du fait que les modalités de réalisation et d'exploitation permettront in fine une maîtrise publique de l'équipement au travers de la concession de travaux publics, ce choix étant en rupture avec les orientations qu'ils avaient prises en 2008 dans le cadre du projet Aréna Monte-Cristo et auquel ils étaient opposés.

Ils réitèrent leurs regrets sur le fait qu'ils avaient dû réfléchir dans un délai très bref, la réflexion s'étant menée en deux mois avec six réunions. Ce temps très court n'a pas permis qu'au préalable ils puissent définir un grand schéma directeur des équipements structurants, sportifs et culturels sur l'agglomération.

Avant toute prise de décision, ils estiment qu'il aurait paru plus cohérent de définir un schéma structurant sur 10 ou 15 ans.

Il fera référence notamment au débat que la commission a eu sur la multi-fonctionnalité de cette salle de spectacles. Ils ont soutenu cette multifonctionnalité mais pour la définir, il eût été intéressant de pouvoir la situer au regard d'autres équipements existants aujourd'hui ou d'autres équipements dont la réalisation sera nécessaire dans les 10 ou 15 ans qui viennent.

D'autre part, comme l'a dit Françoise CARTRON, si cet équipement a une vocation pour accueillir prioritairement des manifestations culturelles, des spectacles de variétés, il est également proposé que des manifestations sportives de niveau national et international puissent y être également organisées. De la même manière, ils pensent que pour définir le périmètre de ces événements sportifs, il était également préférable que la réflexion soit menée de manière parallèle avec celle qu'ils ont entamée sur la compétence sportive.

Sur ce travail que Monsieur le Président avait lancé au mois de juillet 2011, il y a exactement un an, ils ont eu deux réunions et depuis il semblerait que la réflexion soit à nouveau repoussée.

Malgré ces quelques réserves, et comme il l'a indiqué au début de son propos, il confirme qu'ils voteront cette délibération car ils savent qu'il y a une grande attente de la population pour ce type d'équipement et que cette considération leur apparaît prioritaire.

M. HURMIC précise que, bien que s'inscrivant dans le consensus général sur la nécessité avérée du besoin de cette grande salle de spectacles et des caractéristiques qui leur sont aujourd'hui proposées, il ne va pas voter comme son groupe, mais va s'abstenir et il va leur expliquer pourquoi. Il est tout à fait d'accord sur le fait qu'il s'agit d'un équipement qui fait historiquement défaut à l'agglomération, et donc, naturellement, il trouverait stupide de voter contre cette délibération.

De même la localisation à Floirac lui paraît tout à fait judicieuse. Il dira simplement à Alain JUPPE, qui a l'air de s'inquiéter de l'importance des parkings qui seront réalisés autour de cet équipement, que la délibération leur dit clairement que le site se situe sur un point modal du futur réseau de transports en commun, en tête du futur pont J-J Bosc et dont les

caractéristiques privilégieront les transports en commun et les modes doux. En plus, il se situe à proximité de la gare Saint-Jean, c'est dire qu'à son avis, les parkings autour de cet équipement devront être revus avec une ambition limitée, dans la mesure où tout le monde sait que, si on laisse le choix entre les transports collectifs et une abondance d'accueil en termes de parking automobiles, on privilégie toujours le transport automobile, ce qui va à l'encontre des préoccupations qu'ils ont les uns et les autres affirmées notamment aujourd'hui.

Il indique qu'il s'inscrit également dans le point de consensus relatif à la jauge de 10 000 places, qui lui paraît être tout à fait pertinente, ainsi que les modalités d'exploitation et de réalisation de la salle. Cette concession de travaux publics lui paraît la plus appropriée dans la mesure où l'hypothèse d'un service public ne peut être qu'écartée, en raison de la nécessité d'un transfert de compétences accrues en matière de politique culturelle. Il sait qu'ici, certains qui sont très attachés aux services publics sont en même temps parfaitement hostiles à un transfert de compétences dans ce domaine-là.

Ils vont décider aujourd'hui d'une neuvième salle. Il existe déjà 8 salles qui permettent de présenter les spectacles sportifs et culturels avec un jauge importante dépassant les 1 000 places, et c'est donc le neuvième équipement.

Il tient à rappeler ici que ces huit équipements qui existent déjà, marchent avec de l'argent public qui aide à leur fonctionnement.

À son sens, cet argent public leur impose d'assurer la coordination dans l'organisation des spectacles sportifs et culturels de ces équipements, au lieu de subir, voire encourager des concurrences d'usage qui vont s'avérer immanquables.

A cet égard, il lui paraît important de réfléchir sur quel sera le sort des spectacles sportifs et culturels qui seront demain organisés à la patinoire de Bordeaux. Il tient à dire ici qu'ils ont « zénithé », pour reprendre l'expression du maire de Bordeaux, à grands frais cette patinoire pour qu'elle accueille des spectacles notamment culturels, et cet équipement sera-t-il demain totalement abandonné ou sera-t-il en concurrence avec cette nouvelle salle de spectacles, cofinancée par la Communauté urbaine ? D'où, à son sens, la pertinence d'un schéma directeur des grands équipements culturels et sportifs qui fait encore cruellement défaut à l'agglomération et pour lequel ils se battent.

A ces neuf équipements culturels et sportifs, il voudrait en ajouter un dixième auquel Alain JUPPE a fait allusion dans ses propos, c'est-à-dire le futur Grand stade qui va également, immanquablement arriver en concurrence. Il tient à rappeler, ici, que cet équipement a une ambition en termes d'organisation d'activités autres que sportives, c'est-à-dire les activités culturelles, événementielles et c'est le sens du contrat qui a été signé. Il insiste sur le fait que, là aussi, cette activité est largement encouragée par de l'argent public, c'est-à-dire 75 M€ d'argent public si on compte l'Etat, la Région, la C.U.B. et la Ville de Bordeaux. S'adressant à Monsieur le Maire de Bordeaux, il indique qu'il a eu envie de sourire tout à l'heure lorsqu'il entendait les élus de l'UMP leur rabâcher que l'EPFL, c'était de l'impôt supplémentaire et il leur demande si ces 75 M€ d'argent public qui vont aller au Grand stade, ne sont pas de l'impôt en plus. Ce n'est pas de l'impôt individualisé comme l'EPFL mais il estime que c'est quand même de l'impôt, c'est-à-dire encore plus surnois que l'impôt réalisé avec la création de l'EPFL. Cet Etablissement public lui paraît autrement plus urgent que la création d'un Grand stade à Bordeaux qui ne fera qu'alimenter les caisses du club sportif local.

Il termine en expliquant son abstention sur cette délibération, car il considère que la compétence qui leur est aujourd'hui proposée, l'extension de compétences spécifiques pour ce grand projet, d'abord, prouve que l'on peut acquérir facilement des compétences dans le domaine culturel et sportif puisque aujourd'hui il leur est proposé une prise de compétence extrêmement partielle. Il la juge très partielle et limitée. Il se permettra de dire également

qu'elle est très étriquée, et c'est la raison pour laquelle il n'approuve pas intégralement la délibération qui leur est proposée en raison de cet « étriement » de la délibération qui traduit, hélas, leur manque d'ambition dans la définition d'une politique culturelle d'agglomération. Aussi, il ne peut pas voter telle quelle cette délibération, mais ne peut pas voter contre, non plus, et il a expliqué pourquoi. Donc, il précise qu'il s'abstiendra.

M. GALAN souligne que cette question de la grande salle sur l'agglomération se pose depuis de nombreuses années, et il semble qu'il y ait ici un consensus sur la nécessité de construire une telle salle pour rattraper le retard par rapport à l'ensemble des grandes villes de France voire de villes moyennes.

Il rappelle que dès 2008, ils avaient exprimé leur accord sur la construction d'une telle salle, même s'ils ne partageaient pas le choix de laisser la réalisation à un opérateur privé. L'échec de ce dernier a donc rabattu les cartes et il les appelle aujourd'hui à prendre une nouvelle décision. Aussi, ils déplorent qu'avec le travail qui a été fait pendant la commission, les auditions ont été quelque peu biaisées, la boussole des deux personnes qui ont présenté les différents projets étant avant tout tournée vers la rentabilité, donc vers un business plan et non sur les besoins de la population.

Pour leur part, seul cet aspect guide leur décision. Cela ne veut pas dire qu'ils fassent fi du contexte existant et de la guerre que se livre les tourneurs et les producteurs, tout au contraire. Mais ils refusent d'abdiquer devant la seule logique de l'argent dans le monde du spectacle, de la culture et du sport et cet état peut et doit être changé.

C'est bien pour cette raison qu'ils défendent depuis le début une conception de salle à 100 % publique. Ils regrettent que la législation actuelle ne permette qu'un montage qui favorise cette construction à l'échelle de l'agglomération, sans que la CUB prenne l'ensemble de la compétence culture.

Pour ce qui concerne la jauge de la salle, il leur semble nécessaire d'avoir une vision à long terme. En effet, s'ils construisent une telle salle, c'est pour répondre aux besoins immédiats des concitoyens mais également, certainement pour les 40 années à venir. Il estime que quand on s'inscrit dans la perspective d'une agglomération millionnaire, il faut également y prévoir une telle salle dont la jauge de 10 000 leur semble nécessaire.

Enfin, dans une logique de rééquilibrage des grands équipements sur l'agglomération, ils approuvent sans réserve la proposition de Floirac.

Voilà les quelques remarques qu'il voulait faire au nom de leur groupe sur ce dossier qu'ils vont voter, en regrettant cependant le montage juridique qui leur est proposé.

M. MILLET rappelle qu'en juillet 2008, trois questions leur avaient été posées au sujet, d'une part de la pertinence de l'équipement qui leur est proposé, de son implantation et le type de salle. Face aux difficultés économiques prévisibles à cette époque, il s'était abstenu sur la pertinence de lancer ce projet et donc, par voie de conséquences, sur les deux autres questions qui étaient posées.

Loin d'être défavorable par principe à ce type d'équipement, il remarque que si celui-ci est souhaitable, il n'est pas une priorité ni en termes d'économie, ni en termes d'emploi, ni en termes social. Aujourd'hui, il continue à penser que leurs efforts doivent être concentrés sur ces priorités-là et sur la constitution aussi de réserves destinées à amortir les conséquences sociales prévisibles du climat économique actuel, qui est, il le rappelle, très préoccupant.

Pour ces raisons, il maintiendra sa position et s'abstiendra.

M. BOBET annonce l'abstention, et pense que personne ne sera surpris, de **Bernard JUNCA**, **Denis QUANCARD** et de lui-même, sur l'implantation. Il précise qu'il n'y a dans cette décision aucune animosité vis à vis de Floirac, ni des habitants, encore moins de son

maire. Ils sont aussi sensible à l'équilibre rive droite-rive gauche, mais ils considèrent que ce ne doit pas être un argument essentiel et unique.

Il rappelle la demande d'étude sur le site de l'hippodrome qu'il avait formulée au Bureau du 21 juin car, à son sens, sa donne a changé depuis 2008. Le projet était privé, adossé et financé en grande partie et presque intégralement par des milliers de mètres carrés et de surfaces commerciales, qu'ils ne souhaitaient pas au Bouscat à cette époque-là, pas plus qu'aujourd'hui mais aujourd'hui, le projet a changé, car il s'agit d'un projet privé.

Il considère que les atouts du Bouscat sont quand même nombreux : le terrain existe, bien sûr, sur 7 hectares en plein épicode de l'agglomération bordelaise. Les accès n'ont rien à envier à Floirac puisqu'ils se trouvent sur la rocade, à la sortie 7 immédiatement sur l'hippodrome du Bouscat, et que le tramway est annoncé dans quatre ans. L'environnement, les bords de Garonne sont magnifiques, mais il les invite à venir voir également qu'un champ de course de 50 hectares n'est pas laid du tout. Il trouve que l'environnement de ce champ de course est tout à fait acceptable. A titre descriptif, il indique que sur l'hippodrome, on a un champ de course devant soi, un bois sur sa gauche, le golf bordelais sur sa droite, et derrière, l'avenue de l'hippodrome avec un petit espace commercial qui ne fonctionne pas tardivement le soir et encore moins la nuit.

Enfin, il estime que l'atout majeur qui est présenté par ce site, c'est l'économie de 15 à 20 M€ de parking puisque le parking existe et que, cerise sur le gâteau, il sera fait à cet endroit, à la station de tram à venir, un parc relais qui viendra compléter largement le parking existant aujourd'hui pour zéro centime d'€uro.

C'est la raison pour laquelle, encore une fois, et sans animosité vis à vis de Floirac, Bernard JUNCA, Denis QUANCARD et lui-même s'abstiendront.

M. PUJOL précise qu'il est favorable également à l'existence d'une grande salle de spectacles pour l'agglomération. Mais il souligne que la délibération propose quand même un site qui aujourd'hui est touché d'inconstructibilité suivant les préconisations de Monsieur le Préfet, préconisations qui ont été faites par l'intermédiaire de son courrier au sujet du « risque inondation », car il considère les digues comme inexistantes tant qu'il n'y a pas un gestionnaire pérenne de ces dernières.

Or, il constate que la Communauté Urbaine de Bordeaux, qui est l'établissement qui pourrait être considéré comme pérenne par Monsieur le Préfet, hésite, à juste titre, d'ailleurs, à se positionner et demande des précisions supplémentaires en repoussant ainsi la décision de prise de compétence « inondations fluviales » à la fin de l'année. Il lui semble que des propositions comme celles que vient également de faire Patrick BOBET mériteraient au moins d'être évaluées, de façon à regarder l'avantage que pourrait présenter cette position. Contrairement à ce que pense Monsieur Pierre HURMIC, il pense que les parkings sont nécessaires sur ce projet ou à proximité immédiate de ce projet, sinon il risque d'y avoir quelques difficultés à trouver un partenaire financier dans ce cadre-là pour la gestion de cette grande salle.

Plutôt que de prendre position dès maintenant, il propose de repousser, au moins au moment où la CUB prendra la compétence « inondations eaux fluviales », le positionnement exact, parce qu'il serait dommage aujourd'hui, selon lui, de subir à nouveau un problème sur ce dossier qui est d'importance capitale pour notre agglomération.

Mme LACUEY souhaite tout d'abord remercier Françoise CARTRON pour la présentation de ce rapport mais aussi tout ceux, élus, fonctionnaires et experts, qui ont participé aux nombreuses et enrichissantes réunions préparatoires à la décision très importante pour l'agglomération que constitue la définition du projet de grande salle de spectacles à Floirac. Le choix d'implanter cet équipement sur sa commune, outre le plaisir légitime qu'il lui

procure, lui paraît s'intégrer parfaitement dans les logiques d'intérêts métropolitains que la Communauté Urbaine de Bordeaux et son Président défendent au quotidien.

Elle considère que ce projet, de par sa localisation, participe, bien sûr, comme beaucoup l'ont souligné, de l'équilibre rive gauche-rive droite, équilibre nécessaire à celui plus global de l'agglomération, et que sera en outre renforcé par l'intérêt du site choisi sur la ZAC des quais de Floirac, en bordure du fleuve, sur le périmètre de l'OIN Garonne-Eiffel. D'autre part, elle estime que la proximité de la rocade, de la gare Saint-Jean, des transports en commun, et du futur pont J-J Bosc en font, en effet, le site idéal en termes d'accessibilité et de déplacement.

Elle trouve que l'intérêt métropolitain est bien aussi présent dans ce projet, par la réponse qu'il apporte aux attentes des habitants de la Communauté Urbaine, une agglomération comme la CUB, prochainement millionnaire, ne pouvant durablement se passer d'une salle de spectacles dotée d'une jauge significative. L'intérêt métropolitain, c'est enfin, selon elle, la volonté de réaliser à l'occasion de ce projet, un geste architectural fort, l'image d'une agglomération étant fortement déterminée par sa capacité à oser tant dans le domaine artistique qu'architectural.

Par le biais du 1 % artistique qu'elle a souhaité maintenir et valoriser, la CUB a donné un signe fort qui, elle n'en doute pas, sera poursuivi au moment du choix de la maîtrise d'œuvre.

L'intérêt métropolitain de ce projet étant évident et multiple, c'est pour toutes ces bonnes raisons qu'elle émet le souhait très certainement partagé par une majorité d'entre eux, de voir ce délai de réalisation raccourci au mieux, afin de pouvoir offrir aux concitoyens cet équipement tant attendu.

M. D. CAZABONNE souligne que le travail qui a été effectué est un travail sérieux. Il avait émis quelques réserves sur un vote, comme l'a dit **Franck JOANDET**, à l'instant, au bout de deux mois de discussions, mais c'est un vote qui est sur le principe d'une grande salle de spectacles, sur la localisation et sur le mode de construction. Il rappelle qu'il reste à définir des points qui ont été évoqués par **Alain JUPPE**, c'est-à-dire quelle salle pour quel fonctionnement et quelle conception, et que **Françoise CARTRON** leur a assuré en commission qu'ils allaient continuer à travailler, quitte à se déplacer pour aller voir une salle ou deux afin de pouvoir demander ensuite de préciser quel sera le genre d'équipement qu'ils veulent.

Mme CARTRON pour répondre aux deux questions d'**Alain JUPPE**, notamment le coût global, ne doute pas que le vice-président aux finances sera très vigilant sur ce point et ils seront les plus précis possible. Sur le problème du risque d'inondation, elle ajoute en réponse à **Patrick PUJOL** que le terrain n'est pas inconstructible et qu'il y a, aujourd'hui déjà, des études hydrauliques qui sont lancées pour voir quelles préconisations pourront être intégrées dans le cahier des charges. Cela sera tout à fait intégré.

D'autre part, elle tient à rassurer **Franck JOANDET** qui s'interrogeait sur la compétence sportive, en expliquant que la réflexion se poursuit et qu'il y aura une réunion en septembre prochain en vue d'essayer d'aboutir à un résultat que partagera tout le monde.

Elle ajoute avoir compris que comme **Pierre HURMIC**, ne pouvait pas voter contre, ce qui était évident, c'est que le projet était globalement positif, et elle ne voit que le verre à moitié plein.

Enfin, en réponse à **Patrick BOBET** sur la question de la verdure, elle précise qu'ils ont pensé qu'il y avait une telle qualité environnementale au Bouscat avec un magnifique hippodrome, qu'il valait mieux valoriser une friche.

M. le Président Vincent FELTESSE souligne en conclusion que la délibération d'aujourd'hui a une certaine importance, et qu'il faut aussi avoir bien conscience du coût qu'elle représente. En premier point, il rappelle que tout le pari il y a quatre ans de l'Aréna, c'était d'éviter une dépense publique sur une grande salle qui est indispensable. Cela ayant échoué, ils repartent donc sur un montage plus classique mais qui a son coût. Les estimations, aujourd'hui, sont de quelques dizaines de millions d'euros, et ils seront très vigilants pour les tenir, mais bien entendu, ces investissements ne pourront pas se faire sur d'autres opérations.

Sur la question de la localisation, il pense qu'ils connaissent toutes et tous les arguments. Quant à la problématique du risque inondation, il précise qu'il l'a évoquée la semaine dernière avec le préfet qui était plutôt rassurant et que de toute façon, compte tenu des échéances, et ils en ont discuté, hier, en Bureau, ils se trouvent là dans un bras de fer avec l'Etat mais, à un moment ou un autre, il faudra qu'ils bougent sur ce problème.

Il attire l'attention de tous sur le fait qu'il s'agit d'investissements importants qu'ils vont devoir porter au niveau de la Communauté urbaine.

Sur ce, il met aux voix cette délibération.

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ
MM. HURMIC, MILLET, QUANCARD,
JUNCA, BOBET, PUJOL, FLORIAN,
GUICHEBAROU, POIGNONEC, DUPRAT,
Mmes DELATTRE, DESSERTINE et M.
RAYNAL s'abstiennent

M.FLORIAN

P/BENOIT

2012/7/ 15 Pôle de compétitivité AGRIMIP Sud-Ouest Innovation - Programme d'actions 2012 - Subvention de la Communauté Urbaine - Convention - Représentation de la Communauté Urbaine - Désignation - Décisions - Autorisation

M. FLORIAN indique qu'il remplace au pied-levé Jean-Jacques BENOIT, puis présente le dossier.

M. MELLIER rappelle l'opinion de son groupe sur les pôles de compétitivité, qui ont été construits dans une logique de mise en concurrence, de réduction des coûts, notamment ceux liés au travail, et dans une logique de substitution des collectivités territoriales aux acteurs de financement de la recherche et développement.

Ils notent que le pôle, rebaptisé AGRIMIP, qui est soumis à délibération, se démarque sur plusieurs points, liant les acteurs Aquitains et la région Midi-Pyrénées, favorisant ainsi une certaine forme de coopération.

Ils constatent qu'avec un taux d'autofinancement de près de 50 %, il est au-dessus de la moyenne des pôles de compétitivité qui font généralement appel au financement public pour plus de 70 % de leur budget.

Ils espèrent que le nouveau pouvoir en place saura transformer ces pôles de compétitivité en véritables pôles de coopération, utiles à l'emploi et à l'innovation, aussi bien qu'à l'émergence de nouveaux rapports entre grands groupes et sous-traitants, des pôles qui devront en finir avec le financement par les collectivités d'efforts de recherches et d'innovations qui sont avant tout profitables aux grands groupes.

Dans cette attente, ils continueront de s'opposer à cette logique de compétitivité et voteront donc contre cette subvention de 30 000 €.

M. ROSSIGNOL indique que le groupe des Verts votera pour avec les réserves suivantes :

- aucun bilan des exercices précédents ne leur est présenté, ce qui ne permet pas une bonne connaissance des projets que la CUB finance,
- le rapport évoque "l'agriculture durable et compétitive" comme une des orientations stratégiques de ce pôle de compétitivité, ce qui manque de précision et pourrait tout aussi bien relever du "greenwashing"
- Il en va de même de l'objectif de "répondre aux besoins actuels des consommateurs" qui n'est absolument pas clair.

Ils auraient souhaité qu'il y ait une orientation plus précise des objectifs, avec la mise en place de garde-fous tels qu'un pourcentage visé de bio dans les projets de production alimentaire, le non recours aux OGM ou encore la garantie de ne pas développer ou utiliser de biocarburants de 1ère génération.

M. le Président Vincent FELTESSE met aux voix cette délibération.

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

M. DUCHENE

2012/7/ 48 Bordeaux Bastide Niel - Concession d'aménagement - Mise en place de la Commission spéciale - Désignation de la personne habilitée à engager les négociations et à signer la convention - Décision - Approbation – Désignation

M. DUCHENE présente le dossier.

Puis il précise que la liste des personnes à élire a évolué, et il procède à la lecture de la nouvelle liste.

Titulaires : Mmes *TOUTON, PARCELIER, M. FREYGEFOND, Mme BOST, M. BOUSQUET.*

Suppléants : *MM. QUANCARD, CAZENAVE, TOUZEAU, MAURIN et Mme CURVALE.*

Personne chargée des négociations, *Mme TOUTON.*

M. MAURIN indique que son groupe se pose plusieurs questions, à la lecture de la feuille de route que la CUB entend fixer à l'aménageur qui sera choisi pour le projet Bastide-Niel. D'abord, sur le logement social, ils pensent qu'il serait opportun que le terme même soit présent dans cette feuille de route, ce qui n'est pas le cas, car pour l'heure, il y est seulement question de programmation mixte. Ils notent que comme pour le quartier des Bassins à Flot et Euratlantique, le logement véritablement social semble limité à 25 %, et persistent à considérer que ce pourcentage est trop faible compte tenu des difficultés rencontrées par une part de plus en plus grande de la population.

Ils alertent les principaux acteurs, la Ville de Bordeaux notamment, sur un risque à venir de vacance d'occupation de logements par défaut d'adéquation entre l'offre et le pouvoir d'achat des habitants.

Si cette réflexion n'est pas menée jusqu'au bout, ils craignent que ne soit pas rempli un des rôles essentiels de ces nouveaux quartiers, c'est-à-dire lutter contre l'étalement urbain, subi notamment par les couches moyennes. Ensuite, ils voudraient être sûrs que toutes les

possibilités de développement du projet Darwin ont été explorées, notamment du point de vue économique, ce quartier étant un des dernier au sein desquels la C.U.B. dispose encore de foncier à destination économique. Ils répètent qu'il faut oser la diversification économique. Enfin, et en lien avec la remarque précédente, ils sont inquiets de l'abandon, dans ce quartier, de l'outil formidable que représente la voie ferrée, et pour preuve, la délibération ne l'évoque que pour en appeler « à la préservation de la mémoire », que ce soit pour le transport de voyageurs ou pour l'activité économique, et ils rappellent leur attachement à cet outil d'avenir.

M. DUCHENE souligne tout d'abord que les soucis de leur collègue **MAURIN** sont les leurs et que concernant le logement social, c'est environ 3 400 logements qui seront à réaliser entre 45 % de logements en accession libre, 20 % en accession aidée, 10 % de PLS et 25 % de PLUS-PLAI, ce qui veut dire une très forte proportion de logement social dans un quartier qui sera très dense.

Au sujet de Darwin, il croit que le président de la Communauté urbaine et le maire de Bordeaux doivent se retrouver pour finaliser le projet et différentes propositions culturelles qui pourraient voir le jour dans ce secteur-là.

il pense que dans les mois qui viennent, ils auront des propositions plus précises concernant l'implantation Darwin et son développement, et quant à la voie ferrée, il n'est pas question de la faire disparaître en tant qu'espace de livraison, voire de transit. Il précise que différentes possibilités sont à l'étude aujourd'hui, comme par exemple s'en servir comme un lieu de desserte pour le quartier et plus particulièrement, peut-être, pour un hôtel logistique, ce qui permettrait d'avoir un lien avec le secteur ferré et les véhicules de livraison dans ce secteur-là.

M. le Président Vincent FELTESSE met aux voix cette délibération.

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ
Désignations effectuées
Le groupe des élus Communistes et
Républicains s'abstient

M. DUCHENE

2012/7/ 49 Bordeaux - Aménagement du secteur des Bassins à Flot - Bilan de la concertation - Dossier définitif du projet - Approbation – Décision

M. MAURIN pense qu'il est inutile d'insister ici sur le positionnement stratégique de ce quartier. On y a déjà passé beaucoup de temps, s'agissant d'un quartier qu'on ne peut considérer en devenir que si les propositions d'aménagement s'appuient sur la richesse à la fois de l'histoire d'un patrimoine, d'un savoir-faire ouvrier et aussi d'infrastructures industrielles. Il considère que le bilan de la concertation présenté ici montre la prégnance de ces questions.

Il constate que l'intervention citoyenne qu'ils ont relayée a fait bouger sensiblement certains aspects du projet, car on sent notamment un infléchissement en faveur d'une mixité fonctionnelle, trop absente du projet Grumbach* de 2004, prisonnier d'une commande destinée à faire table rase de l'industrie et de la présence de navires de grand gabarit. Mais avec le travail de Nicolas MICHELIN, ils se posent les questions suivantes : Arriveront-ils à optimiser pleinement le potentiel rare que représentent ces bassins en centre-ville ? Auront-ils l'ambition de concilier habitat, services et industrie ? Seront-ils de ces villes portuaires qui considèrent la voie d'eau non comme un obstacle au développement, non comme un simple

atout touristique mais comme un vecteur premier de développement durable pour l'économie, le transport, les déplacements ? Ils croient que les réponses viendront de la mise en œuvre, ou non, du projet du grand port maritime sur le bassin n°1, projet de refit de yachts de grande envergure devant générer entre 500 et 600 emplois pour 50 corps de métiers répartis sur plusieurs sites rive gauche et rive droite, ardemment combattu par les promoteurs immobiliers dont la philanthropie ne se complet que dans muséification de la plaque portuaire.

Ils savent le dossier très avancé et sont donc très surpris de sa totale absence du projet présenté, ici, dans la délibération. Alors que le bassin n°2 est évoqué avec la modernisation du port de plaisance et le maintien d'activité d'accastillage, il n'y a rien sur le bassin n°1, et ils se demandent si c'est un signe que le bras de fer est en train de se poursuivre avec les rapaces de la promotion immobilière, bénéficiant d'oreilles complaisantes de nos collectivités. Selon eux la plaque portuaire continue sa mutation mortuaire : C discount, centre touristique du vin, hôtel balnéo, musée de la Marine, résidence de standing, finalement, peu d'originalité et surtout peu d'imagination et de courage à relever un défi moderne pour faire vivre les bassins et leur fleuve.

Ils soulignent que lors de la conférence mondiale des villes et ports, réunie à Nantes le mois dernier, nombre d'exemples, y compris en France, ont prouvé qu'une autre orientation était possible pour ces friches portuaires. Ils déplorent que, cerise sur le gâteau des promoteurs, la C.U.B. et la ville de Bordeaux ont sacrifié l'usine Lesieur de Bacalan. Ils ont, d'ailleurs, interpellé par écrit Monsieur le Président et aimeraient savoir comment justifier alors une aide de 500 000 €uros au groupe SAIPOL en novembre dernier, si cela consiste à fermer un site et menacer de supprimer une vingtaine d'emplois.

Enfin, il leur semble que quatre points sont encore largement perfectibles dans ce dossier : 1°) la place de l'habitat social, car il faudrait doubler le pourcentage de logements PLAI et PLUS parmi les 55 % de logements aidés, quitte à réduire le nombre de logements privés.

2°) La volonté des habitants de voir se créer de nouveaux équipements publics et lieux de rencontre, comme cela a été exprimé dans les concertations, et qui n'a reçu qu'une réponse partielle de la Ville et de la C.U.B. Il faut, leur semble-t-il, aller plus loin.

3°) Les ambitions intéressantes en termes de mobilité seraient bien plus crédibles si l'accès à la rive droite privilégiait la mise en place d'un tram-train sur le pont Bacalan-Bastide, et si les navettes fluviales avec un ponton aux Bassins à Flot mais aussi à Claveau, étaient facilitées.

4°) L'aménagement de la rue Lucien Faure et la mise en service du pont Bacalan-Bastide, outre l'accroissement de circulation, vont faire des Bassins à Flot un nouveau noeud de transport multimodal significatif. Il est donc, selon eux, inconcevable que le pont principal des écluses ne soit pas rapidement rouvert au tram B et que la desserte du quartier de Bacalan, reste réduite à 1 tram sur 3 en heures de pointe.

Pour finir, ils soulignent que le stationnement occupe une place importante dans les réunions de concertation et c'est dans le document rapidement évoqué. Il leur parait utile de faire attention à bien articuler l'objectif de réduction de la place de la voiture en ville avec des principes de réalité et des besoins des nouveaux habitants travaillant majoritairement hors Bordeaux.

M. DUCHENE pense qu'il lui faudrait beaucoup de temps pour répondre à son collègue **MAURIN** mais il va le faire sur deux points qui l'ont particulièrement marqué. D'abord, concernant la déclaration sur le sacrifice de l'usine Lesieur, il se déclare effaré d'entendre des choses pareilles, car il n'y a pas eu de sacrifice. Il précise que l'usine Lesieur va se déplacer, que le groupe va investir plusieurs millions d'€uros et que les emprunts ne seront

pas supprimés, et si c'était le cas, ils interviendraient car il y a aussi des engagements de la part de la direction de l'entreprise.

Donc, pour être clair, il insiste sur le fait que l'usine Lesieur ne disparaît pas, mais elle se déplace. Il croit que c'est une bonne chose, car il s'agit là un quartier résidentiel et les activités de l'usine pouvaient être perturbantes pour les habitants qui vont venir s'installer. Il croit qu'au bout du compte, c'est une bonne chose pour l'agglomération et les habitants d'avoir des sites dédiés à ce type d'activité.

Donc, c'est un investissement, une modernisation et il pense que ce n'est pas plus mal pour les salariés.

Le deuxième point concerne les problématiques de l'emploi dans ce secteur-là. Il a toujours été dit, même par l'urbaniste Grumbach* que c'était un quartier de mixité fonctionnelle, et que l'on pouvait développer du logement et de l'activité économique. La proposition de rénover, d'entretenir des bateaux est une proposition qu'ils ont, bien sûr, prise en compte. Il précise que les services communautaires ainsi que ceux du Port Autonome, travaillent sur ces possibilités-là et ceux qui s'installeront dans ce secteur, que ce soit des promoteurs ou autres, devront intégrer cette possibilité.

Il admet que des questions peuvent se poser : Est-ce que le projet ira jusqu'au bout ? Est-ce que la totalité de l'activité se déroulera ici aux Bassins à Flot ou est-ce qu'elle pourra se déplacer aussi, ou se développer aussi sur le site de Bassens ? C'est quelque chose qui peut être envisagé. Mais il invite son collègue à observer que lorsque des porteurs de projet viennent avec des investissements extrêmement importants et avec des emplois à la clé, il font tout pour faciliter leur installation.

Donc il estime qu'il ne faudrait pas d'un côté, dire que les investisseurs viennent s'installer et ensuite tenir les discours qu'il vient d'entendre. Par exemple, la CUB ne va pas attirer des investisseurs dans le secteur si on les traite de rapaces. Il croit que la bonne solution, c'est d'ouvrir un territoire à l'aménagement et de l'ouvrir de telle manière qu'il soit équilibré en ce qui concerne les aménagements, en acceptant de l'activité économique, de l'activité commerciale et des habitants. Il ajoute qu'il y aura peut-être des logements luxueux mais il y aura surtout, beaucoup de logement social et beaucoup d'accession à la propriété. Il croit que le site des Bassins à Flot est un site magique, qui fera référence dans l'agglomération comme un mode de fonctionnement très particulier au niveau de la conception urbanistique. Il souligne que c'est l'un des premiers secteurs en France où on a développé une forme d'urbanisme négocié avec les habitants, les investisseurs, les promoteurs et tous ceux qui sont la ville au quotidien, que ce soit les services de la Communauté ou de la municipalité et pense vraiment que c'est un dossier qu'il faut soutenir quand on est là dans une opération majeure qui fera référence.

M. le Président Vincent FELTESSE met aux voix cette délibération.

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ
Le groupe des élus Communistes et
Républicains s'abstient

M. DUPRAT

2012/7/ 59 Marchés publics - Mission de maîtrise d'oeuvre pour l'aménagement et la création des pontons nécessaires au fonctionnement des navettes fluviales - Marché n°M 11 0658 U - Détermination du coût prévisionnel des travaux – Autorisation

M. DUPRAT indique qu'il n'a rien à rajouter à ce qu'il y a sur la délibération, mais a cru comprendre qu'il y avait une intervention du groupe communiste sur le sujet.

M. le Président Vincent FELTESSE demande à ce que cette intervention soit brève.

M. FEUGAS explique qu'ils se saisissent de cette délibération sur les navettes fluviales pour interpeller l'assemblée une nouvelle fois sur la liaison Lormont-Bacalan, avec la disparition de la halte nautique de Bacalan. Pour leur part, cette halte devrait rester une priorité et son emplacement pourrait se situer sur le site de l'ancien appontement des essences aux armées, qui est un site idéal à cinq minutes de Lormont, et desservi par le tram et les bus qui permettent de faire le lien avec les pôles de concentration d'emplois comme le Lac et Bordeaux Nord. Ils considèrent que cette halte est peut-être moins prestigieuse que celle en centre-ville mais tout aussi pertinente, donc utile en termes de transport public.

Sans assurance sur ce sujet, ils s'abstiendront sur cette délibération.

M. DUPRAT tient à rassurer son collègue, en précisant que les navettes fluviales sont bien mises en place, et que dans un premier temps, il y aura une tranche ferme et une tranche conditionnelle prévoyant les travaux et ce ponton, qu'ils ont négocié, de Bacalan, sera très compliqué à mettre en œuvre. C'est pour cela qu'il fera l'objet d'une troisième partie où il sera mis en œuvre. Mais il confirme qu'il n'est absolument pas remis en cause, sauf que ce n'est ni dans la tranche ferme ni dans la tranche conditionnelle parce que c'est plus compliqué à mettre en œuvre. Il rappelle qu'il y a une loi sur l'eau, et dans ce cadre il faut faire une étude d'impact dans ce secteur-là.

M. le Président Vincent FELTESSE met aux voix cette délibération.

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ
Le groupe des élus Communistes et
Républicains s'abstient

M. FREYGEFOND

2012/7/ 63 Projet de Budget Supplémentaire 2012 - Examen - Décisions – Adoption

M. FREYGEFOND assure la présentation de ce dossier à l'aide d'un diaporama.

M. GALAN considère que ce Budget Supplémentaire conforte malheureusement les réserves qu'avaient émises les élus Communistes et Républicains en décembre dernier. Satisfaits de l'effort d'investissement que réalise la CUB en matière de transports et de logements par exemple, ils sont en revanche très inquiets sur le désengagement de l'Etat et des conséquences de la réforme de la fiscalité locale. Ainsi, ils constatent qu'initialement budgétée à 19,8 M€ pour cette année, la participation de la Communauté au financement de la LGV Tours-Bordeaux, sera finalement de plus de 36 M€, soit une mise à contribution accélérée alors même que la CUB est fiscalement paralysée par les réformes de M.

Sarkozy, à l'image de la taxe sur les surfaces commerciales, la Tascom, qui a rapporté l'année dernière 600 000 € de moins que budgété, une taxe que la loi ne leur permet pourtant pas d'augmenter de plus de 5 centièmes de point.

Sur cet aspect, ils insistent sur le fait que les déclarations du Premier ministre ne les rassure pas, puisqu'il pourrait tourner le dos à l'abrogation de la réforme des collectivités locales et qu'il semble vouloir acquiescer aux injonctions de rigueur locale assénées par la Cour des Comptes.

Enfin, ils apprennent que 25 M€ d'emprunts sollicités par la CUB seront restés sans réponse, ce qu'ils estiment être un fait notable qui conforte les craintes qu'ils exprimaient déjà depuis longtemps, et sur ce point, ils invitent M. le Président à accélérer la convocation d'une conférence bancaire locale, permettant de rappeler les banques à leur devoir de financement de l'économie locale, notamment de l'investissement public, devoir auquel les agences de financement public ne peuvent pas seules répondre, et qu'il nécessite de revenir, enfin, sur la sacro-sainte indépendance de la BCE. Ces éléments les conduisent à renouveler leur abstention sur ce budget.

M. ASSERAY indique que les propositions présentées dans ce budget satisfont complètement les élus Verts. Il est important à leur avis, de voir qu'en effet, plusieurs volets constituent l'amorce d'une politique innovante en matière d'urbanisme et d'aménagement avec la démarche des « 50 000 logements », la fabrique métropolitaine et les espaces naturels agricoles, avec le dialogue compétitif sur les « 55 000 hectares pour la nature », et les projets initiés dans le cadre du règlement d'intervention nature.

Ils retiennent également dans ce Budget Supplémentaire des affectations de crédits qui s'inscrivent dans ce qui leur semble constituer des enjeux majeurs pour la Communauté dans les années à venir, à savoir la recherche de nouvelles ressources d'eau potable avec 270 000€ de crédits d'études provisionnés, ce que M. le Président a signalé tout à l'heure comme urgent pour l'avenir. Ils relèvent aussi la mobilité avec l'inscription de crédits pour l'acquisition de matériels roulants, les 11,9 M€ d'acompte pour le matériel de la troisième phase, et les 2,15 M€ de crédits complémentaires pour l'acquisition de bus, pour les travaux de déviation de réseau dans le cadre de la troisième phase, ainsi qu'une aide particulière pour l'achat de vélos électriques ou de vélos pliants.

Enfin, concernant le foncier, ils ont vu tout à l'heure que c'était un enjeu majeur, comme on peut constater, alors que souvent, on se plaint du faible taux de consommation des crédits, et notent que les 11,5 M€ sont inscrits dans le Budget Supplémentaire 2012 pour abonder des crédits d'intervention en matière de réserve foncière. On peut à leur avis signaler que, généralement, ces crédits sont utilisés pratiquement à 100 % chaque année, signe qu'en la matière, le besoin est clairement identifié et qu'il est urgent d'avancer sur la question de la stratégie foncière.

Pour conclure, il pense que personne n'ignore que le devenir de la CUB s'inscrit dans une équation délicate sur le plan financier alors qu'ils savent que leurs marges de manœuvre pour les années à venir sont contraintes. C'est pourquoi il faut à son sens, continuer à rester vigilants quant à la bonne santé de leurs finances, mais aussi anticiper la métropole de demain, tant en termes de réduction des émissions de gaz à effets de serre, en lien avec leurs engagements internationaux que devra décliner à l'échelle locale leur plan climat, que la capacité d'accueil d'une nouvelle population et des enjeux de mobilité qui en découlent. A cet égard, il tient à signaler les 180 000 € de crédits nécessaires pour abonder la ligne carburant en raison de l'augmentation du litre d'essence, où, loin d'être anecdotique, on voit un fait révélateur d'un enjeu majeur auquel la Communauté devrait faire face, c'est-à-dire l'enjeu énergétique.

M. BOBET précise que la lecture de ce Budget Supplémentaire 2012 qu'ils voteront, le conduit à formuler trois remarques et, tout d'abord le constat d'une baisse de 25 % de l'excédent d'actifs utilisables au Budget Supplémentaire qui s'établit à 92,5 % pour 122,5 en 2011.

Sa deuxième remarque porte sur cet excédent d'actifs utilisables, où l'excédent de fonctionnement est de 60 M€, dont près de 15 M€ sont proposés en réduction de prévisions d'emprunts, ce qui est sage en période de prêts rares et chers, comme ils en ont assez parlé ce matin. Enfin, toujours sur cet excédent de fonctionnement, 11,5 M€ sont fléchés en crédits d'acquisitions de réserves foncières, et il note qu'ils ne sont pas très loin des 16 M€ annuels nécessaires à la CUB pour prendre à sa charge en régie, la moitié des 40 hectares complémentaires pour le logement.

M. FREYGEFOND souhaite préciser à l'attention de son collègue Jean-Claude GALAN, qui est un commissaire attentif de la commission des Finances, que sur la LGV, ils ajustent les crédits parce qu'ils n'avaient pas versé les fonds l'année dernière, et il y a donc un report du compte Administratif 2011. Il invite à être bien d'accord sur ce point, car au total, avec les crédits inscrits au Budget Primitif, cette année, ils avaient inscrit 34 M€, et il est demandé aujourd'hui d'inscrire 1,3 M€ de plus pour verser sur un seul exercice ce qu'ils devaient verser en deux ans. Il est vrai qu'à l'époque il y avait ce désengagement de l'Etat, et il est bien d'accord avec son collègue.

Sur l'intervention de Patrick BOBET relative aux réserves foncières, il fait observer qu'ils ont malheureusement quand même la difficulté, dès le Budget Principal, d'inscrire des sommes aussi importantes. Il souligne qu'ils peuvent le faire grâce à ce Budget Supplémentaire, mais il ne sait pas jusqu'à quand.

M. TOUZEAU tient à corriger ce que vient de dire M. BOBET sur le foncier, car ce n'est pas les 16 M€ qui correspondent à ce qu'il évoquait tout à l'heure, puisque pour l'avenir, c'est 16 M€ en plus des 34 M€ qui sont aux BP + Budget Supplémentaire.

Il insiste sur le fait que ce ne sont donc pas les 16 M€ en substitution qui apparaissent ici, mais 16 M€ en plus des 34 M€ qu'il va falloir travailler pour l'avenir.

M. le Président Vincent FELTESSE met aux voix cette délibération.

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ
Le groupe des élus Communistes et
Républicains s'abstient

M. FREYGEFOND

2012/7/ 73 Fiscalité professionnelle unique - Attributions de compensation 2012 - Intégration des majorations induites par l'article 57 de la loi SRU – Décision

M. FREYGEFOND rappelle qu'il s'agit d'une délibération qu'ils prennent chaque année relative aux attributions de compensation 2012, avec l'intégration des majorités induites par l'article 57. Il précise que la loi relative à la solidarité au renouvellement urbain de décembre 2000 a introduit cet article 57, entraînant notamment un dispositif de minoration ou de majoration des attributions de compensation à verser ou à percevoir par les communes. Il ajoute que ces réajustements concernent les communes notamment qui doivent s'acquitter des pénalités pour manque de logements sociaux prévus par la loi SRU, notamment de l'article 55.

M. GUICHARD invité à faire une intervention courte, comprend la fatigue de **M. le Président** qui est la sienne aussi. Il souligne que 6 heures de débats c'est long, mais qu'ils s'étaient organisés dans le cadre de 2 fois 3 heures avec une coupure repas. Les règles du jeu ont changé, et il insiste sur le fait que ce n'est pas eux qui l'ont demandé.

Puis il en vient à l'explication de vote pour dire qu'ils s'opposent à ces petits arrangements avec la loi, car si les efforts de la CUB en termes de construction de logements sociaux sont réels, ils continuent de penser qu'ils doivent être quantifiables commune par commune, et que de réelles sanctions doivent être appliquées aux communes qui passeront outre. Il doit y en avoir à son avis, car la moitié seulement des villes de la CUB affichait un taux légal de logements sociaux (20 % en 2009), or, seules quatre villes sont aujourd'hui concernées par les prélèvements au titre de l'article 55 de la loi SRU.

Ils réitèrent leur demande que soient communiqués les pourcentages de logements sociaux par communes de la CUB et leur évolution sur les dernières années. Il indique qu'ils soutiendront donc la Ministre du Logement si elle confirme sa volonté de relever le taux exigible à 25 voire 30 %, car ce ne sont pas des objectifs dogmatiques, mais bien la volonté de voir l'offre de logements sur l'agglomération correspondre au niveau de revenus de ses habitants.

Il précise qu'ils soutiendront plus encore les sénateurs communistes qui ont proposé de multiplier par 10 les pénalités des communes hors-la-loi.

M. FREYGEFOND indique qu'ils ont ces chiffres et qu'il pense qu'ils peuvent les leur communiquer, en sachant qu'il y a souvent un décalage d'un ou deux ans par rapport aux pourcentages. Il tient à préciser que si les sénateurs communistes sont décidés à multiplier par 10, le Premier ministre, dans son discours de politique générale, a indiqué que les communes qui ne respecteraient pas leurs obligations en matière de logement social verront leurs pénalités multipliées par 5.

Il lui fait observer qu'ils sont à moitié exaucés.

M. le Président Vincent FELTESSE souhaite, au-delà de cette discussion, s'adresser à **Véronique FAYET** sur la question Habitat-logements, car il sait qu'ils sont en train de finaliser les choses. Il estime qu'en même temps, il ne faudrait pas qu'à l'exercice on finalise des choses, puis que la loi ayant bougé, on reparte sur trois ans de finalisation. Il répète le besoin d'un grand pragmatisme draconien, et il pense qu'à un moment, on se met autour de la table et on dit : « c'est cela les objectifs, on s'engage » ! Et d'ailleurs, sur l'ensemble des logements sociaux et logements d'urgence qu'ils ont évoqués la dernière fois, cela lui paraît vraiment une priorité.

Puis il met aux voix cette délibération.

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

M. DUCHENE

2012/7/ 115 MOTION SUR LA LGV - Motion relative au devenir de la LGV Aquitaine

M. DUCHENE se propose de lire cette motion qui est la suivante :

« *La L.G.V., une priorité pour la métropole bordelaise.*

« Les élus de la Communauté urbaine de Bordeaux, réunis en séance plénière ce jour, ont souhaité rappeler leur volonté de voir aboutir les projets de lignes à grande vitesse prévues à l'horizon 2017 et 2020.

« La ligne Tours-Bordeaux, en cours de construction, sur laquelle la C.U.B. s'est engagée à hauteur de 130 M€ n'a de sens que si les projets vers Toulouse et l'Espagne à l'horizon 2020 sont confirmés. Le projet métropolitain apporté par la C.U.B., s'appuie sur cette perspective unique de replacer Bordeaux au carrefour de l'Europe sur la façade atlantique.

« En cette période de crise, il est important de maintenir des projets structurants pour l'avenir. Ils soutiennent l'activité économique et l'emploi mais surtout offrent des perspectives capables de redonner la confiance. Le projet de la L.G.V. dans le Grand Sud-Ouest européen doit favoriser le retour de la croissance durable. L'enjeu n'est pas seulement le transport des voyageurs mais il est aussi celui des marchandises. « A l'heure où s'achève la réflexion du Grenelle des mobilités, l'enjeu de relancer le fret ferroviaire est posé. La création de nouvelles lignes doit permettre demain de libérer des sillons pour limiter la croissance exponentielle du trafic des poids-lourds entre la péninsule ibérique et l'Europe du Nord Ouest.

« Le projet de la L.G.V., c'est enfin pour l'agglomération bordelaise, un formidable levier matérialisé par l'opération d'intérêt national Euratlantique. La réussite de ce projet tient à la capacité de soutenir l'attractivité de la métropole. Notre avenir est autant tourné vers Lisbonne et Madrid que Paris et Londres. »

Mme BOST tient à dire que cette motion a été co-écrite par le groupe Communauté d'Avenir et le groupe socialiste, et que son collègue Jean-Charles BRON, en cherchant sur Internet pour essayer de voir s'il y avait des nouveautés, a trouvé que le ministre CAHUZAC a informé leur collègue Martin MALVY que le projet de la liaison Bordeaux-Toulouse ne serait pas impacté. Donc on peut imaginer à son avis, que le tracé plus au nord ne serait pas impacté par les propos qu'il a tenus hier.

M. le Président Vincent FELTESSE l'espère parce que les travaux ont commencé.

M. ROSSIGNOL indique que le groupe Europe Ecologie les Verts va s'abstenir sur cette motion. Il tient juste à rappeler les propos que Jérôme CAHUZAC a évoqués lors de l'audit récent de la Cour des Comptes, en déclarant, à propos des projets de LGV que *« le Gouvernement n'aura pas d'autre choix que de renoncer à certaines des options qui ont été privilégiées. »*

Il indique donc que la position des élus écologistes est de soutenir le Gouvernement et il trouve cette déclaration très courageuse pour un élu aquitain. En effet, il estime que c'est un pari fort qui est pris là et qu'ils vont reprendre lors de cette motion. Il considère en effet que soit leurs collègues soutiennent mordicus le tout LGV extrêmement coûteux et ils prennent le risque de n'avoir que leurs yeux pour pleurer dans quelque temps, si ce projet n'est pas retenu par l'Etat, soit ils étudient de manière sereine l'étude alternative d'aménagement des voies existantes qui a été financée par des collectivités territoriales traversées par ces projets de LGV, que ce soit la branche Bordeaux-Toulouse ou la branche Bordeaux-Pays Basque, réalisée par des bureaux d'études extrêmement compétents qui montrent que ces aménagements de voies existantes permettent de gagner du temps pour un coût à peu près du tiers, et avec des dégâts collatéraux sur l'environnement et sur les riverains extrêmement moins importants.

Les élus Verts demandent oralement lors de ce Conseil à M. le Président, comme ils l'ont fait le 15 février 2012 dernier par courrier, d'inviter les bureaux d'études, les associations, et

les élus locaux qui portent ces études alternatives, afin qu'ils puissent au minimum avoir l'information, ici, en Conseil de Communauté Urbaine.

M. GUICHARD indique que les élus Communistes et Républicains voteront contre cette motion, parce qu'il y a deux éléments qui ne figurent pas dans le texte. Il cite en effet, la question des alternatives qui existent et qui peuvent être étudiées et ensuite, la notion de désengagement de l'Etat, comme ils viennent de le voir au travers du Budget Supplémentaire. Aussi s'adresse-t-il à M. FREYGEFOND pour lui dire que « *maintenant, ce n'est plus avant, c'est maintenant !* »

M. le Président Vincent FELTESSE met aux voix cette motion.

**- ADOPTÉ À LA MAJORITÉ -
Le groupe des élus Europe Ecologie les
Verts s'abstient et le groupe des élus
Communistes et Républicains vote
contre**

POINT SUR LA VISITE DES VICE-PRESIDENTS DE FORD

M. le Président Vincent FELTESSE invite Gilles PENEL à s'exprimer pour un point sur la visite des vice-présidents de Ford il y a quelques jours.

M. PENEL rappelle qu'un comité de pilotage sera enfin réuni le 7 septembre prochain autour du préfet et avec les principaux acteurs du dossier Ford.

Il pense que ses collègues savent aussi qu'après les avoir baladés de nouveaux dirigeants en nouveaux dirigeants, le groupe Ford a daigné répondre aux questions des organisations syndicales lors du comité d'entreprise réuni le 4 juillet dernier.

Comme l'a relevé le préfet lui-même, il précise que les réponses apportées ne sont pas rassurantes, puisque sur l'ensemble des secteurs de l'entreprise, les projets développés le sont à minima, et surtout, ils ne voient pas émerger l'ombre d'une stratégie cohérente visant au maintien effectif du site de Blanquefort et des 1000 emplois qui y sont attachés. Il insiste sur le fait que rien n'indique que Ford a l'intention d'atteindre l'objectif des 1 000 emplois, et avec les projets présentés en CE, il souligne que c'est tout juste si on arrive à 825 emplois. Il considère que c'est une situation qui met Ford en difficulté face aux engagements pris devant les collectivités locales, et comme sur le dossier de P.S.A. Citroën qui vient de faire la scandaleuse annonce que l'on sait, les élus Communistes et Républicains estiment que les pouvoirs publics doivent prendre le parti du maintien de l'activité industrielle, ce qui nécessite des actes forts. Ils espèrent donc que c'est un discours de fermeté que **M. le Président** tiendra lors du comité de pilotage de Ford du 7 septembre.

M. le Président Vincent FELTESSE précise que de toute façon, c'est un discours de fermeté qu'ils tiendront collectivement, d'autant plus que dans les délibérations qu'ils avaient prises sur les aides potentielles, c'était soumis à un certain nombre de conditions qui ne sont pas remplies pour l'instant. Il pense qu'il faudrait qu'ils voient avec Ford, avant le comité de pilotage, si les tableaux qui leur ont été présentés peuvent l'être à la commission de développement économique car ils sont quand même assez intéressants sur le rythme qui est prévu et sur les écueils, et cela afin que l'ensemble de leurs collègues soient avertis. En parallèle, il indique qu'a été faite une première démarche auprès du cabinet du ministre

du Redressement Productif qui a permis d'avoir ce comité de pilotage le 7 septembre, mais ils ont bien conscience que la pression doit être plus que maintenue, même si les premiers investissements ont été faits. Il estime cependant qu'ils sont largement insuffisants, et de toute façon, on n'a pas bouclé le plan de charge des 1000 emplois.

M. HERITIE souhaite en marge de cette communication, évoquer la situation de Sanofi, car ils n'ont pas eu l'occasion d'en parler aujourd'hui, et notamment des restructurations annoncées qui toucheraient les secteurs de la recherche et développement, les vaccins ainsi que les emplois supports.

Il souhaite que la CUB soit très vigilante sur l'évolution de la situation, même si, après avoir eu une communication avec la directrice du site d'Ambarès en particulier, elle lui a indiqué que les trois axes qu'il vient de citer sont ceux de la réflexion en cours au sein du groupe, qui pourraient peut-être affecter quelques emplois support sur le site d'Ambarès, mais pas sur la production. Il demande à ce qu'ils soient très attentifs à l'évolution de cette situation aussi.

M. le Président Vincent FELTESSE, avant de lever la séance, remercie ses valeureux collègues qui sont restés jusqu'à 14 heures 57 en leur souhaitant de bonnes vacances, s'il ne les revoit pas d'ici là.

L'ordre du jour étant épuisé, **M. le Président Vincent FELTESSE** lève la séance à 14h57.

Le Secrétaire de séance

M. OLIVIER