**COMMUNAUTE URBAINE
DE
BORDEAUX**

**CONSEIL DE COMMUNAUTE
SEANCE PUBLIQUE DU VENDREDI 28 JUIN 2013 A 09 H 30
(Convocation du 17 juin 2013)**

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

ETAIENT PRESENTS :

M. FELTESSE Vincent, M. JUPPE Alain, M. DAVID Alain, M. CAZABONNE Alain, M. BENOIT Jean-Jacques, M. BOBET Patrick, Mme BOST Christine, M. BRON Jean-Charles, Mme CARTRON Françoise, M. CAZABONNE Didier, M. CHAUSSET Gérard, Mme CURVALE Laure, M. DUCHENE Michel, M. DUPRAT Christophe, Mme FAYET Véronique, M. FLORIAN Nicolas, M. FREYGEFOND Ludovic, M. GAÛZERE 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, M. AMBRY Stéphane, M. ANZIANI Alain, M. ASSERAY Bruno, Mme BALLOT Chantal, M. BAUDRY Claude, Mme BONNEFOY Christine, M. BONNIN Jean-Jacques, M. BOUSQUET Ludovic, Mme BREZILLON Anne, M. BRUGERE Nicolas, M. CAZENAVE Charles, M. CHARRIER Alain, Mme CHAVIGNER Michèle, Mme COLLET Brigitte, Mlle COUTANCEAU Emilie, M. COUTURIER Jean-Louis, M. DANJON Frédéric, M. DAVID Jean-Louis, M. DAVID Yohan, Mme DELATTRE Nathalie, M. DELAUX Stéphan, Mlle DELTIPLE Nathalie, Mme DESSERTINE Laurence, Mme DIEZ Martine, M. DOUGADOS Daniel, M. DUART Patrick, M. DUBOS Gérard, M. DUCASSOU Dominique, M. EGRON Jean-François, Mlle EL KHADIR Samira, Mme EWANS Marie-Christine, Mme FAORO Michèle, M. FEUGAS Jean-Claude, M. GALAN Jean-Claude, M. GARNIER Jean-Paul, M. GUICHEBAROU Jean-Claude, M. GUICHOUX Jacques, M. GUILLEMOTEAU Patrick, M. GUYOMARC'H Jean-Pierre, M. HURMIC Pierre, M. JOANDET Franck, M. JOUBERT Jacques, M. JUNCA Bernard, M. LAGOFUN Gérard, Mme LAURENT Wanda, Mme LIMOUZIN Michèle, M. LOTHAIER Pierre, M. MANGON Jacques, M. MAURIN Vincent, Mme MELLIER Claude, M. MERCIER Michel, M. MOULINIER Maxime, Mme NOEL Marie-Claude, M. PENEL Gilles, M. PEREZ Jean-Michel, Mme PIAZZA Arielle, M. POIGNONEC Michel, M. QUERON Robert, M. RAYNAL Franck, M. RAYNAUD Jacques, M. ROBERT Fabien, M. ROUVEYRE Matthieu, Mme SAINT-ORICE Nicole, M. SIBE Maxime, M. SOLARI Joël, Mme TOUTON Elisabeth, M. TRIJOLET Thierry, Mme WALRYCK Anne.

EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION :

M. JUPPE Alain à M. DUCHENE Michel à partir de 11h45	Mme DESSERTINE Laurence à Mme COLLET Brigitte à partir de 12h00
M. DAVID Alain à M. BENOIT Jean-Jacques à partir de 11h45	M. DUART Patrick à M. GARNIER Jean-Paul à partir de 12h15
M. CAZABONNE Alain à M. GELLE Thierry à partir de 12h30	M. DUPOUY Alain à M. DAVID Yohan
M. BRON Jean-Charles à Mme SAINT-ORICE Nicole à partir de 11h45	M. EGRON Jean-François à Mme LIMOUZIN Michèle à partir de 12h00
M. FAVROUL Jean-Pierre à M. DUPRAT Christophe	Mme EL KHADIR Samira à M. MOULINIER Maxime à partir de 12h10
M. GAUTE Jean-Michel à M. GAÛZERE Jean-Marc	Mme. FOURCADE Paulette à Mme. FAORO Michèle
M. HERITIE Michel à Mme DE FRANCOIS Béatrice à partir de 13h00	M. GUILLEMOTEAU Patrick à M. DUBOS Gérard jusqu'à 10h40
M. LABARDIN Michel à Mme CHAVIGNER Michèle jusqu'à 10h10 et à compter de 13h15	Mme HAYE Isabelle à M. HURMIC Pierre
M. LAMAISON Serge à M. LABISTE Bernard jusqu'à 10h05	M. LAGOFUN Gérard à M. TRIJOLET Thierry à partir de 13h00
M. OLIVIER Michel à M. GALAN Jean-Claude à partir de 11h50	M. LAURENT Wanda à M. BOUSQUET Ludovic à partir de 12h30
M. PIERRE Maurice à M. TURON Jean-Pierre à partir de 11h50	M. MANGON Jacques à Mme FAYET Véronique à partir de 12h05
M. SAINTE-MARIE Michel à M. BAUDRY Claude jusqu'à 10h15 et à partir de 11h35	M. MILLET Thierry à M. RAYNAL Franck
M. TOUZEAU Jean à Mme CARTRON Françoise à partir de 11h35	M. MOGA Alain à M. SOLARI Joël
Mme LACUEY Conchita à M. ANZIANI Alain à partir de 11h35	M. PAILLART Vincent à M. AMBRY Stéphane
M. SOUBABERE Pierre à M. COUTURIER Jean-Louis à partir de 12h15	Mme PARCELIER Muriel à Mme PIAZZA Arielle
Mme. TERRAZA Brigitte à Mme BOST Christine	M. QUANCARD Denis à M. JUNCA Bernard
M. BOUSQUET Ludovic à M. JOUBERT Jacques à partir de 13h15	M. RAYNAUD Jacques à M. MERCIER Michel à partir de 12h00
Mme CAZALET Anne-Marie à M. CAZENAVE Charles	M. REIFFERS Josy à M. DUCASSOU Dominique
Mme COLLET Brigitte à Mme BONNEFOY Christine à partir de 12h45	M. RESPAUD Jacques à M. ROUVEYRE Matthieu
M. DAVID Jean-Louis à M. DELAUX Stéphan à partir de 12h05	M. SIBE Maxime à Mme TOUTON Elisabeth jusqu'à 10h40
Mme DELATTRE Nathalie à M. GUYOMARC'H à partir de 12h26	Mme TOUTON Elisabeth à M. SIBE Maxime à partir de 12h40
	Mme WALRYCK Anne à M. SOUBIRAN Claude à partir de 12h35

LA SEANCE EST OUVERTE

DESIGNATION D'UN SECRETAIRE ET D'UN SECRETAIRE ADJOINT

MM. DUCHENE et DUPRAT ont été désignés respectivement comme Secrétaire et Secrétaire Adjoint de séance.

ADOPTION DU PROCES VERBAL DU 22 MARS 2013

Le procès verbal de la séance du 22 mars 2013 a été adopté sans observation.

AFFAIRES RETIREES

Les affaires « 2013/6/ 62 Adhésions aux associations 2013 - Délibération cadre – Décision » et « 2013/6/ 91 « BORDEAUX - cession à la SCCV l'Avenue de l'immeuble non bâti sis 8 rue Bonnefin cadastré AS 274 pour une contenance de 298 m² - Décisions – Autorisation » ont été retirées

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

POLE DE LA PROXIMITE

Direction de la Voirie

- Arrêté n°2013/788 du 16 mai 2013 – Pessac – Lotissement « Domaine de Magonty » - rue des Trembles – Classement.
- Arrêté n°2013/802 du 22 mai 2013 – Pessac – Lotissement « Les Jardins de Castille » - rue de Quatre Saisons – Déclassement d'une emprise de 53 m² au droit de la parcelle 318 CN 281.
- Arrêté n°2013/803 du 22 mai 2013 – Mérignac – 9-11 rue des Trois Etoiles – Déclassement d'une emprise de 13m² au droit des parcelles 281 CL58 EY CL 59.
- Arrêté n°2013/838 du 30 mai 2013 – Autorisation d'occupation temporaire (AOT) du domaine public routier, par mise à disposition, délivrée à la société Bouygues Travaux Publics pour les besoins du chantier « Ouvrage d'art sur la Jallère – OA 302 » au titre de l'extension de la ligne C du tramway allée de la Jallère à Bordeaux.
- Arrêté n°2013/877 du 4 juin 2013 – Autorisation d'occupation temporaire (AOT) du domaine public routier, par mise à disposition, délivrée à la société PHM IMMOBILIER, pour une dalle de répartition installée à Bordeaux, 2/6 cours de la Somme, pour les besoins du chantier de la Caisse d'Epargne.
- Arrêté n°2013/913 du 7 juin 2013 – Autorisation d'occupation temporaire (AOT) du domaine public routier, par permission de voirie, délivrée à la société AS 24, pour la station-service sise à Bruges, rue du commandant Molière – Centre international de Fret.

- Arrêté n°2013/947 du 14 juin 2013 – Mérignac – 53, avenue de Foncastel – Déclassement d'une emprise de 38 m² au droit de la parcelle 281 BV 303.
- Arrêté n° 2013/948 du 14 juin 2013 – Autorisation d'occupation temporaire (AOT) du domaine public routier, par mise à disposition, délivrée à la société GTM Bâtiment Aquitaine pour les besoins du chantier « MDSI Saint-Michel » rue Canihac à Bordeaux.

POLE DYNAMIQUE URBAINES

Direction foncier

- 2013/699 du 25/04/2013 - Arrêté d'acquisition gratuite + travaux - BRUGES – 28 rue Fragonard – Mmes Henriques et Pereira - 4 093,54 € - 21.2112.8220.TN00.VB07504.
- 2013/700 du 25/04/2013 - Arrêté d'acquisition gratuite + travaux - BLANQUEFORT – 36 rue de Campot – M. et Mme Massol - 7 700 € - 21.2112.8220.TC00.VA1A.
- 2013/701 du 26/04/2013 - Arrêté d'acquisition - BLANQUEFORT – 99 avenue du Général de Gaulle et Mme Robin - 2 310 € - 21.2112.8220.TN00.VCA00.
- 2013/702 du 25/04/2013 - Arrêté d'acquisition - BLANQUEFORT – avenue du Général de Gaulle/4 rue de Maurian – Mmes Corbin et Thiollet - 1 200 € - 21.2112.8220.TN00.VCA00.
- 2013/703 du 25/04/2013 - Arrêté d'acquisition - BRUGES – 26 rue Fragonard – M. Babiloni-Calpe - 630 € - 21.2112.8220.TN00.VB07504.
- 2013/704 du 25/04/2013 - Arrêté d'acquisition + travaux - PESSAC – 12 bis avenue Montesquieu – M. et Mme Dupin - 23 621,67 € - 21.2112.TC00.VA1A.
- 2013/716 du 25/04/2013 - Arrêté d'acquisition - BORDEAUX – 47 rue Monneron – M. Papot - 3 600 € - 21.2112.8240.UC32.HAA.
- 2013/717 du 25/04/2013 - Arrêté d'acquisition + travaux – Train Tram - BLANQUEFORT – 37 rue de Magnol – Melle Roc - 37 251,70 € - 21.21110002.KD00.TT30.
- 2013/740 du 03/05/2013 - Arrêté d'acquisition + travaux – Train Tram - BLANQUEFORT – 18 rue Chante Coucou – Indivision Mme Audinette – M. Mie - 40 575,40 € - 21211100023.KD00.TT30.
- 2013/741 du 03/05/2013 - Arrêté d'acquisition + travaux – Train Tram - BLANQUEFORT – 16 rue Chante Coucou – M. et Mme Labrousse - 38 637,10 € - 21.21110002.KD00.TT30.
- 2013/742 du 3/05/2013 - Arrêté de transfert - CENON – rue René Cassagne et Jean Jaurès – écoles élémentaires – Commune.

- 2013/789 du 16/05/2013 - Arrêté de paiement du prix - EYSINES – 275 avenue du Médoc – M. Laporte - 95 900 € - 21.2111.8240.UC32.HAA.
- 2013/790 du 17/05/2013 - Arrêté d'acquisition gratuite + travaux - VILLENAVE D'ORNON – 5 avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny – M. Chabourel - 1 858,58 € - 21.2112.8220.TM00.VB550.
- 2013/791 du 17/05/2013 - Arrêté d'acquisition - LE TAILLAN MEDOC – 49 avenue de la Boétie – M. et Mme Idreira - 570 € - 21.2112.8220.TN00.VCA00.
- 2013/792 du 17/05/2013 - Arrêté d'acquisition - SAINT MEDARD EN JALLES – rue Jules Masseret – M. Hudeley Mme LANALI - 8 000 € - 21.2112.8220.TN00.VB445904.
- 2013/793 du 17/05/2013 - Arrêté d'acquisition - LE TAILLAN MEDOC – 2 bis allée des Chênes – M. et Mme Colombet - 870 € - 21.2112.8220.TN00.VCA00.
- 2013/796 du 17/05/2013 - Arrêté d'acquisition + travaux – Tram Train - BLANQUEFORT – 14 rue de Chante Coucou – M. et Mme Quehen-Tremblot - 75 001,72 € - 21.21150002.KD00.TT30.
- 2013/797 du 17/05/2013 - Arrêté d'acquisition + Travaux – Tram Train - BLANQUEFORT – 25 rue de Magnol – M. et Mme Marco - 10 616,40 € - 21.21110002.KD00.TT30.
- 2013/799 du 21/05/2013 – DPU - MERIGNAC – 2 avenue du Phare – SCI du Phare - 377 080 € - 21.8240.2115.UC32.HAA.
- 2013/826 du 28/05/2013 - Arrêté d'acquisition - SAINT MEDARD EN JALLES – avenue Montesquieu – Mme Lafontan - 1 350 € - 21.2112.8220.TN00.VCA00.
- 2013/827 du 28/05/2013 - Arrêté d'acquisition gratuite - SAINT MEDARD EN JALLES – avenue Montesquieu – Gironde Habitat - 21.2112.8220.TN00.VCA00.
- 2013/828 du 28/05/2013 - Arrêté d'acquisition - SAINT MEDARD EN JALLES – 108 et 110 avenue Montesquieu – SCI de Patrille - 630 € - 21.2112.8220.TN00.VCA00.
- 2013/804 du 23/05/2013 - Arrêté d'acquisition + travaux - SAINT MEDARD EN JALLES – rue Jules Massenet – M. et Mme Eric - 6 910,91 € - 21.2112.8220.TN00.VB07504.
- 2013/805 du 23/05/2013 - Arrêté d'acquisition + travaux - BLANQUEFORT – avenue du XI Novembre – M. RAMBAUD - 428,30 € - 21.2112.8220.TN00.VCA00.
- 2013/806 du 23/05/2013 - Arrêté d'acquisition + travaux - BLANQUEFORT – avenue du XI Novembre – Mme RAYMOND - 1 870,35 € - 21.2112.8220.TN00.VCA00.

- 2013/807 du 23/05/2013 - Arrêté d'acquisition - BLANQUEFORT – 113A avenue du Général de Gaulle – M. et Mme USLU RAMAZAN - 630 € - 21.2112.8220.TN00.VCA00.
- 2013/808 du 23/05/2013 - Arrêté d'acquisition - PESSAC – rue Gambetta – OPH Aquitanis - 53 728 € - 21.2111.8220.TM00.HB18.
- 2013/810 du 24/05/2013 - Arrêté de servitude gratuite - CARBON BLANC – 62 avenue Lafontaine – M. et Mme OSSORGUINE, M. et Mme VERDAIME - 21.2111.TE00.UF - 21.2111.8310.TE00.PD00.
- 2013/811 du 24/05/2013 - Arrêté d'acquisition gratuite - SAINT LOUIS DE MONTFERRAND – avenue des Guerlandes – SAS Docks Maritimes de Bordeaux - 21.2111.8220.TE00.PD00.
- 2013/812 du 24/05/2013 - Arrêté de servitude gratuite - CARBON BLANC – 62 avenue Lafontaine – M. et Mme VERDAIME - 21.2111.TE00.UF - 21.2111.8310.TE00.PD.
- 2013/836 du 29/05/2013 - Arrêté d'acquisition + travaux - BRUGES – 2 rue Fragonard – M. BERNADOU - 16 600 € - 21.2112.8220.TN00.VB07504.
- 2013/849 du 03/06/2013 - Arrêté de servitude gratuite - VILLENAVE D'ORNON – allée de Brignon – MM. DUCASSE et MERCIER, M. et Mme SWIKLINSKI - 21.2111.TE00.UF - 21.2112.8310.TE00.PD00.
- 2013/896 du 06/06/2013 - Arrêté de cession - LORMONT – avenue de la Gravette – SCCV Lormont Développement - 67 130 € - 77.77520002.KD00.
- 2013/917 du 10/06/2013 - Arrêté n° 2013/896 du 06/06/2013 est annulé - Arrêté de cession - LORMONT – avenue de la Gravette – SCCV Lormont Développement - 67 130 € - 77.7752000.KD00.TW20.
- CONVENTION D'OCCUPATION TEMPORAIRE - BORDEAUX – cours Journu Aubert et Emile Counord – Société GCC Aquitaine.
- CONVENTION D'OCCUPATION PRECAIRE - LE TAILLAN MEDOC – chemin du Chai – OPH Aquitanis.

POLE ADMINISTRATION GENERALE
Direction de la commande publique

- Liste des marchés formalisés et MAPA notifiés en avril et mai 2013.

Communication effectuée

M. le Président Vincent FELTESSE ouvre la séance en rappelant que c'est le dernier Conseil qu'ils ont dans cette configuration, car à la prochaine séance du 12 juillet, il y aura un membre supplémentaire, en l'occurrence le maire de Martignas-sur-Jalle, puisque cette commune fera partie de la Communauté urbaine de Bordeaux à compter du 1er juillet. Et, comme il s'y est engagé hier en Bureau, ils auront aussi un rapport spécifique et peut-être plus détaillé sur l'impact de l'intégration de Martignas-sur-Jalle. Ils ont déjà eu un rapport au moment de leur prise de décision sur les questions financières, mais maintenant, il faut qu'ils traitent les questions de transfert de personnels, de transfert de services, en sachant que d'ores et déjà, un certain nombre de choses ont pu être intégrées, et il pense notamment à la Liane 11 qui va être étendue à Martignas-sur-Jalle dès le lundi matin.

Puis il indique qu'il y a quelques jours, il y a eu un jury sur le franchissement Jean-Jacques Bosc, où deux projets ont été retenus, et pour que les négociations puissent continuer, il recevra personnellement les deux équipes vendredi prochain. Il invite surtout ses collègues à faire ce qu'il a fait tôt ce matin, en allant dans l'immeuble Laure Gatet, le nouvel immeuble de la Communauté urbaine de Bordeaux, voir les cinq maquettes et notamment, les deux qui ont été retenues.

Il annonce qu'ils ont aussi eu le plaisir, il y a quelques jours, de poser la première pierre de la Cité des civilisations du vin. Il souligne qu'il y a un certain nombre de dossiers qui continuent à avancer, d'autres moins, et il y reviendra en ce début de Conseil.

Puis il rappelle qu'ils ont aussi eu, durant 48 heures, une nouvelle étape dans le processus de l'opération « 55 000 hectares pour la nature ». Il précise que « 50 000 logements autour des transports collectifs » avance plutôt bien, et qu'il y a un certain nombre de sites tests avec plusieurs équipes à chaque fois, ce qui, d'ailleurs, peut avoir des incidences sur le tracé du tramway, et il pense notamment aux projets autour de Bègles et de Villenave d'Ornon, puisqu'ils ont une délibération à ce Conseil sur ce sujet-là. Il indique que sur l'opération « 55 000 hectares », ils ont décidé finalement de retenir quatre équipes qui sont présentes ici pendant 48 heures, travaillent ce matin entre elles pour voir les propositions des trois autres équipes et rencontrer ensuite les représentants des communes en début d'après-midi. Il y aura enfin une rencontre avec le public en fin d'après-midi.

Il a demandé aux services communautaires de bien vouloir leur remettre sur table la petite synthèse qui a été faite, qui est succincte par rapport à la richesse du travail qui a été réalisé.

Puis il précise au secrétaire de séance qu'il va leur proposer de modifier l'ordre de l'ordre du jour, car il y a en fin de Conseil, deux motions, dont une sur la ligne à grande vitesse, qui est quand même le sujet d'actualité, et il pense qu'après avoir voté les affaires regroupées, ils pourraient commencer par ce débat, qui est quand même plus que stratégique pour la métropole bordelaise. Il invite **M. DUCHENE**, secrétaire de séance, à donner lecture des affaires proposées pour un regroupement

M. DUCHENE ayant donné lecture des affaires concernées, **M. le Président Vincent FELTESSE** annonce, en rapport avec ce qu'il a précisé en Bureau hier, que la délibération n° 62 est retirée de cet ordre du jour, et reportée au prochain Conseil.

Il invite les membres du conseil à s'exprimer sur ces regroupements, et salue plus particulièrement **Max GUICHARD**, qui a été absent quelques semaines pour les raisons évidentes que l'on voit, puisqu'il est encore en fauteuil roulant.

M. Max GUICHARD remercie M. le Président, ainsi d'ailleurs que toutes et tous qui lui ont témoigné de l'amitié ce qui l'a beaucoup aidé, et dont il aura encore besoin pendant deux ou trois mois. Puis il annonce que les élus Communistes et Républicains voteront sans intervention, bien entendu, contre les 54, 55, 56 qui concernent des VEFA, et contre la 86, « Pôle de compétitivité Agrimip Sud-ouest ».

M. le Président Vincent FELTESSE ayant constaté qu'il n'y a pas d'autres demandes de dégroupement ou de précisions sur les votes, met donc aux voix l'ensemble de ces délibérations.

Les affaires regroupées votées sont les suivantes :

Affaires regroupées

M. FELTESSE

2013/6/ 1 Modification de la représentation de la Communauté urbaine de Bordeaux au sein du Conseil d'Administration de l'Université de Bordeaux 1 - Désignation

DÉSIGNATION EFFECTUÉE

**Titulaire : M. Jean Jacques Benoit
Suppléant : M. Fabien Robert**

M. DAVID

2013/6/ 2 Intervention du Laboratoire Régional des Ponts et Chaussées (LRPC) de Bordeaux, unité du Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement (CETE) Sud Ouest pour des activités de recherche fondamentale sur le pont levant Jacques Chaban Delmas - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2013/6/ 3 Intervention du Laboratoire Régional des Ponts et Chaussées (LRPC) de Bordeaux, unité du Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement (CETE) Sud Ouest pour des activités de recherche fondamentale sur le confortement du talus sous-fluvial du Pont de pierre de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2013/6/ 4 Jalonnement de proximité des collèges - Prestation effectuée par la Communauté Urbaine de Bordeaux - Convention passée entre le Conseil Général de la Gironde et la Communauté Urbaine de Bordeaux - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2013/6/ 5 Marchés publics - 12 146 U - GRADIGNAN - Aménagement des espaces emblématiques du centre ville - Avenant n°1 - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2013/6/ 6 GRADIGNAN - Aménagement du parc de Pellissey - Modalités techniques et financières de réalisation d'ouvrages de compétence communautaire par la commune de Gradignan - Participation financière - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2013/6/ 7 Le Taillan Médoc - avenue de la Boétie (cimetière - allée de Curé) - Modalités techniques et financières de réalisation d'ouvrages de compétence communale par la Communauté urbaine de Bordeaux - Eclairage Public - participation financière - convention - décision - autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2013/6/ 8 Marchés Publics - Marché de travaux - n°08.366 U - Aménagement d'un giratoire dénivelé rue des Frères Lumière à Bègles - Prestations supplémentaires - Avenant n°1.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2013/6/ 9 SAINT VINCENT DE PAUL - Aménagement de l'avenue Robert Massé - Eclairage public - Fonds de concours - Décision - Convention - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2013/6/ 10 CENON - ZAC Pont rouge - Aménagement du site de l'hôtel de ville - secteur B îlot B2 - Eclairage public - Fonds de concours - Décision - Convention - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. BENOIT

2013/6/ 11 SEML Route des Lasers - Modification des statuts de la SEML Route des Lasers - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. BOBET

2013/6/ 12 Démarche de labellisation EcoQuartier - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme BOST

2013/6/ 14 Marchés Publics - AMBARES-ET-LAGRAVE - Secteur Est - Appel d'offres ouvert - Autorisation de lancement et de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme CARTRON

2013/6/ 15 Ville d'Ambès - Festival les Odyssées les 23 et 24 août 2013 - Subvention de la Communauté urbaine - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme CARTRON

2013/6/ 16 Ville de Gradignan - Salon Lire en Poche du 04 au 06 octobre 2013 - Subvention de la Communauté urbaine de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme CARTRON

2013/6/ 17 Ville de Saint Médard en Jalles - Jalles house Rock les 6 et 7 juillet et Patrimoine Mais Presque le 14 septembre 2013 - Subvention de la Communauté Urbaine de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme CARTRON

2013/6/ 18 Association Musiques de Nuit - Festival des Hauts de Garonne du 3 au 19 juillet 2013 - Subvention de la Communauté urbaine de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme CARTRON

2013/6/ 19 Association Les arts au mur - Programme d'actions 2013 de l'Artothèque de Pessac - Subvention de fonctionnement de la Communauté Urbaine de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme CARTRON

2013/6/ 20 Association Centre Jean Vigo Événements - Festival Cinésites dans le cadre de l'Été métropolitain du 1er juin au 15 septembre 2013 - Subvention de la Communauté urbaine de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme CARTRON

2013/6/ 21 Association office Culturel et Artistique d'Artigues-près-Bordeaux Le Cuvier - Organisation de la manifestation Tous dans la danse dans le cadre de l'Été métropolitain le 27 septembre 2013 - Subvention de fonctionnement de la Communauté Urbaine de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme CARTRON

2013/6/ 22 Ville du Taillan-Médoc - Organisation de la manifestation Plein F'Art le 5 juillet 2013 - Subvention de la Communauté urbaine de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme CARTRON

2013/6/ 23 Gip - Grand Projet des Villes Rive Droite - Créations artistiques et médiation culturelle dans le parc des Coteaux - Eté Métropolitain 2013 - Subvention de la Communauté urbaine de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. D CAZABONNE

2013/6/ 24 Convention triennale CMA33 / CUB relative à la gestion des déchets professionnels - Solde de la subvention 2012 - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. D CAZABONNE

2013/6/ 26 Association Meduli Nature à Blanquefort - Demande de subvention pour une action spécifique - Convention de partenariat entre Meduli Nature et la Communauté Urbaine de Bordeaux - Autorisation - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. CHAUSSET

2013/6/ 27 Marchés Publics - Marché de prestations intellectuelles - n° 12136U - Études de faisabilité pour le schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM) - - Lot n° 2 : liaison Mérignac aéroport / Bordeaux Gare Saint-Jean - Prestations supplémentaires - Avenant n°1

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. CHAUSSET

2013/6/ 28 Développement du réseau de transport en commun - 3ème phase du tramway - Extension de la ligne C du tramway de l'agglomération Bordelaise - Liaison Bègles station "Lycée VACLAV HAVEL" / Villenave d'Ornon extra rocade - Dossier définitif du projet - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. CHAUSSET

2013/6/ 29 Marchés Publics - Réseau Tramway 2013/14 - Bordeaux - Fournitures d'arbres de la troisième phase d'extension du réseau Tramway - Vert 301 - Appel d'offres ouvert - Autorisation de signer

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. CHAUSSET

2013/6/ 30 Marchés Publics - Réseau Tramway 2013/2014 - Bordeaux - Equipements du centre de maintenance de la Jallère (CDM302) - Marché négocié avec mise en concurrence - Autorisation de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme CURVALE

2013/6/ 31 Accompagnement du point info énergie de la maison de la promotion sociale - convention financière 2013 - approbation - subvention

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme CURVALE

2013/6/ 32 Service public de chauffage urbain - rapport sur le prix et la qualité du service pour l'année 2012 - Présentation

COMMUNICATION EFFECTUÉE

M. DUCHENE

2013/6/ 33 BORDEAUX - PAE des Bassins à flot - Cession des sous-ilots B7a et b à la société Apollonia - Cession de la deuxième tranche - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUPRAT

2013/6/ 34 Réseau communautaire de transports en commun - Délégation de service public - Avenant n°5 - Adoption - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUPRAT

2013/6/ 35 Réseau Tbc - Présentation des résultats comptables de l'exercice 2012 - Clôture des comptes - Approbation - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FLORIAN

2013/6/ 37 Association Arc Sud Développement - Programme d'actions 2013 - Subvention de la Communauté urbaine - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FLORIAN

2013/6/ 40 Bègles - Opération Urbaine Collective - Soutien au commerce de proximité - Recrutement d'un manager commerce - Codev 2012-2014 FA 0042 - Subvention de la Communauté urbaine - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FLORIAN

2013/6/ 41 Bordeaux Convention Bureau (BCB) - Programme d'actions 2013 - Subvention de la Communauté Urbaine de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FLORIAN

2013/6/ 42 Gradignan -Secteur Mégevie - Vente d'un terrain de 11 115 m² à l'indivision SCI Mathilde et SCI Mégevie - Décisions -

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2013/6/ 43 Communauté urbaine de Bordeaux - Compte de gestion du Receveur des Finances pour l'exercice 2012 - Avis

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2013/6/ 45 Exercice 2013 - Budget Principal et Budgets Annexes - Affectation des résultats constatés au Compte Administratif 2012 - Décision - Adoption

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2013/6/ 46 Cession par la Communauté Urbaine de Bordeaux de 30 % des actions BMA à la ville de Bordeaux - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2013/6/ 47 AMBARES-ET-LAGRAVE - Société Anonyme d'HLM LOGEVIE - Charge foncière et construction de 31 logements collectifs locatifs, Ecoquartier "Les Erables", tranche 1 A, rue des Vergers - Emprunts principaux de 686.088 € et 2.554.561 €, du type PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2013/6/ 48 AMBARES-ET-LAGRAVE - Société Anonyme d'HLM LOGEVIE - Charge foncière et construction de 2 logements collectifs locatifs, Ecoquartier "Les Erables", tranche 1 A, rue des Vergers - Emprunts principaux de 48.060 € et 197.265 €, du type PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2013/6/ 49 AMBARES-ET-LAGRAVE - Société Anonyme d'HLM LOGEVIE - Charge foncière et construction de 12 logements locatifs, dont 5 collectifs et 7 individuels, Ecoquartier "Les Erables", tranche 1 B, rue des Vergers - Emprunts principaux de 322.587 € et 1.200.437 €, du type PLAI, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2013/6/ 50 AMBARES-ET-LAGRAVE - Société Anonyme d'HLM LOGEVIE - Charge foncière et construction de 9 logements locatifs, dont 7 collectifs et 2 individuels, Ecoquartier "Les Erables", tranche 1 B, rue des Vergers - Emprunts principaux de 229.072 € et 782.054 €, du type PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2013/6/ 51 AMBARES-ET-LAGRAVE - Société Anonyme d'HLM LOGEVIE - Charge foncière et construction de 20 logements collectifs locatifs, Ecoquartier "Les Erables", tranche 1 A, rue des Vergers - Emprunts principaux de 450.267 € et 1.829.780 €, du type PLAI, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2013/6/ 52 AMBES - Société Anonyme d'HLM ERILIA - Charge foncière et acquisition en vente "achevée" de 5 logements collectifs locatifs, Domaine de Beauregard, bâtiments A et B, 23 et 25, rue Ampère - Emprunts principaux de 61.966 € et 203.430 €, du type PLAI, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2013/6/ 53 AMBES - Société Anonyme d'HLM ERILIA - Charge foncière et acquisition en vente "achevée" de 12 logements collectifs locatifs, Domaine de Beauregard, bâtiments A et B, 23 et 25, rue Ampère - Emprunts principaux de 261.538 € et 459.624 €, du type PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2013/6/ 54 BORDEAUX - Société Anonyme d'HLM VILOGIA - Charge foncière et acquisition en VEFA de 3 logements collectifs locatifs situés aux Bassins à Flots, Ilot C1, rue de Gironde - Emprunts principaux de 148.776 € et 275.952 €, de type PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

Le groupe des élus Communistes et Républicains vote contre.

M. FREYGEFOND

2013/6/ 55 BORDEAUX - Société Anonyme d'HLM VILOGIA - Charge foncière et acquisition en VEFA de 3 logements collectifs locatifs situés aux Bassins à Flots, Ilot C1, rue de Gironde - Emprunts principaux de 97.066 € et 168.632 €, de type PLAI, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

Le groupe des élus Communistes et Républicains vote contre.

M. FREYGEFOND

2013/6/ 56 BORDEAUX - Société Anonyme d'HLM VILOGIA - Charge foncière et acquisition en VEFA de 3 logements collectifs locatifs situés aux Bassins à Flots, Ilot C1, rue de Gironde - Emprunts principaux de 128.744 € et 237.488 €, de type PLS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

Le groupe des élus Communistes et Républicains vote contre.

M. FREYGEFOND

2013/6/ 57 LE HAILLAN - Société Anonyme d'HLM LE FOYER - Charge foncière et construction de 5 logements collectifs locatifs, 24, avenue de la République - Emprunts principaux de 81.867 € et 203.451 €, du type PLAI, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2013/6/ 58 LE HAILLAN - Société Anonyme d'HLM LE FOYER - Charge foncière et construction de 12 logements collectifs locatifs, 24, avenue de la République - Emprunts principaux de 284.716 € et 821.707 €, du type PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2013/6/ 59 LE HAILLAN - Société Anonyme d'HLM LE FOYER - Charge foncière et construction de 4 logements collectifs locatifs, 24, avenue de la République - Emprunts principaux de 114.946 € et 375.745 €, du type PLS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2013/6/ 60 PESSAC - Société Anonyme d'HLM COLIGNY - Construction de 245 logements étudiants, esplanade des Antilles, village E, résidence universitaire "François Mauriac" - Emprunts principaux de 6.750.000 € et 5.868.331 €, de type PLS et PHARE, auprès de la CDC - Délibération modifiant la délibération n° 2012/0030 du 20 Janvier 2012 - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2013/6/ 61 PESSAC - Société Anonyme d'HLM COLIGNY - Construction de 25 logements étudiants, esplanade des Antilles, village E, résidence universitaire "François Mauriac" - Emprunts principaux de 550.000 € et 529.579 €, de type PLS et PHARE, auprès de la CDC - Délibération modifiant la délibération n° 2012/0031 du 20 Janvier 2012 - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2013/6/ 63 FONDS DE PROXIMITE - Affectation du produit de la Taxe Locale d'Équipement collectée en 2012 au Fonds d'Intérêt Communal 2013 et de sa partie supplémentaire à la réalisation de travaux de mise en conformité de la voie et de l'espace public aux dispositions de la Loi Handicap du 11 février 2005 et au financement de l'outil d'aide à la pérennisation du domaine public routier- Décisions

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2013/6/ 64 Régie des restaurants du personnel et des élus communautaires - Décision modificative n°2 - Adoption

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. GAÜZERE

2013/6/ 65 Association Sportive et Culturelle de la Communauté urbaine de Bordeaux (ASCCUB) - subvention de fonctionnement 2013 et solde des subventions 2010, 2011 et 2012 - Convention financière 2013 - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. GAÜZERE

2013/6/ 66 Poste d'ingénieur étude hydraulique - recours à un agent contractuel - Autorisation - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. GAÜZERE

2013/6/ 67 Caisse de Secours et d'Entraide des Sapeurs-Pompiers - Convention du 26 novembre 2001 - Avenant n°12 relatif au versement de la subvention 2013 - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. GAÜZERE

2013/6/ 68 Ressources humaines - Modalités d'intégration de personnels de la commune de Martignas sur Jalle - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme ISTE

2013/6/ 69 Système d'Information Géographique - Avenant n°1 à la convention cadastre du 8 mars 2001 entre la Direction Générale des Finances Publiques (DGFIP) et le Syndicat Intercommunal d'Adduction d'Eau et d'Assainissement (SIAEA) de Saint-Jean-d'Illac - Martignas-sur-Jalle - Convention d'échanges de données numériques entre la Communauté Urbaine de Bordeaux et le SIAEA de Saint-Jean-d'Illac - Martignas-sur-Jalle - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme ISTE

2013/6/ 70 Marchés publics - Nettoyage des sites communautaires et approvisionnements en consommables - Appel d'offres - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme ISTE

2013/6/ 71 Groupe scolaire Jules Michelet - Transfert en pleine propriété à la Commune de Talence - Convention - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme ISTE

2013/6/ 72 Ecole élémentaire Vincent VAN GOGH - Transfert en pleine propriété à la Commune de Cenon - Convention - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme ISTE

2013/6/ 73 Marchés Publics - Entretien des terrains, des espaces verts et des espaces boisés du patrimoine de la Communauté urbaine de Bordeaux - Appel d'offres ouvert - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme ISTE

2013/6/ 74 Marchés publics - Territoire de la Communauté Urbaine de Bordeaux - Prestations topographiques, photogrammétriques et foncières - Appel d'offres ouvert - Autorisation de lancement et de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. LABARDIN

2013/6/ 75 Pessac - Projet de développement du centre hospitalier Xavier Arnozan - Déclaration de projet - Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme - Application des articles L123-14-2 et R123-23-4 du code de l'urbanisme - Avis

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. LAMAISON

2013/6/ 76 Association Les Jardins d'Aujourd'hui - Développement des jardins partagés sur le territoire de la Communauté urbaine de Bordeaux - Subvention 2013 - Décision - Convention - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. LAMAISON

2013/6/ 77 Association Terre d'ADELES - Création d'une couveuse agricole - Subvention 2013 - Décision - Convention - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. ROSSIGNOL

2013/6/ 80 Dispositif communautaire d'aide à l'acquisition de vélos à assistance électrique ou de vélos pliants - Mise en œuvre de la délibération critère - Attribution et versement de subvention - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. ROSSIGNOL

2013/6/ 81 Qualité d'autorité organisatrice du transport public urbain - Autopartage - Délivrance du label autopartage - Service d'autopartage de la société BlueCub - Première phase de déploiement - Communes de Bègles, Bordeaux, Cenon, Le Bouscat, Mérignac, Pessac et Talence - Délivrance du label aux véhicules Bluecar - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme DE FRANCOIS

2013/6/ 82 Association ADEISO - Programme d'actions 2013 - Subvention - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme DE FRANCOIS

2013/6/ 83 Association Ecom33 - Événement Planète e-commerce - Subvention 2013 - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme DE FRANCOIS

2013/6/ 84 Cité Numérique à Bègles - approbation du protocole - Décisions

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. SOUBIRAN

2013/6/ 85 Régie de l'Abattoir- Rapport d'activité et compte financier 2012 - Adoption

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. SOUBIRAN

2013/6/ 86 Pôle de compétitivité Agrimip Sud-Ouest Innovation - Programme d'actions 2013 - Subvention de la Communauté Urbaine - Convention - Décision - Autorisation

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

M. SOUBIRAN

2013/6/ 87 Régie du MIN de Bordeaux-Brienne - Compte financier de l'exercice 2012 - Balance Générale - Bilan - Compte de résultats - Communication

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2013/6/ 88 BORDEAUX - ER P 299 du PLU - Elargissement de la rue Léo Saignat - Acquisition d'une emprise cadastrée HV 118p appartenant à l'Etablissement Public d'Insertion de la Défense

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2013/6/ 89 PAREMPUYRE - Ensemble immobilier bâti situé 21 avenue Philippe Durand Dassier, cadastré BC 202 et 203 - Mise à disposition et cession à la Commune - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2013/6/ 92 Mérignac - ZAC "Centre Ville" - Déclaration d'Utilité Publique - demande de prorogation - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2013/6/ 93 Bordeaux/ Festival de l'été du Lac - Film sur le Quartier les Aubiers- Subvention de la Communauté urbaine de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TURON

2013/6/ 94 Actions de Solidarité Internationale Eau - Dispositif Loi Oudin-Santini - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TURON

2013/6/ 95 Territoire de la Communauté Urbaine de Bordeaux - Fonds de Solidarité Eau - Avenant n° 9 pour la participation 2013 - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TURON

2013/6/ 96 Marchés Publics - AMO -Système d'Information du service public de l'eau et de l'assainissement - Fonctions métiers et support assainissement et fonctions communes avec l'eau - Appel d'offres ouvert - Autorisation de lancement et de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TURON

2013/6/ 97 Territoire Communautaire - Développement des réseaux locaux en assainissement - Proposition de programmation 2013 - Adoption

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TURON

2013/6/ 98 Ressources de substitution - Convention bi partite de services dans le cadre des études préalables à la création du champ captant "des Landes du Médoc" avec le SMEGREG - Autorisation - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TURON

2013/6/ 99 Bordeaux - Marché 09238 U - Mises aux normes de la filière de traitement des eaux de la station d'épuration Louis Fargue - Avenant n°5 - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TURON

2013/6/ 100 Territoire communautaire - Tarifs des branchements d'assainissement et d'eaux pluviales réalisés sous maîtrise d'ouvrage communautaire - Décision - Autorisation -

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TURON

2013/6/ 101 Régie du Service Public d'Assainissement Non Collectif (SPANC) - Rapport d'activité 2012 - Adoption

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TURON

2013/6/ 102 Régie de l'Eau Industrielle - Rapport d'activité 2012 - Adoption

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme TERRAZA

2013/6/ 104 Bruges - Parc des Jalles - Semi-marathon des Jalles du 7 juillet 2013 dans le cadre de l'Été Métropolitain - Subvention de fonctionnement 2013 - Décision - Convention - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme TERRAZA

2013/6/ 105 Eysines - 9e édition du "Raid des Maraichers" - Samedi 1er juin 2013 - Subvention 2013 - Décision - Convention - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Affaires dégroupées

M. le Président Vincent FELTESSE souhaite que la motion sur la Ligne à grande vitesse puisse être présentée en début de séance, mais un dysfonctionnement sur la photocopieuse ne permettant pas de déposer la motion sur les pupitres avant un quart d'heure, il invite à procéder à l'examen de la première affaire dégroupée prévue à l'ordre du jour.

Mme BOST**2013/6/ 13 BEGLES - ZAC Quartier de la Mairie - Approbation du bilan de la mise à disposition du public de l'étude d'impact - Approbation du dossier de création modificatif de la ZAC**

Mme Christine BOST présente le rapport et propose d'une part d'entériner le bilan de l'étude d'impact de la ZAC Quartier de la mairie à Bègles, et bien évidemment, de contribuer à un dossier modificatif faisant principalement apparaître une modification du programme de construction, puisque le projet initial prévoyait la construction de 372 logements et que le projet urbain considérablement modifié permet la construction de 659 logements, avec toujours la même part de locatif social, qui est de 22 . Elle souligne la grande nouveauté qu'est la mise à disposition de 20 % de logements en accession sociale à la propriété, ce qui permettra de construire près de 200 logements sociaux, en accession ou en locatif, et 380 en accession libre.

M. Vincent MAURIN indique que cette délibération est, tout d'abord, pour les élus Communistes et Républicains, l'occasion de se réjouir de deux actes forts dans ce quartier béglais. En premier lieu, après la mobilisation des habitants et des associations du quartier, ils ont eu la joie d'apprendre récemment que l'école Joliot Curie dont ils avaient ici-même évoqué le sort, sera finalement rénovée sur place, c'est-à-dire au cœur de ce quartier populaire, où elle doit jouer son rôle pleinement. Ensuite, ils prennent connaissance, par cette délibération, de la volonté de la Ville de construire plus de logements dans ce quartier et de le faire en innovant sur la forme des logements. C'est une orientation qu'ils partagent, car elle pourrait permettre une densification qui aurait pour objectif d'accueillir les familles modestes qui ont tant de mal à se loger sur notre agglomération, et comme le leur a rappelé récemment leur collègue **Clément ROSSIGNOL**, si leur Groupe a un rapport affectif avec la ville de Bègles, c'est que leur sensibilité, comme on le sait, y a réalisé des choses importantes en son temps, notamment en matière de logement dans des périodes qui nécessitaient un grand sens de la solidarité et de l'innovation.

Cependant, il précise que la prévision de presque 300 logements supplémentaires sur le quartier des Sècheries n'est, semble-t-il, pas suffisante à relever de manière significative, selon eux, le taux de logements sociaux dans ce secteur. En effet, il relève que sur l'ensemble de la ZAC, c'est l'accession dite sociale à la propriété qui va être valorisée et le logement locatif social, comme **Mme BOST** vient de le rappeler, va rester à un taux de 22 %, en y incluant un nombre inconnu, à leur avis, de PLS, dont chacun s'accorde à dire qu'ils ne doivent plus être classés dans le parc de logement social.

Alors que la Fondation Abbé Pierre vient de tirer la sonnette d'alarme sur le logement social en Aquitaine, et en particulier sur notre agglomération, ils regrettent donc de ne pouvoir aujourd'hui soutenir cette délibération et ne peuvent que relayer l'appel de cette Fondation à doubler partout dès maintenant la construction de logements véritablement sociaux.

M. Michel MERCIER se déclare très heureux que leur collègue du Groupe Communiste et Républicain approuve globalement cette opération. Il tient à rajouter que cette ZAC, comme cela est dit dans la délibération, est multisites et que d'autre part, elle est parfaitement insérée dans le tissu existant. Il estime que si on veut qu'une opération soit réussie sur le plan de la mixité sociale, il faut qu'elle soit en adéquation avec le quartier, et si on lit le détail, on s'aperçoit que l'essentiel des travaux vise à cette insertion : réhabilitation de l'école, aménagement des voiries, positionnement dans plusieurs endroits. Il croit que c'est

l'essentiel, et l'objectif, pour la Ville de Bègles, était de faire que cette opération associe en effet du logement libre, du logement en accession sociale et du logement social. Il estime que c'est une très grande réussite, d'avoir pu, sur cette quinzaine d'hectares, mêler l'existant, les populations, les nouveaux, et non pas à faire table rase. Il considère que c'est vraiment une réussite pour leur ville.

M. Clément ROSSIGNOL remercie Vincent MAURIN et le Groupe Communiste de cette intervention constructive sur cette délibération. Il confirme que la Ville de Bègles assume pleinement le fait de proposer des logements en accession sociale, dans un quartier qui était très bien décrit par Michel MERCIER.

Il tient également à dire deux mots à propos de cette délibération, concernant la loi ALUR en discussion actuellement, qui a été présentée au Conseil des ministres, et qui est donc présentée par Cécile Duflot, la ministre de l'Égalité des territoires et du logement. Il précise que la loi ALUR, c'est l'Accès au Logement et à un Urbanisme Rénové. Il souligne que cette loi importante a un lien fort avec cette délibération et avec de nombreux projets communautaires, comme celui des 50 000 logements autour des axes de transport en commun. Les élus EELV pensent qu'il s'agit d'une loi qui sera forte et qui va faire date dans le domaine du logement.

Il fait observer un point important, qui est l'encadrement des loyers par rapport aux loyers médians. Il expose que si le loyer dépasse 20 % du loyer médian, il sera encadré et ils savent qu'ils seront impactés sur l'agglomération bordelaise. Il évoque également la réduction des frais d'agence, une garantie universelle locative, un travail sur la copropriété, sur le logement insalubre, et le fait que les marchands de sommeil condamnés ne pourront plus acquérir de nouveaux biens. Il cite enfin quelque chose qui les intéresse particulièrement, à savoir qu'une partie de la loi sera consacrée à l'habitat coopératif.

M. le Président Vincent FELTESSE fait remarquer qu'en moyenne, il y a entre trois et quatre lois qui passent en Conseil des ministres, et entre une et deux qui concernent la CUB, cependant on ne va peut-être pas à chaque fois faire état de toutes ces lois, même s'il s'agit d'une importante, tout comme un certain nombre d'autres lois.

M. Max GUICHARD a bien écouté les réponses polies de ses amis de Bègles, mais il précise que « poli », cela ne veut pas dire transformer la vérité. Il pense que l'intervention de Vincent MAURIN pose un problème et ne donne pas qu'un quitus. Il invite à bien s'entendre là-dessus, parce qu'autrement, ils peuvent toujours délibérer ensemble, et si on ne veut entendre que ce qu'on veut entendre, il pense qu'en un quart d'heure, ils auront fini leur Conseil.

M. le Président Vincent FELTESSE ne pense pas que cela puisse être le cas, même s'il est toujours fasciné par Jacques CHABAN-DELMAS qui faisait des commissions permanentes de sept à huit minutes à la Région.

Mme Christine BOST se propose d'apporter quelques éléments de précision aux questions posées par Vincent MAURIN. Elle note qu'il fait d'abord référence à la nécessité d'augmenter le nombre de logements sociaux, et rappelle simplement que dans le cadre justement de la modification de ce projet urbain, on passe de 81 logements sociaux à près de 200, et donc, quand on regarde les choses en valeur absolue, il est quand même important aussi de savoir qu'on va pouvoir permettre, non plus à 80 familles, mais à près de

200 familles (195 exactement), de bénéficier d'un logement social, soit en locatif, soit en accession à la propriété. Elle estime qu'il y a quand même un consensus au sein de ce Conseil, pour permettre la construction de logements en accession sociale à la propriété sur le territoire communautaire, et c'est donc cela aussi et surtout qu'il faut souligner dans le cadre de cette délibération, et dans le cadre de la modification de ce projet urbain.

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

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

M. le Président Vincent FELTESSE précise qu'on est en train de distribuer la motion, mais qu'ils vont aussi avoir une synthèse du rapport de Philippe DURON, et ils peuvent donc continuer dans l'ordre de présentation des délibérations pour passer à ce point quand ils auront tous la synthèse et la motion.

M. D. CAZABONNE

2013/6/ 25 Collecte et traitement des ordures ménagères - Rapport sur le prix et la qualité du service pour l'année 2012 - Présentation

Pour **M. Jean-Claude FEUGAS**, ce rapport confirme que les efforts entrepris par la CUB depuis plusieurs années pour le tri et le traitement des déchets apportent des résultats intéressants, la baisse des tonnages d'ordures ménagères, en parallèle à la hausse du tonnage de déchets recyclables, en étant de bons indicateurs. Il estime qu'ils doivent donc continuer leurs efforts, notamment en termes de tri, le développement du compostage, l'amélioration du ramassage, la réalisation de nouveaux dispositifs favorisant le recyclage où le réemploi étant autant de pistes à développer. En termes de communication, il souligne que le rapport montre l'importance des actions de sensibilisation auprès de la population et notamment des scolaires. Il apparaît indispensable aux élus Communistes et Républicains, de continuer ce travail pédagogique sans culpabilisation mal placée, mais en aidant chacun à prendre conscience des enjeux autour du tri. L'élaboration du Plan Déchets que la Communauté démarre cette année, permettra à leur sens, d'affiner davantage leurs ambitions et donnera une perspective à plus long terme sur ces enjeux.

Sur la résolution 427 de la Caisse nationale d'assurance maladie, ils partagent la volonté de mettre en place une collecte qui assure la sécurité des agents et leur intégrité physique, et ils sont par là-même d'accord sur le fait de mettre en place des outils pour les atteindre. Toutefois, cela ne doit pas apparaître comme un recul social pour les agents de notre établissement, et il estime donc important de les avoir associés par les représentants des trois organisations syndicales communautaires, lors des réunions régulières d'information sur des thèmes définis en commun dans le cadre du comité de pilotage, qui abordera ensuite la partie négociations d'une nouvelle organisation du travail de la collecte. Il indique qu'il faut donc aussi assurer les contreparties, qu'elles soient sécuritaires, sanitaires et financières, qui permettent d'aider à la réalisation de ce projet.

Pour conclure, il y a deux points qui, pour leur Groupe, sont toujours d'actualité, et méritent l'attention du Conseil, à savoir qu'ils notent une bonne valorisation des mâchefers issus des usines d'incinération et ils regrettent d'autant plus l'abandon de la torche à plasma pour le

traitement des déchets ultimes, qui sont aujourd'hui stockés hors du département, alors que la torche à plasma fait preuve de son utilité et de son efficacité à l'étranger, et comme on le sait, notamment au Japon.

Enfin, se pose également la question du traitement et du transport des déchets, et il rappelle qu'à maintes reprises, ils ont proposé la création d'une plateforme de maturation de mâchefers sur la Communauté urbaine, ainsi que l'utilisation du fleuve comme voie de déplacement pour ces transports.

Mme Laure CURVALE précise qu'avec l'élaboration du Plan Déchets pour 2012/2016, leur Groupe EELV estime que l'on va dans le bon sens et que l'on marque aussi un net rattrapage de leur politique des déchets, à la fois au niveau réglementaire et puis, au niveau d'équipements publics, avec le déploiement d'écopoints et de déchetteries qui, jusqu'à présent, faisaient défaut sur notre territoire. Elle souligne qu'il y a encore des voies d'amélioration.

Dans les orientations du Plan Déchets, ils peuvent également saluer l'étude sur la tarification incitative qui sera lancée cette année et qui est très attendue par leur Groupe, car au regard des expériences qui sont déjà menées sur d'autres territoires, elle entraînera une baisse conséquente des tonnages incinérés. Et sur ce point, elle considère qu'ils ont encore des efforts à faire pour atteindre les objectifs fixés par le Grenelle, et elle y reviendra un petit peu plus loin. À terme, un passage à la redevance incitative sera nécessaire, pour rétablir dans son intégralité le lien entre le prix payé et le service rendu, et ils seront ainsi attentifs à ne pas faire payer aux usagers le déséquilibre du budget annexe. Elle pense qu'ils peuvent d'ores et déjà commencer par réaliser des expérimentations sur certains quartiers, qui s'avèreraient complémentaires à l'étude sur la redevance incitative. Elle souligne que pour le moment, ils n'envisagent pas ce type d'expérimentations, alors pourtant que les interventions dans la commission consultative des services publics locaux qui s'est tenue cette semaine, ont montré qu'il y avait ce désir d'expérimentation, avec par exemple, la pesée des bacs. Il y a là visiblement une incitation pour eux à aller dans ce sens, estime-t-elle.

En termes de production des déchets, leur collègue a rappelé que les objectifs réglementaires du Grenelle en matière de réduction des tonnages d'ordures ménagères et assimilées ont été atteints, et en même temps, comme le souligne le rapport annuel, ils n'atteignent pas les objectifs du taux de recyclage et sont notamment très loin pour la valorisation des emballages ménagers, où il fallait atteindre en 2012, un taux de 75 % par rapport au gisement national qui est évalué par Éco-Emballages, alors qu'ils en sont à peu près à 45 %. Mais, elle observe qu'on reste également en deçà des objectifs fixés par le Grenelle pour l'incinération et le stockage des déchets, ce qui est inévitable, puisqu'ils continuent à maintenir deux incinérateurs sur le territoire communautaire.

Les élus EELV demandent depuis de nombreuses années la fermeture de l'incinérateur de Cenon en 2016, puisque notre capacité d'incinération est deux fois plus importante que nécessaire pour les déchets produits sur la CUB, et on semble donc conserver Cenon par solidarité territoriale, mais celle-ci serait peut-être plus à son avis, d'aider leurs voisins à se mettre en conformité avec le Plan départemental des déchets, qu'à continuer à produire des déchets pour nos incinérateurs.

Dans le cadre du Plan Déchets, une étude va être lancée, qui est appelée une étude d'opportunité, pour envisager la transformation de l'usine de Cenon en chaufferie bois, et ce type de transformation, évidemment, remporte les suffrages de leur Groupe. Mais elle fait remarquer qu'étude d'opportunité n'est pas étude de faisabilité et surtout, que cette étude envisage un troisième scénario qui leur paraît inacceptable, qui est celui de fermeture plus loin que le terme de la délégation, qui est 2020 et qui serait en 2025, parce que ce troisième scénario risque de perpétuer l'immobilisme de part et d'autre, CUB et hors-CUB, et ils n'arriveront toujours pas à atteindre leurs objectifs d'incinération des déchets.

Puisque tout à l'heure il a été question de lois, de publi-reportages ou de ce qu'il reste des lois, elle a voulu chercher si dans le cadre du Grenelle de l'environnement, il y avait eu une parole forte prononcée sur les déchets. Le Président SARKOZY, qu'on a connu parfois plus inspiré, avec des formules plus fracassantes et plus bling-bling, a néanmoins eu une parole qu'elle trouve pleine de bon sens, qui était de rappeler que la priorité ne sera plus à l'incinération, mais au recyclage des déchets. C'est donc là, à leur avis, la feuille de route que doit aussi se tracer la CUB et ils doivent aider les syndicats mixtes de collecte girondins à ne pas prolonger encore de nombreuses années d'amener leurs déchets sur l'incinérateur communautaire.

M. Alain JUPPÉ ne sous-estime pas les progrès qu'ils ont réalisés dans la collecte des ordures ménagères mais, puisqu'aussi bien **M. FEUGAS** s'est adressé tout à l'heure au maire de Bordeaux, il voudrait traiter d'un sujet assez particulier, qui est celui de la collecte dans le centre historique de la ville-centre. Cette collecte sélective à domicile ne marche pas et il croit qu'il faut maintenant regarder ce problème en face, car d'abord, la distribution des bacs n'est pas satisfaisante et ne tient pas suffisamment compte de la spécificité des immeubles ou des appartements du centre-ville, où il n'y a pas, dans la plupart, de possibilité de stockage collectif des bacs et où les appartements sont souvent de toute petite taille. Il souligne qu'il est difficile d'y accueillir deux bacs, surtout quand ces bacs ne sont pas les plus petits de la gamme.

Il précise qu'il y a une deuxième défaillance, à savoir que les dépôts sauvages sont traités avec beaucoup trop de lenteur et s'accumulent sur la chaussée en créant des situations intenable, y compris sur la rue Sainte-Catherine d'ailleurs.

Il évoque comme troisième difficulté, qu'il est quasiment impossible d'identifier les titulaires de bacs, puisque ceux-ci sont gravés avec une adresse et non pas avec un nom, ce qui fragilise considérablement le travail de leurs agents. Il rappelle que l'un d'entre eux fait aujourd'hui l'objet d'une procédure pénale, parce qu'on lui reproche d'avoir attribué un bac de façon non justifiée à telle ou telle personne. Il ne rentrera pas dans le détail, mais il pense inutile de leur dire que cela démobilise complètement l'ensemble des agents du service à qui il est très difficile, aujourd'hui, de demander d'aller verbaliser les bacs non rentrés.

Comme quatrième défaillance enfin, qui, elle, ne concerne pas que le centre-ville, mais qui se produit sur l'ensemble de la ville de Bordeaux, il cite les défauts de collecte. Il donne pour exemple ce qui s'est passé du 4 au 20 juin et indique que le mardi 4 juin, la Bastide, la Benauges et Stalingrad n'ont pas été collectés ; comme le jeudi 6 juin, le secteur Louis Fargues, Saint-Louis, Martinique, Portal, Balguerie ; le 7 juin, Saint-Augustin ; le 14 juin, Caudéran sud et ouest ; le 15 juin, aucune résidence collective n'a été collectée ; le 18 juin, Mériadeck, secteur nord du cimetière de la Chartreuse, Maréchal Juin, Larminat, pas de

collecte ; le 19 juin, deux secteurs non sortis ; le 19 juin encore, quartier5, Costedoat, Saint-Nicolas, non collectés ; et le 20 juin, quartiers 2 et 6 non collectés. Et ceci sans préavis, insiste-t-il, puisque l'annonce est faite le jour-même de la non-collecte, le résultat étant une impression de laisser-aller dans le cœur historique qui n'est plus acceptable, alors que celui-ci est de plus en plus fréquenté par les touristes.

Il a quatre voies de progrès à leur proposer, et d'abord, il pense qu'il faut reconnaître la spécificité de la collecte dans un centre historique qui est fréquenté par des millions de touristes, y compris le week-end. C'est la raison pour laquelle le passage de la fréquence actuelle de 4 + 2 à une fréquence de 3 + 2 qui est envisagée serait tout à fait inacceptable. Si on ne collecte pas un des deux jours du week-end dans le cœur historique, qu'il répète être très fréquenté, la situation sera absolument intenable à son avis.

Comme deuxième proposition, il pense qu'il faut enfin clarifier ce que fait chacun en matière de collecte et de propreté. La Chambre des comptes le leur demande depuis des années, ils ont commencé à en discuter, mais il souligne qu'ils n'ont pris pour l'instant, encore aucune décision et aucune mesure concrète.

Troisièmement, il estime qu'il leur faut accélérer le plan dont ils sont convenus au terme des travaux qu'ils ont menés, Ville et CUB, il y a plusieurs mois, et cela concerne d'abord, l'installation de locaux-poubelles dans des pieds d'immeubles, pour regrouper les bacs de ceux qui ne peuvent pas les mettre à domicile. Pour l'instant, on en a réalisé un seul, et il sait bien que cela n'est pas un succès formidable et qu'il va falloir inciter les riverains à s'en servir. Mais, cela n'est pas une raison, pense-t-il, pour ne pas continuer la mise en œuvre du plan dont ils étaient convenus pour avoir sept ou huit de ces locaux poubelles.

Puis il évoque les bacs enterrés dont, pour l'instant, aucun n'a été posé. Il en a discuté avec M. CAZABONNE, qui lui dit que c'est la faute de la Ville ; il veut bien prendre toute sa part de responsabilité car il est vrai qu'il faut consulter les Bâtiments de France avant de prendre une décision de ce type, mais il souhaiterait qu'on accélère la pose de ces bacs enterrés.

Enfin, il cite les bacs verts operculés dans les trottoirs, ce qui commence, et il indique que l'accueil est plutôt bon. Il aimerait donc qu'on accélère puisque, et il le dit à l'attention de ses collègues qui n'ont peut-être pas le détail de ce plan, ils ont accepté de remettre dans la rue des bacs de tri sélectif verts pour supprimer une des deux poubelles dans les quartiers concernés, à domicile, lorsqu'on ne peut pas les entasser.

Et enfin, à titre de quatrième proposition, il souhaiterait que soit mis en place un dispositif de suivi régulier de la progression de la collecte en centre-ville, pour voir si cela marche ou si cela ne marche pas, et si cela ne marche pas, qu'ils s'interrogent sur des mesures plus drastiques.

Il voulait appeler l'attention du Conseil sur ce point, parce qu'une ville aussi attractive que la leur ne peut pas se permettre d'avoir des rues du cœur historique dans l'état où on les trouve parfois, notamment le samedi et le dimanche.

M. Maxime MOULINIER estime que ce rapport d'activité, comme les précédents, montre l'implication importante qu'il y a des élus, et également du service, sur la gestion d'un dossier qui n'est pas facile, qui attire souvent les critiques, et qui attire souvent également la caricature, car on trouvera toujours des exceptions dans ce type de dossiers. Il fait

remarquer une production qui est quand même inférieure de 10 % à l'objectif du Grenelle, ce qui n'est quand même pas neutre ; une stabilisation de la collecte par habitant à 256 kg ; une augmentation de la part de valorisation des déchets ; en matière de sécurité, ce qui n'est pas neutre non plus, 70 % des marches arrières qui ont été supprimées. Certes, il souligne qu'il en reste 30 %, mais il y a déjà 70 % de risques en moins pour les agents. Rien n'étant parfait dans le meilleur des mondes, il reconnaît qu'il reste des efforts à faire sur la sensibilisation du tri, l'amélioration de la collecte sélective, l'augmentation du taux de recyclage. Pour y remédier, il insiste sur le fait qu'il y a des axes majeurs, notamment l'axe de la communication, de la pédagogie et de la sensibilisation qui ne doit pas se relâcher, mais qui doit être poursuivi en permanence.

Pour le reste, des propositions nouvelles ont été mises en place que Didier CAZABONNE a évoquées tout à l'heure, et il voudrait rajouter, par rapport à l'intervention d'Alain JUPPÉ, le « puçage » des bacs qui est en expérimentation pour connaître leurs propriétaires, sur lequel on va donc voir le retour de l'expérimentation, et cela pourra être généralisé. Sur le reste, il précise qu'il reste effectivement des dossiers qui font les grands titres et qui ne sont pas occultés dans le rapport, et dont la réflexion est menée par le service et la commission. Il mentionne la recherche d'une solution pérenne et satisfaisante pour tous, élus, riverains, agents de collecte, agents de salubrité, etc... concernant la collecte de l'hyper-centre évoquée par M. JUPPÉ, et il invite à croire que c'est une préoccupation constante de la part des membres de la commission, en tout état de cause, et de la part des élus. Il rappelle être déjà intervenu dans ce sens et il comprend tout à fait ce sentiment de ville emblématique et touristique, et il est persuadé qu'il faut faire quelque chose. Il insiste sur le fait qu'il y a vingt-cinq ans qu'il siège dans cette commission, et dans leurs propositions sur Bordeaux, ils ont toujours dit que l'hyper-centre devait être traité différemment. Aussi est-il vraiment très heureux de l'entendre dire que la dotation des bacs en hyper-centre était une erreur, et il en remercie, car certains d'entre eux l'avaient dit et on voit aujourd'hui le résultat.

Puis il souligne que l'avenir de Cenon n'est pas oublié puisqu'il y a des scénarios qui sont proposés, qu'ils sont en train de consulter, de visiter et de travailler sur des propositions qui ne sont pas actées aujourd'hui. Il indique qu'il y aura des avantages et des inconvénients, et qu'ils auront un choix à effectuer.

Il fait observer que le service de la DCTD est actif, qu'il est vigilant, qu'il est innovant, mais la machine est parfois lourde à manœuvrer, et il faut être patient et indulgent, car le traitement des déchets, ce n'est pas que de la politique, c'est aussi la mise en place de moyens techniques qui doivent satisfaire la plus large partie de la population, et ils sont collectivement responsables de ce qu'ils mettent en place.

Il souhaite rappeler, comme il l'évoquait tout à l'heure, qu'il y a vingt-cinq ans qu'il est membre de cette commission et il n'aura pas l'occasion d'en reparler l'année prochaine. Aussi tient-il à prendre cinq minutes pour leur dire qu'il a aimé travailler autour d'Yvan Bric, de Maurice Bellaud, d'Hugues Martin qui l'a formé sur le dossier, et de Didier CAZABONNE. Il considère qu'ils n'ont pas à rougir, tous, de ce qu'ils ont fait sur la CUB et ce, quels que soient les présidents. Ils ont souvent été des pionniers, ils ont innové, inventé, ils ont souvent été critiqués, parfois même par ceux qui leur demandaient de mettre en place des actions et qui ensuite leur disaient que cela n'allait pas ou qu'il ne fallait pas la mettre à cet endroit-là, mais plutôt chez le voisin. Ils ont avancé collectivement, avec, pour ambition d'être au plus près des préoccupations environnementales. Il reste à faire, comme cela a été évoqué, la méthanisation, les mâchefers, les centres de recyclage, pour lesquels il faut

des sites. Il demande où ils sont, qui est prêt à s'investir, et à ce sujet, il voudrait quand même remercier André Pujol qui avait accepté la décharge du Bourgaillh ; René Bonnac et Alain DAVID, qui ont accepté les usines d'incinération sur Cenon ; Noël Mamère, qui a accepté l'usine d'incinération sur Bègles ; Serge LAMAISON, et il en sait encore quelque chose, qui a accepté les centres de compostage sur Saint-Médard ; ainsi que les maires successifs de Bassens avec la SIAP. Il rappelle qu'ils ont osé dire oui, pour que les déchets des habitants de la CUB soient traités sur leur territoire, ce qui était et est un de leurs objectifs, et cela ne fut pas facile.

M. Yohan DAVID tient juste à rappeler que dans ce bilan, n'avait pas été précisée, par exemple, la collecte des textiles qu'ils font, ceux-ci n'étant pas intégrés, parce qu'ils le sont dans d'autres choses, mais cela signifie quand même qu'on n'a pas valorisé cela. Il indique que juste pour le Relais, cela représente 1 254 tonnes par an qui sont ramassées, dont 625 tonnes sur la ville de Bordeaux.

M. Max GUICHARD souligne qu'il y a un débat récurrent, mais qui ne fait pas débat, pour lequel il a l'impression que cela va leur tomber dessus avant qu'ils l'aient. Il précise que c'est la question du choix TEOM ou la redevance. Il observe que chaque fois, certains avancent sur la redevance et puis, on n'en parle plus. Mais chaque fois, il n'arrive pas à comprendre, et il va falloir qu'on lui explique, dans le détail, que la notion de solidarité, au niveau des ménages, que représente la taxe d'enlèvement des ordures ménagères, est un frein au développement de la maîtrise de leurs déchets. Toute l'expérience de la CUB a montré à son avis, les pas énormes en avant qu'ils ont faits dans le cadre, notamment en matière de tri, de cette taxe d'enlèvement des ordures ménagères. Sinon, il estime que c'est continuer à vouloir aller vers une société d'individualisation et là, bien entendu, il souligne qu'il est clair qu'ils trouveront les élus Communistes et Républicains en face.

M. Gérard CHAUSSET répond à Max GUICHARD que la redevance n'est pas incompatible du tout avec la solidarité, car on peut très bien avoir une redevance qui implique la production des déchets des ménages, et également avoir de la solidarité, l'un n'empêchant pas l'autre et il peut y avoir un système mixte. Il pense qu'effectivement, il y a des efforts qui ont été faits, mais il estime qu'ils sont quand même loin du compte, et il y a aujourd'hui des villes qui s'engagent vers le zéro déchet, même si elles n'y sont pas, mais qui engagent une politique dans ce sens-là. Il considère que cela pourrait être un horizon pour la Communauté urbaine. Cela nécessite bien sûr l'implication et la responsabilité des citoyens et des usagers, et il pense que la redevance peut être un bon système.

Pour terminer, il entend bien Maxime MOULINIER, et il est tout à fait d'accord avec un certain nombre de ses propos et sur le fait que le dossier est difficile, mais il dira que leur problème, c'est que globalement, ils ont calqué leur politique de déchets par rapport aux exutoires, et donc, quand on a beaucoup d'incinérateurs, c'est cela qui définit leur politique des déchets. Il estime qu'aujourd'hui, l'horizon qu'il faudrait dégager, c'est qu'on inverse la situation, qu'on se fixe des objectifs ambitieux et qu'après, on voit quels sont les exutoires.

M. Didier CAZABONNE répondra à leur collègue M. FEUGAS sur les éléments qu'il a évoqués, qu'en effet, ils ont essayé à quatre, cinq, six reprises, de trouver un site pour implanter la plateforme de maturation des mâchefers et la torche à plasma sur le département de la Gironde, et le dernier site en date, qui avait pourtant l'avantage d'être relié pour l'expédition des mâchefers valorisés, par voie ferrée, voie routière bien sûr, et pour les apports et l'expédition par les voies fluviales, était celui de Blanquefort, qui n'a pas

été retenu. Il fait observer que c'est comme pour l'emplacement d'un arrêt-bus où tout le monde est d'accord, mais « *pas devant chez moi, devant chez le voisin* ». Il souligne donc qu'il faut trouver des collectivités qui soient volontaires pour accepter ce genre d'équipement, et il estime que ce serait tout à fait normal que la Communauté urbaine ait effectivement un site de traitement des mâchefers.

Sur la torche à plasma, il avait déjà répondu en Bureau que c'était effectivement une très belle réalisation, qui a obtenu du succès au Japon. Il précise que les Japonais vitrifient même les mâchefers en dehors des cendres des fumées des structures d'incinération, mais chez nous, le ministère de l'Environnement n'a pas classé le vitrifiat comme un matériau valorisable, mais comme un déchet inerte, avec tout le coût et la lourdeur de la démarche pour identification de ce que devient ce déchet inerte. Il ajoute que cela n'a pas intéressé les industriels qui auraient pu l'utiliser.

Sur la redevance incitative et sur la tarification, il dira en conclusion son sentiment, après les visites qu'ils ont faites ailleurs.

Concernant la remarque sur l'incinérateur de Cenon et la transformation éventuelle en chaufferie bois, en dehors de l'arrêt programmé plus tôt, là aussi, il appelle l'attention de ses collègues sur le fait que cet incinérateur fournit l'eau chaude sanitaire et le chauffage urbain à une vingtaine de milliers d'habitants, à une clinique, à des centres commerciaux, et à des tarifs qui sont en moyenne 30 % inférieurs à ceux du gaz. S'ils passent demain à une chaufferie bois, il insiste sur le fait que cela veut dire quand même quelques investissements, cela veut dire l'achat et le transport du bois dont on ne sait pas trop s'il doit venir des Vosges ou d'Aquitaine. Il indique que les études sont en cours, mais qu'il y a de toute façon un surcoût par rapport aux déchets qui sont incinérés.

Sur les questions posées par Alain JUPPÉ, il ne se serait jamais permis de dire que c'était Bordeaux qui était responsable, et il a simplement dit qu'il y a des moments où la Communauté urbaine attend la décision de Bordeaux pour agir. Il cite un cas précis, le local Magendie qui a été ouvert depuis 2012 pour lequel peu d'habitants, pour l'instant, ont répondu favorablement ; néanmoins, on a constaté 30 % de bacs en moins sur la rue, ce qui est déjà en soi un résultat positif. Il ajoute que les travaux d'aménagement pour le local de la rue Ducru – Plateforme débiteront dans la première semaine de juillet, car on attend encore la décision finale de l'architecte des Bâtiments de France, mais en principe, ils sont optimistes et il pourrait être mis en place dès fin juillet. Quant à celui de la rue Maucoudinat, qui a été acquis par la CUB, il indique que le bon de commande des travaux est passé, mais ce local est encore occupé par les anciens propriétaires qui n'ont pas fini de retirer leurs biens. Il précise que la durée est de trois mois à compter de la libération du local et ils font en sorte de faire évacuer par les anciens propriétaires les biens qui sont restés sur place dans les locaux.

Pour les bacs de regroupement pour le tri, mis en place dans l'hyper-centre-ville, il annonce que neuf bacs ont été installés dans le quartier Saint-Pierre et ils sont très bien utilisés. Une cinquantaine d'usagers a décidé de ne pas conserver le bac vert individuel et il signale qu'on a constaté une diminution de ces bacs verts stationnés sur le trottoir. Les études pour l'enfouissement de cinq de ces bacs ont été menées et il souligne que c'est là où les moyens de collectes sont conditionnés par l'acceptation de quelques aménagements de voirie et de stationnement qui sont soumis à la Ville de Bordeaux, qui doit prochainement prendre sa décision ; si elle est favorable, les travaux pourraient être exécutés en septembre.

Concernant les points de tri enterrés ou de collecte des déchets ménagers dans l'hyper-centre-ville, il reconnaît qu'ils peuvent certainement aller plus vite, mais il reste toujours des difficultés d'accès des engins de relevage de plusieurs tonnes, qui ne peuvent pas toujours manœuvrer dans les rues, ce qui rendait vraiment impossible l'implantation, mais il estime qu'il faut mettre l'accélérateur dans ce domaine.

Au sujet de la dernière remarque qui a été faite par M. le Maire de Bordeaux, il confirme que le mois de juin a été cette année catastrophique. Il ne sait si c'est dû au climat que l'on subi, qui a généré des arrêts maladies beaucoup plus nombreux, puisque c'est un problème d'effectifs qui est à l'origine de la non-sortie des collectes. Il rappelle qu'en 2011, il y a eu 133 secteurs non-sortis, 100 en 2012, et 74 sur les six premiers mois de l'année en 2013, dont 39 en juin, et alors que la démarche et l'évolution étaient positives, 2013 et surtout juin, marque un arrêt brutal et une aggravation de la situation en centre-ville. Donc, pour pallier cette situation, il indique que 15 vacataires estivaux qui auraient dû embaucher dans huit jours ont été recrutés depuis lundi dernier, ce qui doit permettre de soulager en termes d'effectifs, mais il y a effectivement des mesures à plus long terme, à peut-être envisager. Il précise avoir quelques pistes là-dessus, mais il ne sait pas s'il faut avoir recours à des contrats d'intervention en cas d'impossibilité de sortir avec un prestataire privé, ou s'il faut avoir recours à l'intérim. Ce sont des pistes de réflexion, mais il est évident à son sens que cette situation en hyper-centre-ville de Bordeaux, au mois de juin, n'est pas acceptable.

Il remercie Maxime MOULINIER d'avoir souligné tout le travail qui a été fait, car c'est vrai qu'on ne mesure pas toujours le travail réalisé. Il ajoute sur la R 437, sur laquelle M. FEUGAS a demandé que les syndicats soient associés, qu'ils travaillent avec eux depuis plusieurs mois et vont continuer. Son sentiment est que la négociation ne doit pas porter sur uniquement l'aspect financier, mais sur d'autres sujets qui sont tout aussi importants pour la santé des agents et pour la satisfaction de la collecte.

M. le Président Vincent FELTESSE rappelle qu'il s'agissait d'un rapport pour lequel il n'y a pas de vote, et pense qu'ils ont eu suffisamment d'explications.

COMMUNICATION EFFECTUÉE

M. le Président Vincent FELTESSE propose de passer maintenant à la motion qui a été remise sur table il y a quelques minutes, avec la synthèse du rapport de Philippe DURON qui a été rendu public hier.

M. FELTESSE

2013/6/ 106 Motion en faveur de la réalisation complète du Grand Projet ferroviaire du Sud Ouest (GPSO)

M. le Président Vincent FELTESSE rappelle qu'un groupe de travail avait été constitué, à la demande du Premier ministre pour revoir les investissements prévus en termes de mobilité, et la somme des engagements, à l'époque, était de l'ordre de 245 milliards, soit largement au-delà des capacités de financement des différents budgets de l'État ou de l'Agence de financement.

Il fait observer que les membres de la commission étant André Chassaigne, Michel Delebarre, Philippe Duron, Louis Nègre, Bertrand Pancher, et Éva Sas, il s'agit donc d'une commission mixte politiquement, mais peut-être pas mixte géographiquement, parce qu'il ne voit aucun représentant de territoire à l'ouest de la fameuse ligne Le Havre/Marseille, mais plutôt une surreprésentation de l'est, ce qui leur apprendra à être plus vigilants à l'avenir.

Il précise que la commission a rendu ses conclusions hier et ils sont d'abord impactés par la question de la Ligne à Grande Vitesse du grand projet du sud-ouest, non pas sur la partie Tours/Bordeaux, puisque les travaux avancent, même si le plan de financement peut être remis en cause en cas de catastrophe, mais sur les deux autres branches, Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/Hendaye. Il indique que ces deux branches ne font pas l'objet du même traitement dans le rapport Duron, qui mentionne les investissements qui doivent être faits avant 2030, entre 2014 et 2030, et ceux qui doivent être réalisés après 2030. Il ajoute que le rapport Duron prend un certain nombre d'options, aussi bien en termes financiers, pour que cela puisse rentrer dans l'épure, qu'en termes de stratégie de mobilité, et une des inflexions fortes prises par ce rapport et confirmée hier par le Premier Ministre, est d'arrêter la priorité à la grande vitesse pour aller plutôt sur la desserte de proximité en termes de transport collectif.

Il souligne que ceci a bien sûr un impact sur leur projet et sur la logique de la Ligne à Grande Vitesse, cependant ils ont besoin de se manifester, parce qu'il pense qu'il reste quelques marges de négociation non négligeables dans les jours qui viennent et une succession de rendez-vous est prévue comme mardi matin avec Frédéric Cuvillier, au-delà des entretiens qu'on a pu avoir depuis hier avec les uns et les autres.

Il souligne que sur la branche Bordeaux/Toulouse, il y a deux options ; sur la première, on maintient la capacité d'autofinancement actuelle de l'Agence de financement, auquel cas, la branche Bordeaux/Toulouse ne devient plus prioritaire sur l'horizon 2020 qu'ils avaient en tête, même si elle fait l'objet d'un traitement à part dans le rapport Duron. En revanche, la seconde, qui est plutôt la position du rapport Duron, consiste à dire qu'il faut qu'il y ait une augmentation des capacités de financement de l'AFIT de l'ordre de 400 M€ supplémentaires par an, ce qui est important mais pas non plus extraordinaire, auquel cas, la branche Bordeaux/Toulouse devient la première des priorités et ils sont sur le calendrier qu'ils avaient en tête, mais peut-être pas avec livraison en 2020, comme cela a été évoqué. On sait bien qu'il y a déjà eu un décalage, surtout à Bordeaux, mais il insiste sur le fait qu'ils sont dans cette dynamique.

Sur la question de Bordeaux/Hendaye, il indique que les choses sont différentes, puisqu'il n'y a pas la remarque particulière, même si Bordeaux/Hendaye est citée. En revanche, pour s'être entretenu avant-hier avec Philippe Duron et pour avoir conversé avec lui hier soir, il précise qu'il y aura en France quatre projets qui feront l'objet d'une observation particulière, dont le projet Bordeaux/Hendaye, avec capacité de remettre ce projet dans les priorités.

Donc, ce qui est sûr à son sens, c'est qu'il y a un rapport qui prend une option stratégique et qui pose des options qui ne leur sont pas favorables, et il ne dira pas le contraire. Mais en revanche, il pense qu'ils ont encore une capacité de négociation non négligeable, pour qu'avant le 9 juillet, date des arbitrages du Premier ministre, ils obtiennent un calendrier conforme à leurs souhaits, y compris sur la partie Bordeaux/Toulouse et sur Bordeaux/Hendaye.

Tel est le décryptage qu'il fait personnellement du rapport de Philippe Duron.

Il leur est donc proposé une motion pour montrer le soutien fort de la Communauté au projet de GPSO, et ils ont déjà eu cette discussion plusieurs fois ; d'un côté, ils savent qu'il y a soutien des représentants des maires et qu'au niveau politique, deux groupes au moins, qui ne représentent pas la majorité, ne sont pas sur cette option de la grande vitesse. En revanche, il maintient que par rapport aux besoins de développement de la métropole bordelaise, l'arrivée de la grande vitesse est absolument fondamentale et structurante, dans la partie parisienne, mais peut-être et surtout dans les deux autres parties. S'ils obtiennent que Bordeaux soit à une heure de Toulouse dans quelques années, cela constitue une révolution énorme à son avis. Il considère qu'une des faiblesses de Bordeaux, c'est l'absence d'arrière-pays, ou d'hinterland comme disent les géographes, avec cette capacité d'être à une heure de centre à centre, aussi bien en termes d'universités que d'entreprises, que de recherche, ou que d'un certain nombre de choses. Ils ont des convergences fondamentales qui, d'une certaine manière, se sont déjà concrétisées par le pôle de compétitivité mondial Aérospace Valley, mais il y a d'autres choses sur lesquelles les deux chambres de commerce travaillent. Il souligne qu'après, il y a aussi toute l'ouverture sur la péninsule ibérique, sans mésestimer les difficultés qu'il y a dans le Pays Basque, mais il y a quand même cette ouverture, et même si la péninsule ibérique connaît aujourd'hui une crise économique profonde, on sait bien qu'il y a un potentiel de développement important et que toute la stratégie de la Ligne à Grande Vitesse, qu'ils accompagnent par un investissement fort mais aussi par l'opération d'intérêt national Euratlantique, c'est de repositionner la métropole bordelaise au cœur de ces trois branches.

Il pense que le débat va s'ouvrir et que celui-ci va durer un peu, ce qui est bien normal, vu le sujet.

M. Alain JUPPÉ ne sous-estime pas les difficultés budgétaires auxquelles notre pays est confronté, la Cour des comptes venant tout récemment encore de rappeler la nécessité absolue de réduire leurs déficits s'ils veulent stopper la spirale du surendettement et donc, d'agir sur leurs dépenses, puisqu'ils ont déjà beaucoup agi sur les recettes. Cela étant dit, il n'est pas sûr que tailler dans les investissements publics soit la meilleure méthode pour concilier cette nécessité de sérieux budgétaire et celle du soutien à la croissance, les dépenses d'équipement étant créatrices d'activité, créatrices d'emploi, et source de croissance. Aussi ne croit-il pas qu'il faille les sacrifier.

Sa deuxième remarque est que le Grand Projet du Sud Ouest (GPSO) a une cohérence qui repose sur la réalisation de trois lignes à grande vitesse qui sont Tours/Bordeaux, Bordeaux/Toulouse, et Bordeaux/Hendaye. On sait bien qu'historiquement, notre agglomération a été trop longtemps un cul-de-sac adossé aux Pyrénées, mais cette situation a commencé à évoluer, notamment en ce qui concerne son équipement autoroutier, et il y a encore beaucoup de progrès à faire sur le plan ferroviaire, et on voit bien que la réalisation de lignes à grande vitesse, partout où cela a été fait, a été un élément de développement, comme c'est le cas de Strasbourg, de Marseille, sans parler, bien auparavant, de celui de Lyon ou de Lille.

Il doit rappeler aussi qu'ils se sont battus pour obtenir une Opération d'Intérêt National qui est une des plus grosses opérations d'aménagement urbain de France aujourd'hui, qui associe l'État, la Communauté urbaine, les trois communes de Floirac, de Bègles et de Bordeaux, et aussi bien entendu, la Région et la SNCF. Il souligne que cette opération est absolument essentielle, d'abord pour développer l'offre de logements dont ils ont besoin

dans notre agglomération compte tenu de son attractivité, et ensuite pour créer des emplois. Hier, ils inauguraient avec M. le Président, la Maison du projet dans la ZAC Saint-Jean – Belcier, et ils rappelaient que le centre d'activités à vocation européenne qui doit accompagner le projet GPSO et la transformation de la gare, représente un potentiel de 25 000 à 30 000 emplois à créer. Il souhaite donc insister sur le caractère structurant de Bordeaux Euratlantique, qui pourrait bien sûr être remis en cause si les Lignes à Grande Vitesse ne se réalisaient pas.

Il ajoute un troisième argument, qui est que construire des Lignes à Grande Vitesse, c'est libérer des sillons sur les lignes actuelles, et si on ne le fait pas, l'autoroute ferroviaire dont on leur parle depuis longtemps sera beaucoup plus difficile à faire fonctionner, le fret ferroviaire, qui est un de leurs échecs nationaux un peu incompréhensible mais qui est plutôt à la baisse qu'à la hausse, n'ayant aucune chance de rebondir. Il n'est même pas sûr que le trafic de TER serait facilité, dans cette hypothèse-là, et pourrait se développer comme ils le souhaitent tous. Or, il sait bien que la question se pose de savoir à partir de quel moment il y aura saturation sur les listes existantes, notamment sur la ligne Bordeaux/Hendaye, mais, il estime que ceci doit les inciter à une très grande vigilance.

Voilà pourquoi il partage pleinement le sentiment que la grande vitesse est un atout pour l'agglomération, pour la Gironde, pour l'Aquitaine, et qu'ils ne doivent pas lâcher le morceau. Il rappelle qu'ils ont déjà entrepris des interventions ou des démarches conjointes et ont en particulier adressé au Premier Ministre, le 23 mai, une lettre qui est cosignée par le président de la Région, par plusieurs présidents de conseils généraux, celui de la Gironde, celui des Landes et celui des Pyrénées-Atlantiques, par la Communauté urbaine de Bordeaux et par le maire de Bayonne, président de l'agglomération Côte basque/Adour, ainsi que par le maire de Bordeaux. Il précise que le ministre chargé des transports, M. Cuvillier, en réaction à cette lettre, doit les recevoir mardi prochain. Il estime qu'il faut maintenir cette mobilisation et ce rassemblement de toutes leurs forces, pour essayer de faire bouger les choses.

Sans répéter ce que vient de dire M. le Président, il résume la façon dont se présente aujourd'hui la situation à savoir, pas de souci pour Tours/Bordeaux, les travaux étant en cours et le calendrier devrait être respecté. Pour Bordeaux/Toulouse, c'est vital, souligne-t-il, parce que s'ils donnent le sentiment que Bordeaux/Toulouse ne se fait pas, le financement de Tours/Bordeaux risque d'en pâtir, le président du Conseil régional de Midi-Pyrénées ayant clairement indiqué, et c'est écrit dans les textes du protocole de financement, que si on n'enclenchait pas Bordeaux/Toulouse, il pourrait remettre en cause son financement de Tours/Bordeaux. En conséquence, il considère qu'il faut absolument qu'ils se battent pour le scénario 2 qui a été évoqué tout à l'heure, c'est-à-dire pour l'abondement de l'AFIT à hauteur d'une somme qui est importante, mais qui n'est pas colossale, de 400 M€ s'il se souvient bien. C'est le premier combat, le second étant pour que Bordeaux/Hendaye ne soit pas renvoyé aux calendes grecques. Il a lu dans la synthèse du rapport qu'il y avait une réserve de précaution de deux milliards pour s'adapter à l'évolution des trafics et à celle du dossier. Il pense que là aussi, il faut qu'on se batte pour que Bordeaux/Hendaye ne soit pas différé dans un calendrier tout à fait intenable, d'autant que l'Espagne, certes, souffre, mais il y a des petits signes avant-coureurs de redressement de l'économie espagnole, et on sait bien que le Pays Basque est une des régions qui, en Espagne, a peut-être moins souffert que d'autres, et dont le développement économique est encore fort. Donc, le fait que l'on soit à une heure et demie de Bilbao, est là-aussi un enjeu à son avis tout à fait considérable, sans parler bien sûr de Bordeaux/Toulouse en une heure.

Il considère que s'il y avait vraiment un consensus de leur part sur ces questions-là, cela renforcerait leur main. Le Conseil régional a adopté une motion dans ce sens, le Conseil municipal de Bordeaux aussi lundi dernier, et il annonce que naturellement, leur Groupe Communauté d'avenir votera la motion qui leur est présentée aujourd'hui.

M. Clément ROSSIGNOL signale que le Groupe des élus Europe Écologie Les Verts ne votera pas cette motion, et pour être très clair, il tient à préciser qu'ils sont pour le train à grande vitesse. Ils ne souhaitent pas de faux procès et souligne qu'ils sont pour le TGV, mais opposés à la LGV, et il se propose de leur expliquer pourquoi. Il ne reviendra pas ici sur les nombreux arguments qui ont conduit leur Groupe à s'abstenir en son temps, en janvier 2009, sur le protocole d'intention concernant le projet groupé LGV Sud-Europe-Atlantique et l'on n'ignore pas qu'ils ont toujours eu une position critique, eu égard au caractère groupé du projet SEA, à son mode de financement qui appelle à son sens une contribution insoutenable pour les collectivités locales, ainsi qu'à l'absence de garantie concernant les investissements en parallèle en faveur de la modernisation du réseau ferroviaire et du développement du fret ferroviaire. Il rappelle qu'ils ont toujours milité pour que les aménagements en faveur du développement du transport ferroviaire, en ce qui concerne le fret ou le trafic voyageurs, soit au cœur des politiques publiques. En ce sens, le scénario 1 du rapport de la commission Mobilité 21 a le mérite de remettre de l'ordre dans les priorités en matière d'infrastructures de transport en France, dans un contexte budgétaire qu'ils savent très contraint, même si nul ne peut se réjouir à leur avis, que la crise et la rareté de l'argent public viennent arbitrer les débats sur la modernisation du réseau ferroviaire. Ils souhaitent des liaisons plus rapides et plus modernes pour l'Aquitaine, pour répondre aux besoins présents et futurs des populations et au besoin de développement équilibré des territoires. Ils rappellent que l'urgence est donc à l'entretien et à la modernisation des infrastructures existantes, dont on ne saura faire l'économie, LGV ou pas, car ils considèrent qu'il y a besoin de réseaux qui irriguent le territoire et ne font pas que le traverser, afin de permettre aux habitants du Sud-ouest d'utiliser les transports en commun au quotidien. Ils rappellent également que la grande vitesse est possible techniquement pour les lignes dont on parle aujourd'hui, la confusion étant souvent faite entre la grande vitesse et les lignes réservées à des trains roulant à très grande vitesse, c'est-à-dire dépassant les 250 km/h. Il souligne qu'au niveau international, l'Union internationale des chemins de fer, l'UIC, considère que la grande vitesse, c'est-à-dire une vitesse moyenne de 220 km/h, est une réponse adaptée à la situation financière qui leur est imposée par la crise et à la situation de crise écologiste, et c'est d'ailleurs le choix qui est fait dans la majorité des pays européens.

Concernant le projet Bordeaux/Espagne, ils constatent que le rapport de la commission Mobilité 21 acte des performances socioéconomiques et environnementales fort discutables de cette branche, et à cet égard, on ne peut pas ignorer la position prise le 12 juin dernier par leurs voisins espagnols qui, en raison de contraintes budgétaires, ont décidé de privilégier la rénovation du réseau existant sur le « Y basque », ce qui rend caduc l'argument de la solidarité transfrontalière.

Concernant la branche Bordeaux/Toulouse, il précise tout d'abord que si elle est, certes, retenue dans les priorités de la commission 21, elle l'est dans le scénario 2, comme cela a été dit, qualifié de « dépensier » et basé sur une hypothèse incertaine d'augmentation des ressources de l'Agence de financement et les infrastructures de transport en France. Or, chacun sait qu'une alternative crédible à la construction d'une ligne nouvelle existe sur cette

liaison, et il indique que la modernisation de la ligne existante apporterait en effet quasiment le même gain de temps de parcours, pour une empreinte écologique bien moindre et un coût nettement inférieur. Il ajoute que cette alternative présente également le mérite d'éviter les gares dites « patates » car en plein champ, pour Agen, pour Montauban, à l'extérieur des villes qui ne sont pas un modèle d'aménagement du territoire, loin s'en faut.

Sur la Bordeaux/Toulouse, il fait remarquer que l'étude alternative, ce sont 6 milliards d'économie pour simplement 6 minutes de plus avec un arrêt à Montauban et un à Agen, puisque que pour qu'un train puisse se remplir, il faut qu'il s'arrête.

À l'échelle de la CUB, s'il se réfère au protocole de financement adopté en Conseil en janvier 2009, la participation de la Communauté est attendue à hauteur de 101 M€ pour le projet GPSO, 11 M€ pour le tronçon commun aux deux branches, 25 M€ pour le tronçon Sud Gironde/Toulouse, et 65 M€ pour le Sud Gironde/Espagne. Ces chiffres étant basés sur une valeur 2006 et le coût du GPSO ayant augmenté de +169 % en six ans, il souligne que cela fait 7,8 milliards fin 2011, contre à peu près 10 milliards aujourd'hui, et on peut estimer qu'à minima, la participation financière de la CUB pour ces deux projets reviendrait aujourd'hui à 270 M€, soit l'équivalent de plus de 13 km de tramway ou 25 km de BHNS.

Il entend également une petite musique qui dit que le projet Euratlantique sera fragilisé, mais il considère qu'absolument pas, et qu'il se fera avec ou sans LGV, car les TGV seront toujours présents sur des voies rénovées et toujours plus rapides, et ils auront une performance socioéconomique et environnementale meilleure pour leurs territoires.

Pour conclure, il précise que c'est évidemment avec satisfaction qu'ils voient le Premier ministre rejoindre la position des écologistes sur cette question des grands projets d'infrastructures ferroviaires, et ont donc bon espoir que sa lecture évolue également dans le même sens concernant le projet archaïque de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, qui est d'ailleurs hors SNIT.

Il annonce donc que pour toutes ces raisons, leur Groupe votera contre cette motion.

M. Nicolas FLORIAN déclare ne pas partager l'optimisme de M. le Président, estimant qu'il s'agit d'un enterrement de première classe qui leur est proposé par le rapport Duron. Dans cette affaire, on s'aperçoit à son avis, comme l'a relevé M. le Président, qu'ils n'ont pas pesé dans les préconisations de ce rapport, et à aucun moment, leurs grands élus régionaux, départementaux n'ont pu faire valoir l'intérêt de ce Grand Projet du Sud-Ouest qui se retrouve dans ce nom même de Grand projet du sud-ouest. Il souligne qu'il ne s'agit pas simplement de défendre l'Aquitaine, la Gironde, ou Bordeaux, mais le grand Sud-ouest qui va jusqu'à Toulouse. À ce titre, il trouve que la rédaction même de la motion n'est pas à la hauteur de l'enjeu et de la pression qu'ils doivent mettre sur le gouvernement. Il observe qu'il s'agit d'un texte qui fait cinq paragraphes, dans lequel il n'y a pas un chiffre, il n'y a pas d'injonction. Il estime qu'ils sont très gentils sur ce texte, alors que pour sa part, il aurait été d'avis, comme cela a été fait à la Région d'ailleurs, d'avoir quelque chose de plus structuré, de plus charpenté, sur lequel ils mettraient véritablement une forme de pression, car, au-delà de l'intérêt de ce grand projet et des deux axes sur Hendaye et sur Toulouse, il y a le problème du financement qui a été abordé un peu rapidement à son sens. Et c'est là, d'ailleurs, où l'on voit la différence entre ce que peuvent faire certains de leurs voisins, et il pense à M. Malvy qui a dit directement : « *Si Bordeaux/Toulouse ne se fait pas, je ne paie plus sur Tours/Bordeaux* ». Il se demande ce que vont dire, à un moment ou un autre, le président du Conseil général des Landes, le président du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, le président de la Communauté de Bayonne, et rappelle quand même que sur le financement du tronçon Tours/Bordeaux, ces collectivités réunies du 64 et du 40

apportent près de 175 M€ sur les 800 qui sont portés par les collectivités locales dans ce projet. Il considère donc que c'est un très mauvais coup qui est porté à notre agglomération et notre région. Il ne reviendra pas sur les arguments qui ont été développés par les uns et les autres, mais concernant la liaison Toulouse, ce n'est pas qu'il faut la faire, c'est qu'elle est prioritaire, car à terme c'est l'ouverture vers la Méditerranée et ce serait la première fois qu'on pourrait avoir une liaison Atlantique-Méditerranée, dont Bordeaux serait véritablement la porte d'entrée. Il y a la liaison vers le Nord, certes, mais il souligne l'ouverture vers le Sud et vers la Méditerranée. Il invite à imaginer le retard que pourraient prendre tous leurs investissements en termes d'aéronautique, si Toulouse n'est pas reliée par le biais de Bordeaux à Paris en trois heures, ainsi que tout ce qui est envisagé en termes de coopération transfrontalière avec l'Espagne, où il n'est pas du tout du même avis que M. ROSSIGNOL. Il insiste sur le fait qu'il s'agit d'un engagement binational qui avait été pris en son temps avec l'Espagne, de pouvoir avoir cette liaison, qui les dépasse d'ailleurs, et il s'agit de Nord/Sud, et pas simplement de Bordeaux/Hendaye.

S'il voulait être un peu plus polémique, sachant que ce n'est pas l'esprit de son intervention, il dirait : « *Qu'est-ce qu'on n'a pas entendu, en 2008, quand on a présenté le projet de financement de la LGV, sur les désengagements de l'État, et l'abandon de la parole donnée de l'État !* ». Aujourd'hui, on voit ce qu'il se passe et en parlant d'engagements de la parole, il insiste sur le fait que ce n'est pas l'État, mais le gouvernement qui doit tenir ses engagements. Il y a un protocole de financement qui a été établi et il n'est pas question pour lui de savoir si c'est scénario 1, scénario 2, 2050 (et pourquoi pas 2200 ou 2250), l'État et le gouvernement devant tenir ces engagements et ce projet devant être prioritaire. Il réclame une action plus vigoureuse des grands élus en termes de collectivités territoriales, présidents de régions, présidents de départements dont il rappelle qu'ils sont tous de la même famille politique, et dont il estime qu'ils doivent y aller groupés.

M. Max GUICHARD, avant de lire son intervention, et en ayant écouté les orateurs précédents, entend leur colère et la comprend, même s'il y a eu des alertes, ici, qui auraient dû les faire réfléchir. Il rappelle qu'il n'en a jamais été le cas et il en tire cette philosophie, qu'il espère un jour, tous, et au moins ses amis de gauche, tireront le plus tôt possible, que toute opération qui est mise sur le fondement de la concurrence bâtit des fondations qui, à court terme, font tomber tout l'édifice. Cela est vrai en matière de transport, cela est vrai sur tous les autres aspects, et il les invite à y réfléchir à tête reposée.

Il pense que tous connaissent les positions de fond que les élus Communistes et Républicains ont portées sur la question de la LGV, et notamment de son financement, et c'est justement ce dernier qui repose fortement sur les collectivités territoriales, qui amène à la situation qu'ils connaissent aujourd'hui, à savoir l'abandon de Bordeaux/Hendaye au seul profit de Bordeaux/Toulouse. Il précise que c'est comme cela qu'ils lisent en grande partie le rapport Duron pour ce qui concerne cette question.

Il estime qu'on est là, non dans une vision d'aménagement du territoire au niveau national qui vise à prendre en compte l'intérêt commun, mais dans un débat, quelque part, de maquignons un jour de foire de village. Il fait observer que si le choix a été fait de Toulouse, en effet, c'est pour la simple et bonne raison que les élus de Toulouse menacent sans cesse de ne pas participer à un quelconque financement de la LGV si celle-ci n'arrive pas jusque dans leur ville. Et à vrai dire, on peut les comprendre, ajoute-t-il, car ce sont les nouvelles règles du jeu qui ont été mises en place, et que les élus Communistes et Républicains contestent, car elles marquent une rupture de l'égalité des citoyens face au

service public, mais favorisent les territoires les plus riches, face à ceux qui ont peu de moyens.

Ces remarques de fond étant faites, il souhaite en formuler deux sur le dossier lui-même. En premier lieu, il leur apparaît très surprenant que dans cette motion qui leur est proposée, il ne soit fait aucune mention de la question du fret, qui a fait que la CUB s'était prononcée en priorité pour la liaison Bordeaux/Hendaye. Il rappelle qu'ils avaient fait ici, sous la présidence d'Alain ROUSSET, une priorité de Bordeaux/Hendaye, afin de libérer des sillons pour le fret ferroviaire, et qu'ils n'avaient pas fait la priorité Bordeaux/Toulouse. Par ailleurs, il indique que dans son choix de la LGV Bordeaux/Toulouse, l'État a décidé d'ignorer les études contradictoires portées notamment par de nombreux élus locaux qui ont montré que la modernisation de la ligne était très efficace, pour une durée de trajet très légèrement supérieure, mais surtout pour un coût beaucoup moins important. Ces remarques étant faites, ils ne voteront pas cette motion et ne participeront pas au vote.

M. Michel DUCHÈNE a le sentiment qu'ils vivent un moment historique. Il rappelle d'ailleurs que lorsqu'il a été élu en 1989, sa première représentation que lui avait demandée Jacques CHABAN-DELMAS, était de le représenter pour la LGV dans l'Entre-deux-mers. Il croyait que cela allait être une réunion parmi tant d'autres, et il a découvert à ce moment-là des lobbys, des groupes d'intérêts qui ont arrêté le projet. Il se rappelle du maire de Bordeaux, les bras lui en tombaient disait-il, de voir comment certains s'étaient regroupés pour s'opposer à cette LGV. Il a personnellement vécu deux moments historiques qui sont la fin d'un grand projet, parce que peut-être qu'à l'époque, ils n'ont pas su assez se mobiliser, et d'autres l'ont fait et sont passés devant eux. Et il a vécu le second moment historique en 1995, avec le maire de Bordeaux qui décide de relancer la LGV et aujourd'hui, ils l'attendent pour 2016/2017. Il estime qu'ils sont donc aujourd'hui là aussi à un moment historique et ils savent bien, en regardant derrière eux, que s'ils ne se mobilisent pas, s'ils ne sont pas plus volontaires, ce sont des années et des années qu'ils vont perdre. Les choix qu'ils font aujourd'hui vont les entraîner sur peut-être même des dizaines d'années, car ces choix sont majeurs, et il fait remarquer que ce ne sont pas quelques décisions municipales, mais ce sont des grands projets structurants. De plus il souligne que ces décisions gouvernementales auront plusieurs impacts, le premier étant l'impact social, puisque la LGV, les grands travaux, c'est de l'emploi, et ils savent bien que l'arrêt de ces travaux n'entraînera pratiquement pas des créations d'emploi automatiquement sur d'autres réalisations, en particulier la rénovation du matériel ferroviaire ; il estime qu'il faudra des années avant que la machine se réoriente.

Le deuxième impact est économique, et quand il entend dire que l'OIN marchera, il se demande comment on peut dire des choses pareilles, quand on sait très bien que l'opération d'intérêt national va de pair avec trois branches : Paris/Bordeaux, Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/Espagne, et c'est pourquoi ils ont besoin de ces branches-là. Il ajoute que c'est cela la dynamique économique et ils ont tous combattu pour créer cette opération d'intérêt national, afin qu'elle serve au développement économique.

Enfin, après, il y a la dimension environnementale que le Maire de Bordeaux et Max GUICHARD ont évoquée, avec le fret ferroviaire, et on a l'impression que cela a complètement disparu du discours. Il rappelle que l'enjeu du fret ferroviaire, c'est de dégager des lignes et de l'horaire, pour avoir un jour, depuis Dunkerque en passant par Paris et en allant vers l'Espagne, du fret ferroviaire sans rupture de charge, parce que les Espagnols sont en train d'installer un troisième rail jusqu'à Hendaye et que des plaines maraîchères de Vitoria jusqu'à Dunkerque, on pourra envoyer des wagons de marchandises qui ne seront plus sur la route.

Alors, quand il entend dire qu'il y a un aspect environnemental, il le confirme, mais pas dans le sens où le dit son collègue, car en réalité, l'impact environnemental, c'est véritablement de réaliser la LGV pour pouvoir développer le fret ferroviaire. On peut dire que c'est une vue de l'esprit, souligne-t-il, mais ce n'est pas le cas, et aujourd'hui, le fret ferroviaire fonctionne sur le secteur de la Vallée du Rhône, entre le Boulou, c'est-à-dire Perpignan, vers le Luxembourg, et depuis près de six ans, ce sont des milliers de chargements de camions qui passent sur le rail. Il fait donc observer un véritable impact environnemental, et il leur faut, à son avis, se mobiliser. Le Maire de Bordeaux est intervenu, et il considère qu'il ne faut pas laisser passer cette décision. Hier, au Conseil général, il a écouté attentivement Gilles Savary qui s'occupe maintenant de l'aviation civile, qui mettait lui aussi en cause, d'une certaine manière, la liaison Bordeaux/Toulouse, où il étalait les délais dans le très, très long terme. Il estime donc que la question qui se pose, quand il lit cette motion-là, c'est de savoir ce que l'on va obtenir. On leur dit qu'heureusement, le gouvernement n'a pas remis en cause Poitiers/Bordeaux et c'est encore une chose, car quand on prend le TGV, on voit que les travaux sont en cours. Il rappelle que cela a été gagné par le Maire de Bordeaux, mais pas seulement par lui, puisqu'il y a eu bien sûr le président de la CUB aujourd'hui, Alain ROUSSET, Philippe MADRELLE. Si personne ne dit que le Maire de Bordeaux a tout fait, il fait quand même observer qu'il a été le déclencheur qui leur permet d'avoir la LGV et d'avoir un peu plus de fret ferroviaire dans quelques années. Il invite à reconnaître cela. Il considère donc que le problème n'est pas de dire : « *Nous allons faire cela tout seuls* » et il comprend que certains soient gênés un peu aux entourures, car effectivement, quand on soutient le gouvernement, c'est difficile de s'opposer frontalement. Mais il incite à essayer au moins de défendre la région, à essayer d'être porteurs d'un message auprès du gouvernement, car ils ont besoin de la LGV pour des questions économiques, d'emploi et environnementales.

M. Christophe DUPRAT n'avait pas prévu d'intervenir, parce qu'il pensait que cette motion allait être votée à l'unanimité, sachant qu'aujourd'hui, notre agglomération ne peut pas envoyer un signal qui ne serait qu'un vote à la majorité. Il demande quel message peut donner plus de force pour notre agglomération, dont l'aménagement est le cœur même de leurs décisions. Il invite à faire fi de quelque idéologie et à la mettre, à des moments donnés, chacun d'entre eux, dans leurs poches pour défendre le territoire qu'ils représentent. Il fait simplement l'appel suivant : « *Mesurez bien votre vote !* ». Il insiste sur le fait que ce n'est pas un vote sur l'aménagement du quartier, ce n'est pas un vote pour refaire une rue, mais c'est le vote de l'avenir et un vote à l'unanimité de notre agglomération aurait plus de poids qu'un vote à la majorité. Il demande à ses collègues de bien y réfléchir !

M. Alain ANZIANI considère lui aussi que le temps n'est pas à se diviser, mais plutôt à se rassembler, et non pas de se livrer à des polémiques.

Il explique que s'ils en sont là, c'est qu'au fond, ils sont les victimes du succès de la LGV, puisque pendant des années et des années, chaque région voulait la sienne, et il faut bien dire que dans ce cadre-là, certaines régions ont été plus gâtées que d'autres, et que la nôtre en particulier a connu un certain retard. Il a envie de dire à Nicolas FLORIAN que malgré la présence de grands élus à des responsabilités, ces grands élus, n'étaient alors pas ceux qui ont aujourd'hui des responsabilités.

Donc, malgré la présence de ces grands élus, il souligne qu'il y a bien un certain retard et pourtant, les demandes se sont accumulées, et ils en sont aujourd'hui à 245 milliards de projets concernant la LGV en France. La difficulté à son sens, c'est qu'on a empilé les demandes, voire les promesses, alors qu'on n'a pas prévu les financements. Il rappelle que cela représente 245 milliards chaque année en dépenses pour le ferroviaire grande vitesse, tandis que le budget pour l'ensemble des transports, c'est-à-dire pas uniquement les transports ferroviaires, s'élève à 2,3 milliards, et donc, évidemment, à un moment donné, la réalité s'est rappelée à eux, surtout dans une situation financière qui est fortement dégradée. Il invite à se souvenir que d'ailleurs, l'année dernière, Mme Kosciusko Morizet avait elle-même dit qu'il était temps de faire des choix, et comme ceux-ci n'ont pas été faits en 2012, il a fallu les faire en 2013.

Il partage beaucoup de ce qui a été dit sur l'ensemble des bancs, à savoir que ce retour brutal à la réalité ne doit pas compromettre les efforts nécessaires pour notre région. Il tient d'abord à rappeler qu'ils ne parlent pas ici d'une ligne locale, ni d'une ligne régionale, ni même pas d'une ligne nationale, mais ils parlent d'un projet européen, puisqu'il faudrait dire qu'il s'agit de la ligne Paris/Lisbonne, soit Paris/Bordeaux, Bordeaux/Hendaye, Hendaye/Madrid et Madrid/Lisbonne. C'est de cela dont il s'agit et il invite à ne pas avoir une vision purement franco-française. Il souligne qu'évidemment, dans cette ligne-là, il y a deux tronçons qui les intéressent, c'est Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/Espagne. Sur Bordeaux/Toulouse, il serait absurde à son sens d'y renoncer. Peut-être seront-ils obligés de différer, mais en tout cas, comme cela a été dit tout à l'heure, si d'un côté c'est l'accès au Sud, de l'autre côté, il insiste sur le fait que c'est effectivement l'accès à la Méditerranée, et que notre région a besoin de cela. Il reste ensuite la question de la ligne Bordeaux/Hendaye et personnellement, il voit beaucoup de nécessité et beaucoup d'intérêt à la défendre. Il a dit tout à l'heure que c'était d'intérêt européen, mais il n'oubliera pas l'intérêt régional, car si l'on est à Mont-de-Marsan, à Bayonne ou à Hendaye, il lui semble qu'un des soucis, c'est ce qu'on appelait autrefois le désenclavement, et il faut le mener à bien. Il ajoute qu'il faut souligner deux points et d'abord que c'est une ligne rentable et on ne va pas accentuer le déficit. Il rappelle qu'elle a été jugée rentable dans tous les projets et même, peut-être, la plus rentable de tous les projets, et elle est d'ailleurs si rentable que d'ores et déjà, il y a 2,5 millions de voyageurs en plus chaque année sur cette ligne entre Bordeaux et l'Espagne. C'est donc à son avis une véritable nécessité.

Il précise aussi que c'est bien entendu d'intérêt local, car ils ont fondé une partie de leurs projets de développement économique, de leurs projets de développement urbain, bien entendu, avec Bordeaux-Euratlantique, mais au-delà, il y aura des retombées pour l'ensemble de leurs communes sur cette ligne. Il indique que c'est évidemment aussi crucial pour chacun d'eux en termes de développement.

Il ajoute deux observations, à l'égard de ceux qui s'y opposent, la première étant que c'est une ligne d'intérêt écologique, car si on veut moins de camions sur les routes, il faut plus de ferroviaire, et en particulier plus de fret ferroviaire. Mais, si l'on veut plus de fret ferroviaire, ce n'est pas qu'une question de vitesse, c'est une question de libérer des sillons, et si on veut libérer des sillons, il faut alors construire de nouvelles lignes et on arrive donc à la logique de la Ligne à Grande Vitesse. Il a observé tout à l'heure, et c'est sa seconde observation, que Max GUICHARD a dit quelque chose de profondément juste, et il proposera donc d'amender la motion qui leur est soumise et d'y ajouter, juste après le troisième paragraphe, « ... *signe fort de l'engagement transfrontalier, les travaux ont déjà beaucoup avancé côté espagnol. Le renoncement de la France remettrait en cause la*

perspective de réalisation de cette ouverture sur la péninsule ibérique » : « Il compromettrait la nécessité de diversifier les moyens de transport et de favoriser l'indispensable fret ferroviaire », parce qu'effectivement, c'est un des grands enjeux. Il estime que sous le bénéfice de cet amendement, la position des uns et des autres pourrait évoluer.

De toute façon, ils savent bien qu'une motion ne suffira pas et qu'il faudra, au-delà de la motion, un combat permanent, mais il considère que celui-ci sera plus facilement gagné s'il y a un grand rassemblement de tous, ici, au sein de la Communauté urbaine.

M. Max GUICHARD précise que comme il n'a pas l'habitude de ne pas répondre, il va peut-être être un peu cinglant, mais au départ de ce dossier, ils ont dit clairement les raisons pour lesquelles ils étaient contre. Maintenant, dans le cadre que ses collègues ont décidé, il constate qu'ils ont un problème interne avec leur gouvernement. A l'attention du groupe Communauté d'Avenir, il déclare être prêt à faire des pas, à condition qu'ils rentrent au moins dans un début d'écologie. Il conçoit qu'ils n'y rentrent pas, car c'est la liberté de chacun, mais il leur demande de ne pas trop venir leur donner des leçons de solidarité.

M. Gérard CHAUSSET précise qu'il y a quand même un point qui l'interpelle dans tout cela, c'est la proposition du Premier Ministre, et il demande pourquoi ne pas prendre en compte l'alternative d'aménagement de l'existant, parce qu'à pousser le bouchon très loin, en fait, on ne va rien avoir, alors qu'il y a des solutions alternatives qui existent, notamment la rénovation de l'existant qui est même préconisée par le Premier Ministre. Il pense que cela serait vraiment une solution alternative tout à fait valable. Il y a eu des études là-dessus, cela a été dit, et il pense donc qu'il ne sert à rien de se focaliser sur un projet infinançable. Puisqu'il y a là une alternative, il considère que cette motion devrait intégrer cette alternative.

M. Max GUICHARD exprime son accord sur ce point.

M. Alain JUPPÉ indique que l'amendement présenté par **M. ANZIANI** leur convient et qu'ils l'acceptent volontiers. En revanche, ils n'accepteraient pas un amendement visant à dégrader complètement le projet et à se satisfaire d'une simple amélioration de la ligne existante. Et puis, il estime quand même que si on veut obtenir un résultat, il ne faut pas commencer à partir en baissant son pantalon !

M. le Président Vincent FELTESSE se propose d'exprimer quelques mots de conclusion, sur cette motion, mais non pas de conclusion sur ce dossier qui, de toute façon, va continuer à mobiliser les uns et les autres.

En premier point, il tient quand même à rappeler un chiffre, pour remettre en perspective trois choses. D'abord on sait qu'ils ont une vision différente sur ce dossier par rapport à Europe Écologie Les Verts et par rapport au Groupe Communiste et que, de toute façon, ils n'auront pas l'unanimité sur ce dossier, parce qu'ils n'ont pas la même approche sur ce point, et malheureusement, il ne cherchera pas l'unanimité, puisqu'on a voté à répétition. Il demande juste aux uns et aux autres une certaine honnêteté dans leur argumentation et une cohérence. Il se déclare assez choqué par les propos de **Clément ROSSIGNOL** quand il dit que si les liaisons avec Toulouse et avec Hendaye ne se font pas, cela n'aura pas d'impact pour Euratlantique. Il pense qu'on peut dire beaucoup de chose, mais pas cela. De même, il cherche les 6 milliards d'économie, soit le coût de Bordeaux/Toulouse, car cela veut donc dire que sans dépenser un seul euro, on va y arriver. Il veut bien tout, mais il rappelle qu'à un moment, on est quand même sur des dossiers sérieux. Il veut bien

personnellement revoir les études, et pense qu'il faut qu'ils fassent attention aux arguments qu'ils échangent, les uns et les autres.

En deuxième point, il fait observer qu'il y a quand même à la base de ce rapport, une question de finances publiques qui n'est pas totalement anodine. Déclarant parler sous couvert d'Alain JUPPÉ, qui est à sa droite et a travaillé sur la question des investissements, il rappelle que la somme des engagements qui étaient pris était de 245 milliards, à financer en 25 ans, et il fait remarquer qu'honnêtement, la capacité d'investissement public ne permettait pas cela. Il indique que l'ensemble des financements publics, tous domaines d'intervention confondus en France, est de l'ordre de 60 milliards par an, et on sait bien qu'il n'y a pas que ces grandes infrastructures ; donc, de toute façon, on était à son avis sur un chiffre qui ne tenait pas, et il a fallu faire après un certain nombre d'évolutions.

Sur le troisième point, sur qui revendique la paternité de quoi sur cette affaire, il considère qu'ils auront d'autres occasions pour cela, et pour sa part, ce qu'il cherche-là, c'est plutôt un front uni, sachant que c'est un dossier qui date quand même d'un certain nombre d'années. Il rappelle qu'à un moment, il y a eu un déclenchement au niveau du gouvernement, mais avec une contrepartie, qui était un financement fort des collectivités locales, chacun se souvenant des réunions à la préfecture où ils étaient 57 pour boucler le plan de financement, ce qui avait un côté assez stupéfiant.

Concernant l'enjeu, il est simple, et il précise qu'il est, dans les quelques jours qui viennent, d'arriver à desserrer le taux pour obtenir un résultat. Il veut bien faire bouger la motion, mais quand elle a été transmise aux Groupes, ceux qui voulaient la voter n'ont pas fait de remarque particulière. Il indique qu'il faut rajouter le fret, et que s'il faut la durcir, ils la durciront, mais ils ont l'habitude de ce genre de choses. Il pense que ce n'est pas la rédaction qui va changer, ce sont plutôt les interventions qu'ils peuvent faire, les uns et les autres, de manière globale comme cela sera le cas mardi, ou de manière plus individuelle, y compris au plus haut niveau de l'État.

Il propose de mettre aux voix la motion avec l'amendement d'Alain ANZIANI, et que chacun vote par rapport aux enjeux qu'il pense être ceux de la métropole bordelaise, sachant que, là-dessus, il n'a aucun doute personnellement.

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

M. DUPRAT

2013/6/ 36 Transports urbains et transports pour personnes à mobilité réduite - Présentation du rapport annuel du délégataire "Transports" - ANNEE 2012

M. Christophe DUPRAT présente le rapport annuel du délégataire dont il pense que tout le monde a pu compulsé les 336 pages. Il ajoute sur les perspectives 2013, puisque l'on est déjà au mois de juin que le BatCub a été lancé, qu'il y a l'intégration de Martignas-sur-Jalle dans quelques jours, qu'il y a également le déploiement de l'incitation à la validation pour les conducteurs, la mise en place du SAEIV, ainsi que de la phase 3 et des terminus partiels, avec le début de recrutement des personnels, afin de mener à bien ces deux améliorations de notre réseau.

M. Michel OLIVIER souligne que ce rapport annuel ne fait que confirmer la tendance, depuis le début de cette nouvelle délégation, à savoir une augmentation notable de la fréquentation, notable signifiant qu'elle est par exemple cette année, deux fois plus élevée que la moyenne nationale. C'est donc un point extrêmement positif à son avis, et c'est un peu l'objectif qu'ils avaient au début de cette délégation en choisissant ce délégataire. Mais, il voudrait rappeler, qu'à l'instar des années précédentes, depuis le début de cette délégation, ce délégataire, pour avoir le marché, a quand même fait des promesses mirifiques et a eu les yeux beaucoup plus gros que le ventre, en leur vendant une hausse de fréquentation qu'il n'a jamais réussi à atteindre, même si les améliorations les satisfont tous. Cela a pour conséquence que si on regarde de près les résultats financiers du délégataire, il constate d'une part qu'ils ne sont pas très bons pour lui en apparence, et d'ailleurs, ils ont depuis quelques mois, un contentieux avec le délégataire, parce qu'il aurait bien aimé, avant la fin de la délégation, modifier un peu ses promesses de fréquentation. Il précise utiliser le terme d'« apparent », parce qu'il va pointer du doigt deux aspects sur ces résultats. Il souligne qu'ils n'ont pas une très bonne vision de la sous-traitance, sachant que contractuellement, le délégataire a le droit à au maximum 20 % de sous-traitance. Il pense qu'il en exerce 18 % sur lesquels ils n'ont pas trop d'informations ni d'indicateurs, mais, par contre, ce qui semble apparaître, c'est que cette sous-traitance est extrêmement lucrative pour lui. Sur la plupart des lignes sous-traitées, ce sont d'anciens bus de notre réseau qui ont été rachetés à très bas prix, quelques milliers d'euros, et surtout, alors qu'ils roulent sur ces lignes sous-traités, les conducteurs de ces très, très vieux autobus, sont tous intérimaires sans exception. Autrement dit, insiste-t-il, ils n'ont pas du tout le même statut que les personnels titulaires de la société Kéolis. Cela pose à ses yeux une double question, d'abord sur l'égalité des citoyens face au service public, et il se demande pourquoi il y aurait certaines zones où les citoyens auraient du vieux matériel sur leur ligne de bus, des conducteurs intérimaires qui n'ont pas la même notion de service public que les conducteurs de la société Kéolis, qui ont eux un très fort attachement au service public. Il aimerait savoir combien de temps on va continuer à favoriser ces lignes qu'on peut appeler « low cost » de notre réseau.

A l'heure où ils réfléchissent dans le cadre de la future DSP (dont il souligne qu'en ce qui concerne les élus Communistes et Républicains, ce n'est pas le choix qu'ils avaient fait, préférant une régie), il apparaît quand même nécessaire de réduire au minimum la sous-traitance autorisée contractuellement, d'assurer l'égalité face au service public, et surtout, de faire en sorte que soient respectés les acquis sociaux de l'ensemble des salariés de l'entreprise. Il rappelle cela pour mémoire, s'agissant d'un aspect très important de la future DSP.

M. Gérard DUBOS souligne que c'est bien sûr avec satisfaction que l'on examine les résultats de l'année 2012 du réseau TBC, puisque tous les voyants sont au vert ou presque, et c'est un signe naturellement particulièrement encourageant, surtout quand on évalue une politique de transports publics. Il ne reviendra pas dans le détail sur les chiffres qu'a énoncés Christophe DUPRAT, mais cela montre bien que le réseau structurant, en effet, qui a été mis en place début 2010, poursuit sa croissance avec un succès conforté indéniable pour le tram, quand on voit encore une progression de plus 10 %, mais aussi et c'est à relever, une bonne attractivité du réseau de bus concernant notamment les lignes cadencées constituant l'ossature du réseau ; il pense que l'effet cadencement y est pour beaucoup. Mais il insistera plus sur cette progression des corolles, comme Christophe DUPRAT en a également parlé, où on obtient une progression de + 9 et quelques pour cent.

On voit bien à son avis, que ces corolles qui assurent des liaisons circulaires périphériques répondent naturellement bien aux besoins de déplacements identifiés sur l'agglomération de périphérie à périphérie, et c'est pourquoi, comme il l'a déjà exprimé dans des commissions à plusieurs reprises, il pense qu'il convient d'étudier leur développement également sur les territoires extra-rocade, car on a besoin de capter ces flux extra-rocade de périphérie à périphérie.

Il fait observer aussi qu'on a une augmentation de plus de 30 % du nombre de voyageurs transportés en quatre ans, ce qui est quand même particulièrement significatif et très méritoire quand on regarde en comparaison avec d'autres agglomérations. Il ne revient pas non plus sur l'augmentation conséquente des recettes qui s'ensuit, mais sur les raisons de ces résultats positifs qui, naturellement, concrétisent des efforts développés en commun depuis près de quatre ans, à la fois par l'exploitant, mais aussi par les services communautaires qu'il faut saluer pour leur réactivité et leur travail quotidien sur le réseau, et naturellement par les élus qui ont permis par différentes décisions, de développer un réseau de transport public qui correspond, on le voit bien, aux attentes des usagers, mais aussi des non usagers et des non utilisateurs. Il insiste sur le fait que ce sont bien ces derniers qu'il faut essayer de capter.

Il terminera son intervention en disant que tout cela, ce sont des signes encourageants, mais qui ne doivent pas laisser penser qu'ils ont tout gagné, car au contraire, ces résultats encourageants doivent les inciter à développer encore une offre alternative de transport complémentaire, plus attractive, car il ne faut pas oublier que l'objectif à atteindre est de diminuer la part modale de la voiture individuelle, qui est toujours largement dominante. Il lui semble que quelques axes de travail sont à prendre en compte ; il pense qu'il est nécessaire, en effet, de poursuivre le dialogue avec l'entreprise exploitante, mais également la future, dans le cadre de la nouvelle DSP, et l'ensemble de ses personnels concernés, mais aussi de développer la concertation avec les associations d'usagers, les communes, comme cela a déjà été fait dans le cadre de réunions sectorielles qui ont permis en effet de réaliser des ajustements d'offres nécessaires, car un réseau doit évoluer et doit s'adapter au fil des besoins.

Enfin, et c'est un point qu'il reprend souvent, mais qui lui paraît fondamental, il faut aussi poursuivre, mais surtout accélérer les discussions, les réflexions, avec les autres autorités organisatrices de transports (le Département et la Région), car il pense qu'il faut vraiment pour avoir cette alternative au tout voiture, proposer un véritable réseau de transports publics multimodal à l'échelle métropolitaine.

M Gérard CHAUSSET va essayer d'être assez court, pour ne pas reprendre forcément tout ce qui a été dit, et notamment, il estime qu'on peut se féliciter de la prestation du délégataire et de la fréquentation globale du réseau, avec une hausse qu'il faut souligner, de près de 8 % (7,7 %), ce qui fait quand même partie des meilleures performances de grands réseaux. Il rappelle que cela fait plusieurs années que cela dure, même s'il est vrai qu'ils ont du retard à rattraper, mais il pense que la trajectoire est bonne, même s'ils sont en deçà des objectifs initiaux.

Les élus Verts sont bien sûr satisfaits aussi sur le tramway, avec 10 % de hausse, et sur les VCub, dont le nombre des abonnés a progressé de surcroît de 13 %, ce qui leur fait dire en tout cas, que sur ce dossier, la cible était juste. Ils notent également le cas des bus hybrides et si ce n'est pas la seule solution sur les bus à zéro émission, ces bus apportent des

améliorations en termes d'émission, mais aussi en termes de nuisance sonore, et sur certaines lignes où ils ont été affectés, les riverains ont vu tout de suite la différence. Il fait remarquer aussi les lignes en forte augmentation qui sont des créations de desserte des bus aménagés, en particulier la ligne 3+, avec une fréquentation de plus de 10 % également. Il estime que les couloirs réservés, l'amélioration de la régularité, la priorité aux feux, sont des bons moyens de donner un coût d'accélérateur aux transports collectifs, mais ils ont là, quand même, des efforts à faire, puisqu'une des faiblesses est bien sûr la vitesse commerciale, pour le tramway mais aussi pour les bus, et il croit qu'il faut vraiment qu'ils poursuivent leurs efforts sur ce dossier-là.

Pour autant, il invite à ne pas sombrer dans l'angélisme, car tout n'est pas rose, les 9 M€ de pénalités appliquées à Kéolis dénotant encore un certain nombre d'engagements non atteints, en particulier du point de vue des recettes tarifaires. Il pense donc qu'il faut que l'on continue, bien sûr, à regarder ce dossier plus que de près, car il est vraiment prioritaire.

Au-delà de ce bilan 2012, ils saluent la dynamique d'innovation de la Communauté urbaine en matière de mobilité, avec par exemple le lancement des navettes fluviales, les BatCub. Il y a un débat actuellement, et il a personnellement toujours été pour ces navettes et pour qu'il y ait un partenariat, parce qu'il pense qu'elles ont d'abord une vocation touristique et on verra pour faire le bilan là-dessus, mais ce serait bien à son avis que l'on ait des partenaires sur ce sujet. Il ajoute l'arrivée prochaine du BlueCub, qui montre donc que la palette s'étoffe.

Il pense quand même, comme cela a été évoqué par Gérard DUBOS, qu'il y a vraiment des points importants, des axes de progrès, comme notamment la billettique unique comme cela se passe à Rennes. Il s'est déplacé dans d'autres endroits, et il voit aujourd'hui des systèmes intégrés où avec une carte, on achète des titres TER et d'autres titres. Il sait qu'on travaille là-dessus, mais il trouve que l'horizon 2016 qui lui est annoncé est beaucoup trop lointain, et si on pouvait faire qu'il y ait une véritable intégration de la billettique, il croit que ce serait vraiment une grande avancée pour les usagers. Concernant la gouvernance, il considère qu'il faudra, à terme, rapidement, essayer d'aller également vers une gouvernance intégrée, où on pourrait justement, au-delà de la billettique, penser le système dans sa globalité.

Puis il s'adresse à M. le Président, au sujet du Plan Urgence Mobilité dont il avait été question il y a quelque temps, et en particulier sur la troisième voie de la rocade. Il rappelle qu'il y a eu un article dans *Sud Ouest* hier ou aujourd'hui, qui notait l'avancée des travaux et il voulait lui faire part de leur inquiétude, notamment sur la troisième voie réservée. Il souligne qu'ils ont soutenu ce projet à condition qu'il y ait une troisième voie réservée au covoiturage et aux transports collectifs, et il n'est pas certain que les services de l'État soient sur ces dispositions-là. Il sait que M. le Président est plutôt favorable à cette question et que c'est une chose qui est tout à fait possible, puisqu'il y a des exemples, à Madrid notamment, où il y a une voie réservée aux transports collectifs et aux voitures à multiples occupants, et cela marche. Il pense qu'on pourrait même aller voir comment cela se passe concrètement. Il ajoute qu'aux États-Unis, et pas seulement sur des douze voies mais sur des six voies, notamment à Minneapolis, les voies réservées, cela fonctionne, et à son avis, cela doit pouvoir se faire en France. Il souhaiterait qu'un point soit fait avec les services de l'État là-dessus, et que l'on ait des engagements, au moins sur des expérimentations sur ce dossier.

M. Nicolas BRUGÈRE précise n'avoir qu'une seule question à formuler afin de savoir où on en est de la révision de la tarification sociale des transports. Il rappelle que ce sujet est travaillé depuis 2011 dans cet établissement, en même temps que celle de l'eau et que la tarification sociale funéraire. Il craint que la tarification sociale des transports ne soit noyée avec l'eau, et qu'elle aboutisse à un enterrement de première classe, et c'est pour cela qu'il pose la question, sachant que le dernier COPRO a eu lieu en novembre 2012, et que depuis, il n'y a plus rien eu sur le sujet. Il précise que les CCAS sont en première ligne et que celui de Bordeaux emploie six agents sur ses 450 agents à temps plein sur ce sujet. Il y a des contacts avec la CUB et une note lui a été donnée il y a quelque temps lui disant que leurs interlocuteurs de la CUB n'ont plus échangé avec le CCAS depuis novembre 2012. Il souligne qu'il s'agit d'un sujet compliqué et qui pose plusieurs questions, dont celle de savoir à quelle loi on se réfère, la loi SRU, l'article 13 de la loi sur le RSA ; quels sont les revenus que l'on prend en compte ; les revenus du quotient familial Caf, mais aussi qui les renvoient à deux ans en arrière pour les revenus, ou les revenus de la CMUC qui les renvoient à six mois. Il demande donc quels sont les statuts à prendre en compte, sachant qu'il y a des simulations à faire, qu'il y a des critères d'attribution à définir, et qu'il y a des relations à établir avec l'ensemble des CCAS. Il repose donc la question de savoir où ils en sont de la révision de la tarification sociale des transports qui est, pour lui, une urgence.

M. Jacques GUICHOUX relève que Michel OLIVIER a évoqué en fin de son intervention, la future DSP Transports et cette notion d'acquis sociaux. Alors, tout en respectant la confidentialité à laquelle ils sont tenus, il voudrait quand même rappeler qu'ils ne sont qu'au milieu du gué par rapport à cette future DSP. Avec ses trois collègues membres du comité de suivi, ils ont avancé, depuis mercredi, les candidats sont connus, et ils seront deux. Il annonce que le dossier de consultation est en cours de finalisation et sera expédié à mi-juillet, mais ils en reparleront. Concernant le succès qu'évoquait le rapporteur, Christophe DUPRAT, il indique qu'ils savent tous unanimement que le personnel a toute sa part dans ce succès, le personnel visible, les conducteurs, les contrôleurs et ce personnel moins visible, le personnel de maintenance, qui travaille la nuit par exemple. Alors, s'agissant de ces acquis sociaux, il précise que M. le Président a reçu leurs partenaires sociaux en leur présence le 20 juin. Il insiste sur le fait qu'ils se doivent de faire une consultation exemplaire, inattaquable sur le plan juridique et ils vont veiller, dans le règlement de consultation, à insister sur l'existence du socle social. Il reprend là cette expression qui leur a été indiquée par les organisations syndicales elles-mêmes. Les candidats auront à répondre à un programme qui a été élaboré de façon juridiquement carrée, un programme de ressources humaines, mais il tient à dire que l'essentiel se jouera lors de la négociation qui aura lieu au deuxième semestre 2014, et il ne doute pas que les collègues qui conduiront cette négociation penseront aux personnels.

M. Christophe DUPRAT souhaite répondre à quelques questions, notamment à une de Michel OLIVIER, qui s'inquiétait de la sous-traitance, et lui dire qu'elle constitue 17 % aujourd'hui du trafic, et que s'il y a un certain nombre d'agents qui sont intérimaires, c'est simplement parce que ces lignes ne sont pas définitives et ont une durée de vie de quelques mois ou au maximum une année. En conséquence, il ne leur semblait pas qu'un contrat à durée indéterminée devait être fait dont on ne connaissait pas la fin, et c'est donc pour cela que ce personnel est intérimaire, mais il est quand même très minoritaire sur le nombre de personnes employées.

Concernant les véhicules, il précise qu'à partir du 1^{er} janvier 2015, tous les véhicules devront être accessibles aux personnes handicapées, et ils seront donc changés. Mais là

aussi, quand on a besoin d'un véhicule quelques mois, on l'utilise, mais il n'y a pas de réseau à deux vitesses, souligne-t-il.

Concernant Gérard DUBOS, il confirme que bien évidemment, les discussions qu'ils ont avec le Conseil général et le Conseil régional continuent, même si tout cela peut paraître quelquefois long. Il rappelle au passage que pour avoir une tarification intégrée, ils travaillent avec plus d'une quarantaine de partenaires, puisqu'au-delà du Conseil régional et du Conseil général, il y a les agglomérations de Mont-de-Marsan, de Périgueux, de Sarlat, de Bayonne, de Pau, etc., les conseils généraux, et qu'il faut travailler au niveau de l'Aquitaine pour avoir une tarification unique.

Il répond aussi à Gérard CHAUSSET que cela peut paraître loin, 2016, mais il y a un certain nombre de temps administratifs et d'autres temps avec les autres collectivités, et que quand on est 40 à délibérer, c'est un petit peu plus long que quand on est tout seul.

Concernant les réunions, il indique à Gérard DUBOS qu'ils n'ont pas ménagé leur temps, les réunions sectorielles, les réunions communales, ayant été l'occasion de rencontrer les communes et ils auront au prochain Conseil, un dossier sur l'évolution de leur réseau pour le 1^{er} septembre.

Concernant la tarification sociale, il estime que Nicolas BRUGÈRE a quasiment répondu à la question en la posant, c'est-à-dire que l'échelle des possibilités qu'ils ont est tellement vaste qu'ils doivent continuer à faire des équilibres financiers, parce que certes, ce sont des avancées sociales, mais ce sont aussi des dépenses ou des non recettes. Il souligne que l'autre COPRO tarification sociale est maintenant mis dans le COPRO tarification générale de la Communauté urbaine, et c'est donc pour cela que cela prend peut-être un petit peu plus de temps, mais il lui confirme qu'ils sont bien dessus et qu'ils auront des questions auxquelles répondre sur le RSA, le quotient familial, qui sont des questions auxquelles on n'a pas répondu, pour l'instant.

Concernant Gérard CHAUSSET et le BatCub, il confirme qu'un bilan sera évidemment fait à l'automne, pour voir comment les choses se sont passées. Il fait observer que le journal *Sud Ouest* faisait un bel article d'un bilan sur le BatCub qui n'a commencé son exploitation que le 2 mai, alors que l'on est le 28 juin et qu'il a beaucoup plu, y compris sur la Garonne. Il signale qu'il y a un certain nombre de lignes de bus dont on s'accorde à pouvoir faire un bilan au bout de deux ans, pour qu'elles aient atteint leur vitesse de croisière, et il précise donc qu'il faut laisser le BatCub prendre sa « vitesse de croisière ».

Il laissera à M. le Président le soin de répondre sur la troisième voie de la rocade, car c'est une intervention de portée plus générale.

M. le Président Vincent FELTESSE se propose d'exprimer quelques mots de conclusion et de perspectives.

Comme premier point, il constate qu'effectivement, année après année, les indicateurs sont globalement plutôt positifs pour la Communauté urbaine de Bordeaux, avec une progression de la fréquentation encore de 10 % cette année qui fait que depuis le début de la délégation de service public, on est à plus de 30 %. Il indique que ce qu'on appelle le « taux de recouvrement » fait que maintenant, la CUB se situe au-dessus de la moyenne nationale, mais en dessous de la moyenne des grandes agglomérations. En revanche, il précise que

l'on a progressé de plusieurs points, puisque la contribution forfaitaire d'exploitation est globalement contenue, la satisfaction des usagers est forte à plus de 90 % s'il a bien le dernier baromètre en tête et ils ne cessent de proposer de nouveaux services comme d'abord la restructuration totale du réseau bus, le VCub, le BatCub, le BlueCub. Il estime qu'ils ont donc plutôt d'assez grands motifs de satisfaction.

Cependant, il signale qu'ils sont maintenant, d'ores et déjà dans le coup d'après. Il rappelle les propos qu'il a pu tenir il y a quelques années, quand on a changé de délégataire, à savoir qu'aussi performant que Kéolis puisse être durant cette délégation, ce n'est qu'un délégataire, et le degré d'exigence qu'ils doivent avoir à l'égard de Kéolis est le même que celui qu'ils ont à l'égard de n'importe quel autre délégataire, et le même que celui qu'ils doivent avoir à l'égard de leurs propres services. Donc, le temps de la satisfaction est là, mais il doit être bref, estime-t-il, parce qu'ils partent tout de suite dans la négociation suivante, en sachant qu'ils ne sont pas dans une situation forcément aussi facile qu'il y a quelques années. Il annonce qu'il y a deux candidats, comme Jacques GUICHOUX l'a évoqué, la commission s'étant réunie cette semaine sous la présidence de Bernard LABISTE. Ces candidats vont recevoir prochainement le cahier des charges, et il reviendra aussi bien sur l'aspect social, sur la tarification sociale, que sur d'autres choses. Ils leur remettront leur offre à la fin de l'année et comme ils en sont convenus, il indique qu'ils commenceront les négociations suite au renouvellement de mandature, parce qu'il leur paraissait de mauvaise politique d'avoir deux équipes de négociateurs différents et on ne sait jamais ce que les élections peuvent donner, ayant trop le respect de la démocratie.

Il considère donc que c'est bien dans cette perspective-là qu'ils doivent se situer, les uns et les autres, ce qui n'empêche pas un certain nombre d'améliorations encore à apporter dans les mois qui viennent, en termes de livraison de matériel, en termes de caméras à l'intérieur des bus, ceci étant un engagement personnel qu'il a pris justement auprès du personnel de TBC et il entend bien qu'il soit respecté, en termes de système d'information embarqué à bord avec des expérimentations larges, dès le début de l'année 2014.

Sur la prochaine délégation de service public, effectivement, conformément à l'engagement qu'il avait pris, il a reçu les organisations syndicales dans un climat plutôt serein avec, bien sûr, des revendications de part et d'autre, et il a confirmé les engagements qu'ils ont pris sur l'extrême vigilance dont ils feront preuve sur ce sujet, mais dans le respect des contraintes juridiques.

Sur la tarification sociale, il annonce deux éléments pour répondre à M. BRUGÈRE sachant qu'il y aura un comité de projet sur ce sujet avant le Conseil du 12 juillet et par ailleurs, que cette question est intégrée dans le cahier des charges de la future délégation de service public. Il précise que de toute façon, ce sera traité au plus tard lors de la nouvelle DSP, mais le prochain comité de projet devrait leur permettre d'anticiper les choses.

Il pense qu'ils ne peuvent que se féliciter du choix osé à l'époque du changement de délégataire, de la réorganisation totale des circuits de bus au-delà du changement de délégataire, le pari ayant été réussi, et se projeter dans la prochaine négociation qui sera différente, dont ils ne savent pas la durée, cinq ans ou huit ans. Il souligne qu'il y aura plus de 30 km supplémentaires de tramway, des services plus intenses, et un certain nombre d'options qu'ils ont posées.

Il souhaite ensuite apporter deux autres éléments de précision. Il l'a dit de manière un peu crue, mais il trouve que sur l'intermodalité, ils demeurent en retrait de ce qui se fait ailleurs

en France. Ils ont été à l'initiative de la création de Movable et ainsi de suite, mais il trouve que sur la billettique ou sur des choses comme cela, ils ne sont pas au niveau. Gérard CHAUSSET a cité Rennes, on a d'autres exemples, ils sont tous amenés à aller voir dans d'autres métropoles comment cela se passe, et il trouve qu'il y a un degré d'intégration plus important, et c'est quelque chose qui, personnellement, l'interroge.

Sur le Plan d'Urgence Mobilité, il rappelle qu'il a déjà été présenté en commission, d'une part et il confirmera l'engagement qu'il a pris sur un calendrier précis des modalités de financement, des modalités pratiques sur la mise à deux fois trois voies de la rocade, avec, y compris, la question du covoiturage qu'évoquait Gérard CHAUSSET, et tout cela sous une dizaine de jours.

Puis il propose de passer au point suivant, puisqu'ils ont encore un certain nombre de délibérations à voir.

COMMUNICATION EFFECTUÉE

M. Joël SOLARI signalant qu'il ne lui a pas été permis de prendre la parole alors qu'il l'avait demandée, M. le Président Vincent FELTESSE lui indique que ce n'est pas trop tard pour qu'il s'exprime parce qu'il n'y a pas de vote, et donc cela ne change pas grand-chose.

M. Joël SOLARI voudrait simplement revenir sur le problème de l'accessibilité des bus et pas du tramway au niveau de ce schéma, avec une nette amélioration de cette accessibilité qui est intervenue suite à la mise en place des palettes qui permettent aux personnes de rentrer, libérant ainsi un peu le service Mobibus. Il en profite d'ailleurs pour signaler que l'on surpaye ce service à l'heure actuelle, et il espère que la prochaine commission d'appel d'offres prendra en compte ce service parce qu'il a pu constater la semaine dernière, où durant trois jours, il avait quinze assemblées générales de transport adapté en France, que les prix pratiqués avec Mobibus sont vraiment beaucoup trop importants. Il ajoute que près de la moitié des chauffeurs sont en intérim, et certains depuis trois ans.

Il revient sur cette fameuse ligne 9 qui lui a occasionné un problème, sachant qu'il va rentrer à l'hôpital lundi pour des examens importants où il pense y rester la semaine, et il invite leur collègue qui est en situation de handicap provisoire à essayer cette ligne 9 pour voir sa dangerosité, alors que l'on a cinq bus Mercedes que l'on connaît, que l'on ne veut pas sortir, et qui sont affectés ailleurs, alors que ceux-ci sont beaucoup trop dangereux. Il y a eu beaucoup de personnes qui ont chuté et il est en train de redemander à toutes ces personnes de lui faire un courrier pour pouvoir les présenter à M. le Président.

M. Christophe DUPRAT se propose donc de répéter, puisque ce sera la quatrième ou cinquième fois qu'il redit les mêmes choses, mais il se souvient d'un très ancien élu qui un jour lui a dit : « *Tu sais, si tu veux être compris, il faut être pédagogue !* ». En conséquence, il écoute ce qu'il lui dit et il va donc répéter.

Il souligne que tout simplement, Mobibus est un service intégré à notre délégation de service public depuis le début de cette délégation, et il pense que c'est une bonne chose pour une meilleure efficacité. Quant au fait que l'entreprise assure la gestion de son personnel, il précise que ce n'est pas du ressort du contrôle de la délégation de service

public, sachant qu'ils reçoivent suffisamment les organisations syndicales tout le long de l'année, et pas seulement dans le cadre de la DSP, et qu'ils les ont intégrées à l'observatoire des transports sur la Communauté urbaine. Il fait donc observer qu'il y a un dialogue et qu'ils ont leur façon de gérer leur personnel, et s'il y a quelques salariés qui sont intérimaires, ils ne le sont pas tous. Il en connaît personnellement un ou deux qui habitent sur sa commune et qui ne lui donnent pas le même son de cloche que celui-ci.

Quant à la ligne 9, il indique qu'ils vont organiser une visite de cette ligne avec sa mise en accessibilité ainsi que du BatCub avec le directeur des GIHP, M. SOLARI, et ceux qui seront volontaires pour venir. Il estime qu'il ne faut pas focaliser sur ce bus de la ligne 9, parce qu'on lui demande de les enlever de la ligne 9 pour les mettre ailleurs, mais s'ils ne sont pas accessibles il ne voit pas pourquoi on irait les mettre ailleurs. Il explique que s'ils sont sur la ligne 9, c'est tout simplement parce qu'ils mesurent plus de 11,97 m (ils font 12,5 m), qu'ils transportent davantage de passagers que les autres, que les places assises à l'intérieur ont été modifiées en conséquences, et comme ils ont besoin de véhicules de très grande capacité sur la ligne 9, c'est pour cela qu'on ne peut pas les enlever, sachant que la ligne 9 est équipée de 19 véhicules, et qu'il y en a 5 qui éventuellement poseraient problèmes et visiblement pas les autres. Il ajoute qu'on ne va quand même pas mettre à la ferraille 5 véhicules qui ont aujourd'hui 4 ans, si ses souvenirs sont bons, et les services de Kéolis sont en train de regarder comment éviter ce petit ressaut qui pose visiblement un problème quand la palette sort sur cette ligne 9. Encore une fois, il répète, comme il l'a dit plusieurs fois et l'a dit en commission, que la solution qu'ils ont aujourd'hui, c'est de venir avec lui regarder comment cela fonctionne, y compris sur le BatCub, puisqu'on lui explique que le BatCub n'est pas accessible. Il propose donc qu'ils aillent regarder avec lui comment les choses peuvent se faire. Mais, encore une fois, il considère que ce n'est peut-être pas utile, à chaque Conseil de communauté, de venir répéter que les Citaro de la ligne 9 ne sont pas accessibles. Il s'excuse d'être aussi direct, mais il insiste sur le fait que c'est dans leurs têtes, c'est dans leur plan de charge, et c'est surtout dans leur esprit.

M. le Président Vincent FELTESSE rappelle aux uns et aux autres qu'il est 12 heures 15 et qu'ils ont un compte administratif à adopter.

M. Max GUICHARD vient d'apprendre quelque chose ce matin, c'est la nouvelle pédagogie de Christophe DUPRAT. Il le supplie de ne pas s'occuper des enfants et de les laisser tranquilles, parce que la réponse qu'il vient de faire à M. SOLARI, personnellement, il la trouve particulièrement insultante.

M. Christophe DUPRAT constate que l'on s'adresse à lui pour lui dire « *ne t'occupe pas des enfants* », et considère que ces propos sont de trop, et que le verbe de M. GUICHARD ne lui permet pas de juger les uns et les autres à l'envie dans ce Conseil de communauté.

M. Joël SOLARI précise qu'il n'a pas dit qu'ils n'étaient pas accessibles, car ils devraient être sur des lignes où les quais permettent que la palette puisse se déployer comme il faut, alors qu'actuellement, ces bus ne s'abaissent pas et ne peuvent pas s'abaisser. C'est là le problème, et il pensait qu'on pouvait les affecter sur une autre ligne et en mettre d'autres qui, au moins, eux, s'abaissent et arrivent à rattraper ces fameux arrêts de bus qui ne sont pas du tout accessibles. Pour le reste, il ne veut pas rentrer dans une polémique.

M. FLORIAN

2013/6/ 38 Association Empreintes - Forum international de la marque "Empreintes 2013" - 24 et 25 octobre 2013 à Bordeaux - Subvention de la Communauté urbaine - Convention - Décision -Autorisation

M. Nicolas FLORIAN présente ce rapport en indiquant qu'il s'agit de la septième édition de cette rencontre organisée par une entreprise qui s'appelle Empreintes, et c'est un forum biannuel qui est dédié à la marque et, plus globalement, à l'immatériel dans les entreprises et l'équipement de la personne. Cela se tiendra les 24 et 25 octobre prochains au Palais de la Bourse, à Bordeaux, et ils espèrent réunir jusqu'à 500 industriels, fabricants et distributeurs. Il tient à signaler que conformément au règlement d'intervention relatif aux manifestations qu'ils ont voté en mai 2012, la subvention qui était jusque-là de 59 800 € va être réduite à hauteur de 42 000 €, c'est-à-dire que l'on respecte cette baisse de 30 % par rapport à 2012.

M. Gilles PENEL estime qu'à la lecture de cette délibération, on pourrait se demander si les fabricants de vêtements ne les prendraient pas un peu pour des naïfs, car voilà dix ans que ces messieurs taillent la bavette aux frais du contribuable dans les confortables salons de la Place de la Bourse. Il rappelle que le thème retenu cette année pour animer le dîner que l'on leur demande de subventionner à hauteur de 42 000 €, est le « made in France », et pendant ce temps, à Blanquefort, le Groupe Royer confirme la fermeture de l'usine de Mod'8/Aster, et donc la suppression de plus de 90 emplois, soit 90 salariés à qui il faudra expliquer l'intérêt de financer ce type d'événement, alors que leurs emplois sont délocalisés. Et il considère qu'il faudra à **M. FLORIAN**, faire preuve de beaucoup de pédagogie pour leur faire comprendre comment on peut signer un tel engagement avec une Association Empreintes, dont le président, M. Renaudin, n'est autre que celui qui a vendu Mod'8 au Groupe Royer, en supprimant au passage quelques dizaines d'emplois en Dordogne. Les élus Communistes et Républicains estiment que cette délibération est inacceptable, et qu'il aurait plutôt été du rôle des collectivités locales de se retrouver aux côtés des salariés de Mod'8 pour trouver une solution de reprise, et réorienter l'argent destiné à ce dîner en ville, pour soutenir ceux qui souhaitent par exemple une reprise en SCOP de l'entreprise. Il annonce qu'ils voteront donc contre cette délibération.

M. le Président Vincent FELTESSE tient à préciser qu'il n'y a pas 48 heures où il n'est pas en contact avec les salariés de Mod'8, et donc, comme il dit à d'autres, il veut bien tout entendre, mais il y a des limites.

M. Nicolas FLORIAN rappelle que c'est la septième édition, et qu'il y a 500 professionnels qui sont attendus. Il pense qu'il ne faut pas tout mélanger, et comme **M. le Président** l'a précisé, il va y avoir de toute façon une motion qui va être votée sur les salariés de Mod'8. Il estime que ce sont de faux débats, et à un moment ou un autre, il ne faut pas non plus bloquer toute initiative parce qu'il y a un sujet grave par ailleurs. Cela participe aussi de l'activité économique, de la recherche et à terme, de l'emploi, du maintien ou de la création d'emploi et il ne juge pas la personne qui s'occupe de cela par rapport à ce qu'elle a pu faire. Il précise que ce qui l'intéresse, c'est de savoir ce qu'elle propose et ce qu'elle fait aujourd'hui.

M. le Président Vincent FELTESSE met aux voix cette délibération, sachant qu'ils auront tout à l'heure une motion sur Mod'8.

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

M. FLORIAN

2013/6/ 39 Bordeaux Aéroport - MIPNET INDUSTRIES - Aide à l'Investissement Immobilier - Décision - Autorisation

M. Bruno ASSERAY indique que le Groupe Europe Ecologie les Verts s'interroge sur la pertinence de cette subvention allouée au titre du développement économique de la Cub. Il observe que l'entreprise MIPNET INDUSTRIES justifie son droit à recevoir des subventions par la création potentielle de 50 nouveaux emplois d'ici fin 2016 ; cependant, rien ne lie formellement cette subvention avec la création de ces emplois à long terme, et dans la convention, il est seulement fait mention d'une possibilité que la Cub soit remboursée si la société ne respecte pas ses engagements. Or, il constate que la CUB n'a aucune garantie, ni aucune obligation chiffrée et formalisée dans le cas où il n'y aurait qu'une partie de ces emplois qui serait créée. Une fois la subvention allouée, il demande quel argument juridique leur permettrait réellement de récupérer des sommes indues, d'autant plus qu'il s'agit effectivement, comme il a été mentionné, d'une aide à l'immobilier d'entreprise, qui ne fera pas partie des actifs de cette société. Il souligne qu'effectivement, plusieurs éléments les interpellent, à savoir qu'il y a un déficit d'informations concernant l'entreprise MIPNET INDUSTRIES et sa filiale, qui, rappelle-t-il, sont basées à Toulouse. Il note que ces sociétés ont chacune un capital très faible (40 000 € pour MIPNET INDUSTRIES et 20 000 € pour JTT COMPOSITE) et il juge qu'il y a un point inquiétant qui est qu'aucune de ces sociétés ne publie ses comptes, comme il leur en est fait obligation. Il signale que la société JTT COMPOSITE, dont le nom commercial est COMINDUS IMMOBILIER, qui semble être la société productrice de la société MIPNET, a déjà déposé son bilan, puisqu'elle semble être devenue la filiale de la société MIPNET, suite à une décision de justice ordonnant un plan de cession.

Il redit que, pour un capital de 40 000 €, la Cub va verser 200 000 € pour son investissement immobilier à la société MIPNET, or, ils ont appris qu'il s'agit en fait d'un crédit-bail, les 200 000 € représentant sans doute les 10 % d'investissement total des 2 M€ comprenant le terrain, et qui représenteront le dépôt de garantie ou l'apport que l'entreprise MIPNET fera à l'organisme de crédit-bail. Il rappelle que si l'entreprise fait faillite ou défaut, ou ferme à terme cet établissement qui n'est que secondaire, ce sera cet organisme financier qui recevra l'intégralité des subventions, en récupérant de fait l'immobilier, puisqu'il est le propriétaire légal dès le départ.

De plus, il fait observer que 200 000 € pour 50 emplois, cela revient à 4 000 € par emploi, ce qui est non seulement nettement supérieur à ce qu'ils ont déjà octroyé par le passé pour d'autres aides du même type, mais point plus inquiétant à son avis, rien dans la convention n'assure que ces emplois seront créés sur la CUB. En effet, il souligne que le projet de nouvel établissement sur la CUB est un établissement secondaire sans entité juridique propre, la convention engageant simplement la société MIPNET à remettre chaque année à la Communauté urbaine, ce qu'on appelle, entre l'exercice 2013 et fin 2016, une copie de l'imprimé DADS, faisant ressortir le nombre de salariés. Or il leur rappelle que la DADS fait

ressortir, certes le nombre des salariés, leur emploi, mais pas le lieu où ils sont localisés, et il est donc possible, sans déroger à la convention, que la société MIPNET basée à Toulouse, crée des emplois sur Toulouse financés indirectement par la Communauté urbaine de Bordeaux. Ils ne peuvent qu'être d'accord pour aider une entreprise à se développer en créant des emplois, mais à condition que cela se passe sur notre territoire. Il estime qu'il y a dans cette délibération, un risque réel maximum pour la CUB de verser à fonds perdus ou, au minimum, de ne pas obtenir réellement les objectifs fixés par les élus.

Pour conclure, sans automatiquement faire un procès d'intention sur l'assise et la pérennité financière de l'entreprise, ils confirment que leur Groupe soutient les initiatives permettant de créer des emplois, cependant, dans un contexte de budget de plus en plus tendu, il s'agit simplement de sécuriser l'investissement, d'obtenir plus de garanties sur le retour effectif que la Communauté obtiendra sur le territoire du point de vue du développement économique et de la création effective d'emploi. C'est pourquoi ils souhaiteraient que cette délibération et cette convention soient retravaillées, et à défaut, ils s'abstiendraient.

M. Jacques GUICHOUX reprend son intervention en commission de développement économique. Il entend l'argumentation de précaution très juridicotechnique de son collègue, mais il rappelle que les aides aux projets économiques, où il y a toujours une part d'incertitude pour laquelle il préfère dire « prise de risques », sont forts bien analysées, puis suivies par la direction du Développement économique. Il souligne que pour cela, ils se sont dotés d'outils sérieux et ont beaucoup progressé ces derniers temps, et vérifient les dossiers en amont, souvent en liaison avec d'autres collectivités. Il observe que le dossier qui les intéresse est aussi financé par la Région et qu'ils disposent de conventions types qui engagent l'entrepreneur, en particulier en matière d'emplois créés. Enfin, ils ont travaillé sur un tableau de suivi régulier qu'ils regardent en commission de Développement économique.

Pour sa part, il entend voir ici un projet industriel. Il souligne qu'ils sont en déficit de PMI et renvoie aux propos de la Banque de France, ainsi qu'à la prudence qu'il ose qualifier de pessimiste, pour proposer au Conseil de voter cette délibération avec confiance, volontarisme, pour un projet qui a l'ambition de créer 50 emplois. En ce qui le concerne, il a toujours un petit peu de mal à quantifier la valeur d'un emploi, tout emploi gagné en matière de PMI étant actuellement hautement symbolique.

M. Nicolas FLORIAN demande de ne pas retirer cette délibération qui a été présentée en commission où les remarques avaient été déjà faites. Il ne rentrera pas dans le débat avec **M. ASSERAY** sur le montage financier, n'étant pas expert-comptable, mais il observe quand même que la Région donne 315 000 € sur cette opération et la CUB 200 000, sachant qu'ils ont des gens qui, en interne, sont quand même compétents pour vérifier la solvabilité, la pertinence, et la pérennité du montage financier. Pour sa part, il remarque, comme **Jacques GUICHOUX**, qu'on a une entreprise qui investit et il serait tenté de dire à **M. ASSERAY** que si véritablement il n'y a pas autant de créations d'emploi ou s'il n'y a pas de création d'emploi du tout, c'est que l'entreprise disparaîtra, et il ne s'agira donc même pas d'aller rechercher les 200 000 €, c'est qu'il n'y aura plus rien. Il estime qu'à un moment où un autre, on doit être aussi en soutien à une politique industrielle. Il entend toujours ici ou là qu'il faut soutenir l'initiative, qu'il faut aller sur l'industrie, mais quand on a les moyens d'y aller et de faire levier, il faut le faire. On a déjà vendu le terrain, et il considère qu'il faut aller en soutien de cette entreprise.

Maintenant, si son collègue doute véritablement de la solvabilité ou de la pérennité de ce projet, il lui propose de s'y rendre régulièrement et de leur rendre compte, tous les mois ou toutes les semaines, de ce qu'il s'y fait, et de leur dire si cela fonctionne véritablement bien. Il lui propose cette mission, s'il l'accepte, d'aller suivre cela de très près.

M. le Président Vincent FELTESSE entend le souci de Bruno ASSERAY, à savoir qu'à un moment où l'argent public est plus rare, il est évident qu'il faut qu'on soit extrêmement soucieux du contrôle des investissements qu'on fait. Il a quand même le sentiment que sur ce dossier, un certain nombre de garanties ont été prises. Il précise qu'ils y seront particulièrement attentifs, mais il n'a pas l'impression que la Communauté urbaine ait des lignes de crédit ouvertes sans contrôle, aussi bien sur les associations qui accompagnent les entreprises puisque maintenant, on les auditionne au moins une fois par an, que sur l'aide aux entreprises. Après, si la commission ou Bruno ASSERAY, comme membre de la commission, veut un suivi plus attentif de ce dossier, il précise qu'il peut naturellement le faire, mais il propose de mettre aux voix cette délibération.

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ
Le groupe des élus Europe Ecologie les Verts vote contre.

Conformément au Code général des collectivités locales et au règlement intérieur, la présentation et le vote du compte administratif se sont effectués sous la présidence de M. Claude SOUBIRAN, doyen d'âge de l'assemblée, désigné par celle-ci.

M. FREYGEFOND

2013/6/ 44 Compte Administratif de l'exercice 2012 - Approbation

M. le Président Claude SOUBIRAN ayant remercié le Conseil pour cette désignation, invite le rapporteur à présenter le Compte administratif 2012.

M. Ludovic FREYGEFOND présente le compte administratif 2012 à l'aide d'un diaporama après avoir remercié les services de la Communauté urbaine pour le travail qui a été effectué et la présentation auparavant en commission. Il souligne que ce compte administratif s'inscrit bien évidemment dans une conjoncture économique et un contexte 2012 difficiles pour les collectivités locales ; mais, malgré cette difficulté, les communautés urbaines sont toujours dans une dynamique d'investissement, puisqu'elles ont été premier investisseur public, avec 72 % du montant d'investissement dans notre pays, hors remboursement de la dette.

M. le Président Claude SOUBIRAN indique qu'ils viennent d'entendre la lecture du rapport sur le compte administratif pour l'exercice 2012, et qu'il est prêt à donner la parole à ceux d'entre eux qui auraient des observations à formuler.

M. Jean-Claude GALAN tient d'emblée à déclarer que les élus Communistes et Républicains sont satisfaits de ce compte administratif, qui est en effet conforme à ce qu'ils avaient approuvé en 2012. S'il fallait résumer cette approbation en quelques chiffres, ils se contenteraient d'évoquer, comme vient de le faire le rapporteur, les 435 M€

d'investissements et la part très importante du logement et de l'habitat dans ces investissements qui, avec 62 M€ d'investis, soit 25 % de plus qu'en 2010, permet de voir que notre établissement prend véritablement la mesure des efforts à produire en termes de logements et particulièrement de logements sociaux. Avec quelques nuances sur la prédominance du tramway, ils pourraient dire la même chose des investissements faits dans le domaine des transports, hors LGV bien sûr, et de l'eau ou de l'assainissement.

Enfin, ils se félicitent de la nette amélioration du taux de consommation des crédits, et ils gagent d'ailleurs que le maintien, sinon le développement des frais de personnel, n'y sont pas pour rien, ceux qui, dans cette enceinte, militent pour la réduction des moyens humains dans les services se prononçant clairement contre l'efficacité de notre action. Mais, ils tiennent cependant à réitérer leurs alertes, qui se basent d'ailleurs sur des éléments du rapport lui-même. Ils observent que leurs dépenses sont de plus en plus rigides, indépendantes de leurs propres choix à l'image de la LGV, que leur pouvoir fiscal est de plus en plus réduit, le cadeau du gouvernement SARKOZY-JUPPÉ qui a supprimé la taxe professionnelle représentant 7,5 milliards de ressources manquantes pour les collectivités locales. Il ajoute que les dotations que l'État leur verse en compensation de ce pouvoir fiscal perdu diminuent, et il leur promet encore plusieurs milliards de coupe dans les années à venir. Dans ces conditions, la mise en place d'un système de péréquation horizontale, le SPIC, représente au mieux une hypocrisie et il souligne qu'en réalité, après avoir organisé la pénurie, l'État demande aux collectivités de se répartir les miettes, ce qui n'est pas leur conception de la solidarité entre communes.

Enfin, comme cela s'est produit pour le budget 2013, les inquiétudes qu'ils expriment ici se transformeront en désaccord, si cet effet ciseaux qui n'a rien d'un phénomène naturel incontrôlé, se faisait ressentir au niveau des investissements ou sur le taux d'imposition des ménages de notre agglomération.

Il semble à **M. Patrick BOBET** que le compte administratif 2012 marque un tournant quant à la situation financière de la CUB, qui reste encore bonne, mais les ratios financiers se dégradent quelque peu cette année. Il constate que le premier ratio, l'encours de la dette sur recette fiscale dont on sait qu'il est critique au-delà de trois ans, ressort à 1,96 année pour 2012, alors qu'il était à 1,82 l'an passé et à 1,37 en 2010. Quant au ratio de capacité d'épargne plus complexe, il correspond au rapport entre dépenses et recettes de fonctionnement, et l'on comprend bien à son avis, que plus il est faible, meilleur il est ; il s'établit à 71,43 % cette année pour 68,37 l'an passé, et se dégrade donc, lui aussi. Il observe que l'épargne nette qui représente l'autofinancement, est en diminution et ne représente que 28,47 % des recettes réelles de fonctionnement, pour 31,63 en 2011. Enfin, il note que la capacité de désendettement ressort en budget consolidé à 1,64 année, même 1,80 semble-t-il, pour 1,39 en 2011, ce résultat s'expliquant en partie par la mobilisation de 65 M€ d'emprunt en 2012 affectés au budget principal contre 15 M€ en 2011, traduisant donc un nouveau cycle d'endettement.

Certes, les ratios financiers sont encore bons, mais il estime qu'ils se dégradent, et ce phénomène devrait malheureusement se poursuivre dans les années futures du fait de l'effet ciseau entre les recettes qui progressent moins vite que les dépenses. Il fait remarquer que les dépenses de fonctionnement augmentent en effet de 6,24 % après retraitement, et dans ces dépenses, il convient de relever l'augmentation de la masse salariale de 4,59, l'augmentation des participations et subventions de fonctionnement de 19,6, et enfin, noter que le déficit de TBC repart à la hausse à 107 M€, 107,75 très

précisément, soit + 2,12 % bien qu'il y ait une progression réelle du taux de couverture à plus de 34 %. Il rappelle que cet effet ciseaux va s'amplifier dans les prochaines années par la baisse régulière des dotations de l'État, par la montée en puissance du SPIC, le fonds de péréquation horizontal, et par le projet de porter de 7 à 10 % au 1^{er} janvier 2014, le taux de TVA sur les prestations de collecte, tri et traitement des déchets ménagers, ce qui aurait un impact négatif sur le budget annexe concerné de 1 M€ selon les services. Enfin, l'éventuelle rupture anticipée du contrat de l'eau ne sera pas indolore pour leurs finances, insiste-t-il.

En conclusion, n'ayant que peu de leviers sur leurs recettes hors la dynamique économique, il invite à agir au mieux sur leurs dépenses et à être économes, y compris économes de nouvelles compétences. Il précise qu'il ne s'agit là que de remarques, et ils voteront ce compte administratif.

M. Bruno ASSERAY indique que les élus EELV tiennent tout d'abord à féliciter **M. FREYGEFOND** et les services des finances de la Communauté urbaine sous l'autorité de M. Haget, puis de M. Garnier, pour la qualité du travail effectué. Il souligne que cette présentation du compte administratif est effectivement un élément majeur pour notre collectivité, puisqu'il s'agit d'un document à caractère définitif, révélant les recettes et les dépenses réelles réalisées au cours de l'exercice comptable 2012, et qu'il permet ainsi à chacun d'entre eux de comparer les réalisations de crédits aux prévisions, de dégager les résultats de clôture 2012 et de déterminer les restes à réaliser, et surtout, de tirer des enseignements pour les exercices futurs à partir de l'analyse des écarts et du comportement des principaux indicateurs financiers de la Communauté.

Donc, suite à la présentation du compte administratif qu'ils approuveront sans réserve, ils constatent donc, comme il est indiqué, un volume de recettes et de dépenses réelles dépassant pour la septième année consécutive le milliard d'Euro, démontrant si besoin est encore, le rôle d'acteur économique majeur de la CUB au service du développement local et de l'emploi, avec une deuxième année pleine d'application de la réforme de la fiscalité directe locale, CFE-CVE se substituant à la taxe professionnelle et d'autres ressources comme l'IFER (l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau), la taxe sur les surfaces commerciales (la TASCOM) et les réaffectations d'impôts entre niveaux de collectivités, taxes d'habitation, taxes foncières sur les propriétés non-bâties, le tout ajusté en plus par la dotation nationale de garantie individuelle de ressources, le FNGIR ; car la CUB bénéficie en effet d'un reversement du fait des pertes subies par rapport au régime antérieur. Il indique qu'à ces recettes, s'ajoute enfin la réintégration de 5 % des frais de gestion qui étaient prélevés par l'État sur la taxe d'habitation, la taxe foncière et sur la CFE.

Si ces recettes réelles de fonctionnement font apparaître en première lecture un montant brut supérieur à celui de 2011, + 2,60 %, il faut effectivement plutôt se pencher à son avis sur le montant des recettes réelles hors produits de cession et reprises de provisions beaucoup plus révélateurs de la réelle gestion de la CUB. Il souligne que si ce dernier, 972,8 M€, apparaît comme le plus élevé atteint depuis 2001 avec une évolution de 1,77 % par rapport à 2011, il témoigne néanmoins d'un essoufflement du dynamisme des recettes permanentes par rapport aux années précédentes, soit 4,66 % en 2011, 2,73 % en 2010, 2,44 % en 2009 et 3,51 % en 2008. Au travers des chiffres, il constate qu'une grande partie de cette augmentation de recettes, environ 17 M€, provient de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères, qui évolue de 2,6 M€ (plus 3,57 %), du versement de transport qui a augmenté de 2,71 %, mais avec des retraitements qui avaient lieu à l'exercice 2011 de 4,1 M€, et enfin, d'une augmentation des contributions directes et compensations fiscales

hors TOM et rôles supplémentaires qui ont évolué de près de 9,350 M€. Il précise d'ailleurs, que la traduction d'une nouvelle fiscalité professionnelle et le changement de structure des recettes se traduit par une évolution du produit fiscal qui, lui, augmente en première lecture, de 7,3 M€, soit 2,80 %, mais hors rôle supplémentaire perçu en 2012, cette augmentation n'est plus que de 0,90 %, malgré un effet d'aubaine lié à la revalorisation des valeurs locatives cadastrales qui évoluent plus vite que l'inflation, entraînant donc une augmentation des taxes locales, et d'un effet conjoncturel dû à l'entrée dans le périmètre taxable de biens immobiliers ayant été construits les années précédentes.

C'est pour cela que malgré ces recettes supplémentaires, il rappelle qu'ils n'ont pas retrouvé les 109 M€ de moins qu'ils ont perdus en 2011 lors de la taxe professionnelle, où à l'époque, les recettes avaient baissé de 29 %. Il précise que c'est pour cela d'ailleurs qu'en 2012, la part des produits fiscaux dans leurs recettes réelles, consolidée hors produits de cession, ne représente que 27,17 %, comme il a été rappelé alors qu'en 2009, leurs produits fiscaux qui provenaient de la taxe professionnelle représentaient 41,4 %, les contributions directes et les compensations fiscales, hors la taxe d'enlèvement des ordures ménagères, représentant 37,7 % des recettes et avec la TOM, on ne monte qu'à 44,9 %.

Il a noté un élément intéressant à étudier, dans l'ensemble fiscalité plus dotations qui correspond donc à leurs recettes, c'est que toutes les contributions directes qu'il a déjà évoquées, plus les dotations, la DCRTP, le FNGIR, la DGF et la DGC représentent 574 M€ et donc la part fiscalité représente 45,99 % du total, la part dotation qui est de 310 M€, 54 %. Il rappelle qu'en 2011, les indicateurs étaient moins bons, mais ce n'est qu'un effet de rapport numérateur sous dénominateur car en fait, cette amélioration de ce coefficient vient du fait qu'il y a une baisse des dotations de l'État de 1,6 M€, soit moins 0,5 %, et on constate donc que l'indépendance financière de la CUB a encore baissé. Il rappelle qu'entre 2007 et 2010, les dotations de l'État représentaient 37 % de leurs recettes et que la part fiscalité représentait 63 %.

Face à ces recettes, il souligne que le réel investissement de la CUB se traduit donc dans ses dépenses, d'abord celles de fonctionnement, et après des années de dépenses très bien maîtrisées, ils constatent effectivement après retraitement, une progression plus forte les années antérieures, + 6,24 % contre 1,35 % en 2011, 2,44 % en 2010, 2,30 % en 2009, etc. Il indique que cette progression importante est expliquée par plusieurs facteurs dont des dépenses exceptionnelles sur les budgets annexes transports et déchets et sur le budget principal. Au budget « Transports », en plus de la contribution forfaitaire d'exploitation qui a augmenté de 13,5 M€, soit 8,28 %, il signale que les charges de gestion courante ont augmenté de 3,3 M€, soit 31 % du fait de plusieurs éléments, comme par exemple des dépenses de maintenance liées au système d'alimentation ou les variations de stocks, et l'évolution du transport scolaire. Il ajoute qu'au budget « déchets ménagers », l'augmentation de près de 2,1 M€, + 4,74 %, provient pour une partie, comme il a été évoqué, de l'augmentation des contrats de prestations de service pour la valorisation des déchets et l'augmentation de la TVA qui avait déjà augmenté et était passée de 5,5 % à 7 %, à la révision de l'indice des prix aussi.

Enfin, au budget principal, il relève que plus de 5 M€ proviennent de trois postes comme la prime d'assurance par exemple pour le pont Jean-Jacques Bosc, + 2,2 M€, la hausse de la contribution versée aux fermiers pour l'évacuation des eaux pluviales, près d'un million supplémentaire, les honoraires versés dans le domaine de l'eau, pratiquement un million. Et enfin, comme évoqué par M. BOBET, il note une évolution des dépenses de personnel en

forte progression de 4,59 %, soit 5,3 M€, alors que cette progression n'avait progressé que de 1,71 %, qui provient en grande partie de l'impact des taxes règlementaires que la CUB n'a pas pris et des impacts dus à différents facteurs comme la reprise des quatorze salariés de l'abattoir, la régularisation d'emplois précaires à la cellule communication du service collecte, la garantie indemnitaire du pouvoir d'achat, la prime de 58 € accordée pour les agents de la catégorie C, et d'autres primes que la collectivité a accordées suite à des votes après négociation avec les syndicats. Même, si comme il est indiqué, le poids des charges de personnel par habitant sur dix ans est de 165 €/ habitant, il leur rappelle qu'il est nettement inférieur à la moyenne des communautés urbaines de même strate qui est à 200 €, et il faudra donc simplement veiller à l'avenir à ne pas évoluer plus vite que l'évolution de leur pourcentage de recettes.

Mais il signale un fait qui témoigne de la bonne gestion de la collectivité, ce sont les dépenses courantes de service qui sont directement de la responsabilité de la CUB, qui évoluent après retraitement de - 0,23 %, après - 0,25 en 2011 et - 0,97 en 2010 ; viennent ensuite les dépenses d'investissement, avec, comme il a été dit, un niveau d'investissement de 435 M€ qui en fait effectivement le meilleur millésime depuis 2008. Il fait aussi observer hors tramway, le montant de 345 M€, qui est aussi le plus fort montant d'investissement depuis 2001, avec effectivement des restes à réaliser en net recul pour suivre ainsi l'amélioration de leur taux de consommation des crédits entamé depuis 2009. Il rappelle que depuis 2008, dans un environnement toujours aussi peu favorable, la CUB a investi 1,785 milliard dans l'économie locale, et que de 1995 à 2012, on est à près de 5,2 milliards, soit plus de 7 200 €/ habitant, ce qui est bien inférieur à la contribution fiscale...

M. le Président Claude SOUBIRAN l'invitant à aller plus vite, **M. Bruno ASSERAY** objecte que dix minutes pour un milliard, ce n'est pas excessif. Il poursuit en évoquant un encours de dette qui a progressé de 11 % effectivement du fait d'emprunts nouveaux, et les indicateurs financiers, qui même s'ils restent bons, ne reflètent toutefois par l'intégralité des engagements souscrits en raison du décalage, et qui confirment, malgré tout, une certaine inquiétude qui a été exprimée. Ils avaient dit il y a un an qu'on était dans un changement budgétaire, et il observe que les taux d'épargne bruts et nets en pourcentage des recettes de fonctionnement, hors produits de cessions, sont en baisse alors qu'ils progressaient en 2011, passant ainsi effectivement d'une épargne nette de 31,63 % en 2011 à 28,57 % en 2012, ce qui leur donne malgré tout une épargne nette disponible de 280 M€, après 303 M€, soit une légère baisse de 23 M€. Il ajoute que le ratio de capacité de désendettement, effectivement, se détériore très légèrement à 1,8 année, contre 1,75 en 2011, et que le ratio encours de la dette par rapport aux recettes fiscales ressort à 1,96 année contre 1,82 en 2011.

Il indique que ce compte administratif présente enfin un bon résultat, avec un excédent d'actifs utilisables au budget supplémentaire de 52 M€ pour 2013, certes en baisse de 5,4 % par rapport à 2011, mais qui était le meilleur résultat depuis 2001.

En conclusion, ce compte administratif démontre à son avis, que les craintes qu'ils avaient évoquées lors de l'analyse du compte administratif 2011 se réalisent, la CUB avait effectivement allié le bénéfice d'une dynamique taxe professionnelle à une gestion rigoureuse qui la fait disposer encore aujourd'hui d'une situation financière saine, mais, avec la réforme de la taxe professionnelle et le désengagement de l'État qui ont été masqués en 2001 par les compensations, il est confirmé cette année que le panier de ressources de la CUB aura au mieux une évolution moins dynamique, et surtout dépendante d'un État

désargenté et endetté. Il estime qu'ils doivent donc optimiser leurs nouvelles ressources, même si comme la taxe d'habitation dont le taux est gelé, leur marge de manœuvre est réduite et leurs concitoyens déjà assez fortement taxés. Il considère qu'ils seront donc contraints de continuer à maîtriser leurs dépenses et la programmation de leurs investissements en faisant des choix douloureux pour certains, la nouvelle donne fiscale ayant effectivement ouvert des perspectives différentes qui doivent les rendre attentifs à des thématiques, comme la péréquation horizontale avec le spécifique bloc communal, par lequel devra transiter, de manière progressive jusqu'à 2 % des recettes fiscales, la répartition vers les communes membres. Il rappelle que la CUB est la plus redistributrice des communautés équivalentes avec une DC de 47,53 €/habitant contre 24,49 en moyenne, soit une différence de 94 %. Il estime donc évident maintenant que les années qui viennent vont être difficiles, et il est fort probable qu'ils présenteront des comptes administratifs de moins bonne facture ; les facultés d'adaptation de la Communauté seront donc mises à l'épreuve, face aux défis qui les attendent.

M. Alain ANZIANI félicite leur Vice-Président, **Ludovic FREYGEFOND** ainsi que les services, avant de tenir quelques propos sur cet effet ciseaux qui a été signalé. Il précise qu'il est sans doute exact dans la plupart des communes de la CUB et dans la plupart des communes de France, que l'on assiste effectivement aujourd'hui, à un effet ciseaux et ils en connaissent évidemment les causes, à savoir que leurs dépenses augmentent plus vite que leurs recettes. Mais, il estime qu'il faut qu'on prenne la mesure, comme d'ailleurs **M. FREYGEFOND** le leur a dit, de l'ère nouvelle dans laquelle ils sont entrés, avec un objectif de redressement des comptes publics qui a été trop longtemps négligé. Aujourd'hui, il n'est plus négligeable et ils n'en ont pas la possibilité, quels que soient leurs sentiments, et il souligne que cet objectif de redressement des comptes publics s'étend aux collectivités territoriales. Il insiste sur le fait qu'il s'étend marginalement, et qu'en réalité, l'effort qui va être demandé aux collectivités territoriales est égal à 1,25 % de leurs dépenses locales, et ils ne sont pas là dans des échelles de grandeur insupportables. Il ajoute que cette nouvelle ère va se marquer également par la péréquation, et évidemment, si on cumule la baisse des dotations plus la péréquation à laquelle ils souscrivent tous, cela veut concrètement dire qu'après pour des communes ou des collectivités comme les leurs, cela a un coût, mais il faut savoir quelle France ils veulent et s'ils désirent un aménagement du territoire financé par la péréquation horizontale.

En tout cas, il voudrait à son tour saluer aussi les efforts quant à la maîtrise des dépenses de fonctionnement de ce budget, qui n'est pas si facile, puisqu'ils savent que mécaniquement, les dépenses de rémunération augmentent, et il faut avoir évidemment une plus grande maîtrise sur les autres postes de fonctionnement.

M. Ludovic FREYGEFOND voudrait féliciter ses collègues qui suivent pour leurs groupes respectifs, avec vraiment une attention soutenue, ce compte administratif, qui sont spécialistes et qui se complètent dans cette présentation de manière très professionnelle. Il tient seulement à revenir sur une remarque de **M. GALAN**, car il est vrai qu'ils ont un taux de mandatement sur deux politiques sur lequel ils ont décidé de faire beaucoup d'efforts, ce sont le logement et le foncier, pour lesquels ils faisaient remarquer qu'effectivement, ils sont à près de 88 %, voire 90 %. Il insiste sur le fait que ce sont deux politiques qui fonctionnent bien à la Communauté urbaine. Il renouvelle ses remerciements bien évidemment au service, à Serge Haget et Frédéric Garnier à la tête de la direction des finances.

M. le Président Claude SOUBIRAN met au vote ce compte administratif 2012.

Il s'adresse à M. Vincent FELTESSE revenu en séance pour lui annoncer que ce compte administratif a été voté à l'unanimité avec 119 voix, et il l'en félicite, ainsi que les services des finances, M. FREYGEFOND, et tout le personnel qui a œuvré à l'important travail qui a été réalisé.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Pour : 119 voix

Contre : 0

Abstention : 0

M. le Président Vincent FELTESSE reprend la présidence de la séance, en remercie M. SOUBIRAN pour son efficacité et le Conseil pour ce vote unanime. Puis il propose de continuer l'examen de l'ordre du jour.

M. FELTESSE

2013/6/ 90 BORDEAUX - Cession à la société CNB d'un terrain nu d'environ 4 997 m² situé quai de Brazza - Décision - Autorisation

M. le Président Vincent FELTESSE indique que Jean TOUZEAU n'étant pas là, il va donc rapporter cette délibération relative au Chantier Naval de Bordeaux qui constitue un dossier quand même assez important et structurant. Il précise que c'est une délibération par laquelle la Communauté urbaine va vendre au CNB une parcelle d'à peu près 5 000 m², ce qui va permettre à celui-ci de se développer. Il fait observer que le Chantier Naval de Bordeaux compte aujourd'hui à peu près 450 emplois sur site, qu'il correspond à une histoire maritime ancienne de Bordeaux, ou plus récente du CNB qui, aujourd'hui, ce qui peut paraître paradoxal vu l'intensité de la crise que l'on connaît, a un certain nombre de commandes importantes pour des bateaux d'un grand luxe. (*Des images sont projetées*).

Il souligne que grâce à la vente de cette parcelle, ils vont pouvoir développer un hangar supplémentaire et créer à peu près 150 emplois, et on est donc aujourd'hui à 543 emplois de manière précise ; quant au chiffre d'affaires il est de 120 M€, sachant qu'ils connaissent une petite baisse du fait de la crise. Il ajoute qu'ils ont une production annuelle de 50 bateaux et que le projet d'investissement global est de 25 M€. Potentiellement, ils peuvent atteindre les 900 emplois, mais on n'en est pas encore là, souligne-t-il, puisqu'il s'agit là d'une première tranche qui peut leur permettre de développer 150 emplois supplémentaires. Ils ont déjà engrangé un certain nombre de commandes et il fait remarquer qu'ils n'ont pas forcément souvent des bonnes nouvelles comme cela.

S'adressant à Michel DUCHÈNE qui connaît bien les dossiers, il signale qu'il y aura un autre enjeu qui va être la cohabitation ou la non-cohabitation entre le projet de l'opération Brazza et CNB. Ils sont allés hier voir des radoubs côté rive gauche sur le projet de refit, et il pense qu'on a intérêt ce coup-ci à anticiper au maximum les choses.

M. Vincent MAURIN précise que les élus Communistes et Républicains vont voter cette délibération en regrettant toutefois que cette opération se réalise au détriment de quelques infrastructures ferroviaires qu'il faudrait peut-être pourtant, selon eux, préserver si ce n'est renforcer dans ce secteur, à la fois pour le fret et pourquoi pas, dans un avenir proche, pour aider à la mise en place d'un TCSP qui soit interne à la rive droite ou qui contribue à des

déplacements rive droite, rive gauche via le pont Chaban-Delmas. Ils se félicitent toutefois de cette opération qui sert le développement de l'emploi sur notre agglomération, et ayant participé à la table ronde de la conférence économique et sociale sur notamment le thème de la filière navale le 3 juin dernier, il peut témoigner comme M. le Président vient d'ailleurs de le faire ici, de la qualité des projets de la société CNB, Construction navale de Bordeaux. Il souligne que c'est effectivement une société qui, en peu d'années, a réussi à multiplier le nombre d'emplois sur un secteur de marché plutôt en vogue aujourd'hui qui est le secteur de la grande plaisance, de la grande navigation, avec en particulier le fameux bateau Christo dont a été montrée la diapositive tout à l'heure. Il ajoute que cette conférence a en effet mis en valeur la force des projets, à la fois, de construction, mais aussi de déconstruction navale sur Bassens, le rôle de facilitateur que joue la Communauté dans le cas de CNB étant salubre, alors que de l'autre côté de la Garonne, la Ville de Bordeaux, par contre, joue plutôt un rôle de ralentisseur de projet lié à l'activité de refit, puisque, sans rouvrir ici le débat qu'ils ont eu à la conférence, on a vu qu'il était très flagrant lors de cette journée du 3 juin, une attitude d'une majorité municipale de Bordeaux qui consiste à refuser d'adapter ses projets d'aménagement urbain à un projet pourtant porteur de plusieurs centaines d'emplois comme le dit le responsable du cluster de refit sur le multisites Bassens, Bassins à flot.

Enfin, ainsi qu'il l'a fait lundi en Conseil municipal auprès du Maire de Bordeaux, il demande aussi à M. le Président de permettre d'étudier avec les autorités du port, la possibilité d'aménager sur la Garonne un véritable terminal de croisière au niveau des quais de Bordeaux. Tout le monde voit et se félicite de l'accroissement du succès de la croisière fluvio-maritime, et il indique que beaucoup se posent aussi la question de pourquoi ne pas aller plus loin en faisant de Bordeaux non simplement une escale, mais une tête de ligne, avec évidemment les aménagements correspondants. Et pour avoir une tête de ligne, il rappelle qu'il faut un véritable terminal croisière, et ils continueront donc, pour leur part à soutenir les différents projets de développement sur l'ensemble de l'emploi, de l'emploi industriel, et notamment de cette filière navale et nautique.

M. Michel DUCHÈNE estime que M. le Président a posé la question essentielle, qui est celle de l'emploi qui effectivement, est une de leurs priorités. Il précise que concernant le CNB, il s'agit là d'une entreprise de référence et ils feront tout pour que, non seulement elle se développe, mais qu'elle soit pérennisée à cet endroit-là. Il indique que le Maire s'est rendu la semaine dernière à CNB avec les adjoints concernés, les services de la Ville et il y a eu une réunion qu'on peut dire très positive, où a été fait le point des attentes de CNB et notamment de leur demande qu'il n'y ait pas le long de la rue Chaigneau, sur une bande significative du terrain Soferti, de logements dans la mesure où il pourrait y avoir là des problèmes de nuisances ; leur demande était d'avoir cette bande tampon qui permettrait une activité de caractère industriel ou semi industriel et avoir, pas très loin, mais pas trop près non plus, des logements et de l'activité économique.

Il souligne que le Maire a bien sûr noté cette demande, l'a acceptée, et l'aménagement Soferti sera revu en conséquence, car il leur faut s'adapter aux demandes des entreprises, essayer de trouver un juste équilibre dans ces quartiers qui sont parfois des quartiers de friche industrielle, friche portuaire, friche militaire, entre l'activité économique, qui entraîne parfois des nuisances et la nécessité de réaliser des quartiers résidentiels. Sur le secteur du refit, c'est-à-dire sur le secteur des bassins à flots, près des formes de radoub, il précise que bien sûr, la mairie ne ralentit pas, ce qu'ils essaient à cet endroit-là étant de permettre l'installation d'une activité d'entretien et de réparation de bateaux, sans que la dimension

soit telle qu'elle entraîne des nuisances pour le quartier résidentiel qui est en cours de réalisation. À ce sujet-là, il signale à M. MAURIN que ce sont 600 appartements qui sont en cours de réalisation, et que lorsqu'on dit que le refit, c'est de l'emploi, les constructions c'est aussi de l'emploi. Comme son collègue habite dans le quartier, il lui dit qu'il suffit d'y aller pour se rendre compte que les emplois sont là, bien réels et bien concrets.

Par ailleurs, il explique que le projet des bassins à flot sur lequel ils travaillent les uns et les autres depuis de nombreuses années, n'est pas seulement un quartier résidentiel, c'est un quartier d'emploi avec le port qui va développer des hôtels d'entreprises tout le long de la rue Lucien Faure, et du côté Bacalan, entre le secteur de la base sous-marine et pratiquement du fleuve, toute une série d'activités, le Centre des civilisations du vin, un hôtel, une rue des produits d'Aquitaine, etc... Il fait donc observer qu'il s'agit d'un quartier qui, en l'espace de cinq, six ans, va complètement muter. Il insiste sur le fait qu'on n'est pas là dans un cadre de réflexion, on est là dans un cadre rationnel, et il y a près de 17 permis de construire qui ont été délivrés. Il estime qu'on ne doit pas leur dire qu'ils ralentissent, alors qu'ils font tout pour que les choses se passent du mieux possible. Il souligne qu'on ne peut pas non plus arriver avec un projet lourd, se confronter aux promoteurs qui ont déjà vendu un certain nombre d'appartements et leur dire : « *il va y avoir de la chaudronnerie, il va y avoir de la peinture, il va y avoir du sablage et il faudra vous adapter* ». Il répète que ce qu'ils essayent de trouver, c'est ce juste-milieu pour que l'activité puisse se développer sur les formes de radoub, pour lesquelles il faudra des investissements lourds, vu l'état des portes à flot, mais, il faudra aussi peut-être organiser l'activité autour du refit, de telle manière qu'il puisse se dérouler peut-être sur plusieurs sites. Il conclut qu'il faut donc marier l'emploi et le logement et il pense qu'ils travaillent tous ensemble pour que cela se fasse le plus tôt possible.

M. Jean-Pierre TURON précise que menant depuis longtemps un vrai combat en faveur du développement d'activités industrielles et aussi, si possible, du retour d'activités industrielles autour du fleuve, il ne peut être que très heureux de cette délibération, car il est en effet tout à fait cohérent en termes d'attractivité économique que des activités liées au nautisme puissent se développer, que ce soit en effet comme là, dans le cadre de CNB, donc, de la construction, mais aussi de la réparation, sur Bassens, et du démantèlement. Il rappelle que le ministre des Transports est venu l'autre jour pour voir la forme de radoub de Bassens, ses possibilités, et ils ont évidemment reparlé aussi du refit dont il vient d'être question, et il est vrai que lors de la conférence à laquelle il a été fait allusion tout à l'heure, on a bien vu tout le potentiel de ces activités, et en particulier du refit qui doit pouvoir fonctionner en effet aussi bien sur les bassins à flot, mais aussi sur la zone industrialo-portuaire de Bassens. C'est en effet l'émergence d'une filière d'excellence qui est en jeu et il considère qu'il faut absolument faire tous les efforts pour que véritablement, elle s'installe, sachant qu'on a un grand savoir-faire local, qu'on a des outillages même s'ils doivent être améliorés, et il faut absolument que ces projets deviennent réalité.

Il a lu dans le journal Sud ouest, il y a trois jours, que Thierry Lasseur, qui est le président du cluster de refit de Bordeaux, annonçait qu'un premier super yacht devait arriver incessamment à Bassens, et ce serait peut-être le point de départ symbolique, et en même temps réel, de l'installation de la filière.

M. Stéphan DELAUX souhaite dire trois mots sur l'activité de croisière, et d'abord sur la croisière fluviale, pour indiquer que la Ville de Bordeaux a lancé, cette semaine, la construction de deux pontons qui permettront de développer cette activité importante qui

irrigue tout le département, et ils ont la perspective d'accueillir deux bateaux supplémentaires l'année prochaine, deux l'année d'après, et donc, de ce point de vue-là, les équipements se font. Pour ce qui concerne la croisière océanique, il rappelle qu'aujourd'hui, la priorité est de développer les escales bordelaises et dans notre estuaire, ce qui se passe d'ailleurs avec une belle progression. Pour répondre à Vincent MAURIN, ils sont très attentifs aux opportunités de devenir tête de ligne, tout en sachant que Bordeaux ne peut pas accueillir des bateaux de plus de 250 mètres, et il y a donc bien là une limitation, mais ils ont cela en tête, et sont attentifs. Aujourd'hui, un projet serait tout à fait prématuré, mais il estime qu'il faut avoir les yeux ouverts.

M. Bruno ASSERAY annonce qu'ayant un lien avec la société CNB, et pour éviter tout conflit d'intérêts possible, il souhaiterait s'abstenir sur cette décision, sachant que malgré tout, il trouve que c'est un très beau projet pour l'avenir.

M. le Président Vincent FELTESSE souhaite remettre les choses en perspective. Il confirme que de manière un peu surprenante, mais aussi rassurante, il y a trois projets qui sont en train d'émerger, autour d'activités industrielles ou para-industrielles, sur le Grand port maritime de Bordeaux ; il y a d'abord du côté de Bassens, tout ce qui est autour de la déconstruction et du désamiantage et ils étaient il y a quelques jours sur site, avec Frédéric Cuvillier, et si ce ne sont pas forcément des centaines d'emplois, en revanche, c'est un marché potentiel non négligeable, en utilisant la grande forme de radoub. Mais il observe qu'on est déjà là sur quelques dizaines d'emplois.

Il fait remarquer qu'il y a effectivement le projet du CNB, soit donc un peu plus de 450 emplois, qui est la première entreprise industrielle à l'intérieur de la ville-centre, la seconde ensuite étant la SAFT, et pour les autres après, on est sur des entreprises beaucoup plus petites. Il souligne qu'ils parlent là, de manière quasi sûre, d'un développement de 150 et encore 300 emplois après. Il pense donc qu'il faut être très attentif à cette sorte de petit bijou qu'on a en centre-ville, au-delà de l'image extrêmement valorisante que cela peut donner. Pour répondre à Vincent MAURIN, il indique que cette délibération est étudiée depuis quelques mois, et ils ont bien vérifié qu'il n'y avait pas d'impact sur les tracés TCSP dans le cadre du bouclage du côté de Brazza. A priori, une erreur peut avoir été commise, mais en tout cas, ils ont vérifié, et il insiste sur le fait que cela a été une préoccupation interne aux services de la Cub.

En troisième point, qui est peut-être plus compliqué ou effectivement plus sensible, c'est l'activité de refit dont cela fait plusieurs années qu'on en parle du côté des bassins à flot, et il précise qu'il y a deux certitudes, la première étant que le marché du refit est en pleine expansion, et, pour un bateau de plus de 100 m, on est sur un chiffre d'affaires de 110 à 120 M€, et potentiellement, entre 700 et 900 emplois durant neuf mois équivalent temps plein. Il signale que ce sont les chiffres qui leur ont été donnés hier par le président du cluster, et par Mme Catherineau qui est assez investie. Il ajoute que la deuxième certitude, c'est qu'on a là aussi plusieurs formes de radoubs qui sont plutôt bien placées et que le coût d'investissement pour la remise à niveau totale, donnée par le Grand Port Maritime de Bordeaux, c'est de l'ordre de 5 M€.

Ensuite, il y a une interrogation qui est de savoir si ce marché qui existe au niveau national, européen, mondial, va se localiser ou pas sur Bordeaux, ce qui n'est quand même pas totalement neutre, et il précise que les promoteurs du cluster sont extrêmement optimistes là-dessus. En même temps, il incite à bien imaginer que toutes les villes portuaires se

battent pour ces plusieurs centaines d'emplois, et qu'il faut avoir une stratégie de conquête globale et selon les interlocuteurs avertis avec lesquels ils parlent, il y en a qui sont très optimistes et d'autres qui sont très pessimistes.

Il souligne enfin une réelle difficulté effectivement, par rapport aux constructions qui sont en cours, aujourd'hui, sur les bassins à flot, et c'est pour ça qu'il a voulu se rendre sur site. Il y a une réelle proximité et il pense qu'on ne peut vraiment pas faire l'économie de quelques centaines d'emplois potentiels, mais en même temps, il faut être attentif à ce qui existe.

Puis il met aux voix cette délibération.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. ASSERAY ne prend pas part au vote.

Mme LIRE

2013/6/ 78 Autopartage de véhicules électriques - Occupation du domaine public routier de la Communauté Urbaine de Bordeaux par la société BlueCub - Convention-cadre - Autorisation

Marie-Françoise LIRE ayant présenté le rapport **M. le Président Vincent FELTESSE** fait observer qu'il est 13 h 20, et qu'il n'y a plus aucun journaliste. Aussi, sans vouloir les frustrer, les invite-t-il à une certaine densité dans les interventions.

M. Max GUICHARD répond qu'il ne parle pas en fonction de l'intérêt des journalistes, heureusement d'ailleurs, parce qu'il ne parlerait pas souvent. Il est donc très à l'aise là dessus.

M. le Président Vincent FELTESSE lui précise que la seule chose qui vaudra, c'est le compte-rendu qui est fait, et que l'intervention soit annexée, elle aura le même statut que si cela avait fait l'objet d'une intervention.

M. Max GUICHARD n'a aucun problème de ce point de vue. Il annonce que les élus Communistes et Républicains voteront cette délibération bien qu'elle pose quand même quelques questions diverses, rappelant avoir esquissé quelques éléments à un précédent Conseil. Il pense par exemple à la transparence de ce dossier qui, durant des semaines, a été un peu opaque selon lui. Sur les questions environnementales qu'il va leur falloir traiter, il considère notamment qu'il va falloir continuer à travailler sur la nature des batteries, et encore une fois, il souligne que c'est un militant des véhicules électriques qui parle. Mais il estime qu'il le faudra aussi sur la question du service public qu'ils considèrent comme un socle du développement de la mobilité. En ce sens, ils sont interpellés et inquiets quant à ce qu'ils peuvent juger comme un abandon d'un pan public dans la mobilité, au profit d'un grand groupe privé, Bolloré, qui par nature, a un sens bien différent quant à la réponse à la conception de l'intérêt général immédiat et à long terme d'un service public.

M. Clément ROSSIGNOL souhaiterait qu'on annexe son intervention au procès-verbal.

M. le Président Vincent FELTESSE enregistre que l'intervention de **Jean-Jacques BENOIT** sera aussi annexée.

M. le Président Vincent FELTESSE note déjà que le groupe communiste vote positivement, ce qui n'était pas forcément quelque chose d'évident et en prend donc acte plutôt avec satisfaction. Il rappelle qu'il s'agit juste d'une convention d'autorisation d'occupation du sol, qu'il n'y a pas d'investissement fait par la collectivité publique, que le montant des investissements avancés par le groupe Bolloré est de 20 M€ sur la Communauté urbaine, et que la création d'emplois se situerait entre 40 et 50. Il souligne cela parce que ce sont les chiffres qui leur ont été avancés, et que par ailleurs, dans la délégation de service public qu'on relance, il y a toujours une option sur l'autopartage. Il indique que l'on est là sur un dispositif transitoire qui leur permet d'aller vite. Il estime que c'est un service supplémentaire qu'on offre à la population, mais que dans la prochaine DSP, nécessairement, les choses vont devoir se rapprocher et il pense que les deux candidats présenteront aussi une offre.

Puis il met aux voix cette délibération.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Les interventions à annexer étaient les suivantes :

M. Clément ROSSIGNOL

« En préambule, que les choses soient claires, vous le savez, la voiture individuelle ce n'est pas le dada des écologistes. Mais il est des besoins, des situations pour lesquelles l'automobile offre un service réel que ne sauraient couvrir efficacement les autres modes de transports. Notre position a donc toujours été la suivante : Ne pas avoir une posture idéologique du « no voiture », mais plutôt une philosophie du « mieux voiture » par opposition au « tout voiture ».

Nous pensons que la saturation des centres urbains, les pollutions engendrées par les 33 millions de véhicules immatriculés en France, l'étalement urbain et l'artificialisation des sols qui en découle appellent inexorablement à restreindre la voiture à sa zone de pertinence, optimiser son usage (je rappelle que l'usage moyen d'une automobile c'est 1heure/jour, soit 5% du temps), l'intégrer dans le bouquet de la mobilité en complémentarité avec les autres modes.

C'est dans cette perspective que l'intégration d'un service de voiture partagée dans la DSP a du sens pour proposer une nouvelle offre aux habitants de l'agglomération et répondre à des besoins aujourd'hui non couverts, notamment dans les secteurs diffus du périurbain.

Nous ne tombons pas dans l'angélisme, car nous sommes conscients de la stratégie du groupe Bolloré, et son objectif de faire des grandes villes Françaises une vitrine pour exporter ce dispositif à grande échelle. Mais c'est avec un esprit pragmatique que nous acceptons cette offre qui ne peut en rien être comparée à l'Autolib Parisien : La part modale voiture y est de 32% contre 60% sur la CUB, (le taux de motorisation des ménages est de 0,29 véhicule par ménage à Paris, 0,49 dans la grande couronne, contre 0,78 à Bordeaux centre et 1,16 sur la CUB) l'investissement y est public, ici il sera privé et réversible.

A l'image du VCUB, nous avons là l'opportunité d'initier une véritable innovation de l'usage de l'automobile tant dans le service, qui s'intégrerait dans la chaîne de mobilité (constituée déjà des bus, trams, Vcub et navettes) que dans le véhicule lui-même (même si d'autres

véhicules innovants existent, telle la voiture Hiriko, choisie par la ville de Berlin). Le fait que la flotte BlueCub soit 100% électrique n'est plus une innovation en soi, mais nous avons demandé que Bolloré engage une réflexion sur la fourniture énergétique des véhicules en favorisant les énergies renouvelables et qu'il initie des partenariats avec les structures économiques locales comme Exoes par exemple.

Autre élément qui nous tient fortement à cœur : la compatibilité et l'interopérabilité des deux systèmes BlueCub et Autocool. Il ne serait pas compréhensible que l'on ne s'appuie pas sur l'expérience locale d'Autocool, société coopérative, pour imaginer un dispositif innovant, complémentaire des services apportés par l'autopartage classique. Ainsi, pour rassurer sur les craintes de voir la Bluecub détrôner Autocool, nous nous sommes attachés à garantir la complémentarité entre les deux services de façon à ce nous ayons un système gagnant « à trois bandes » : la CUB avec les usagers, Autocool et BlueCub.

BlueCUB est une belle opportunité pour établir la notoriété de l'autopartage en général, qui est un concept encore peu connu sur notre territoire communautaire, et qui de fait, fera connaître les services d'autopartage existants au grand public, et non plus à un nombre restreint d'usagers sensibilisés.

En principe, les 2 services ont chacun leur zone de pertinence : BlueCub sera utilisé pour des trajets courts, en aller-simple, de 15km en moyenne contre 70Km pour Autocool, retour à la station de départ et ne proposera pas des véhicules adaptés aux différents besoins (utilitaire, monospaces...). Autolib coûtera d'ailleurs plus cher qu'Autocool sur certains trajets : 30€ pour 3h et 30 km pour Autolib contre 20€ pour Autocool.

Néanmoins, nous serons vigilants au cours et au terme de la première année de fonctionnement du dispositif BlueCub à ce que ce nouveau service n'induisse pas du report modal inversé (des usagers du TC ou du vélo qui reviennent à la voiture) et ne vienne pas fragiliser une société basée sur un fonctionnement coopératif, ancrée localement. »

M. Jean-Jacques BENOIT

« Je voudrais intervenir pour dire combien ce nouveau mode de transport est intéressant pour les habitants de la Communauté urbaine, et souligner la pertinence des BlueCub en termes d'intermodalité.

A Pessac, la station se trouvera d'ailleurs au pôle intermodal que constitue la gare de Pessac centre.

Bien sûr, cette nouvelle offre prendra tout son sens avec le développement des stations de BlueCub au sein des points stratégiques en périphérie. Je pense notamment au Campus ou à l'aéroport, dans les bassins de développement économique, mais aussi, bientôt, à la grande salle de spectacle de Floirac.

Il s'agit à la fois de faciliter les trajets au sein des villes, de la ville-centre vers la périphérie, mais aussi de périphérie à périphérie.

Par exemple, aujourd'hui, plus de 45 000 déplacements/jour sont enregistrés, entre les seules villes de Pessac et Mérignac, et uniquement pour le secteur situé à l'intérieur de la rocade. Si le BlueCub peut capter une partie de ces déplacements, ce serait une excellente

chose, surtout si l'habituelle 2ème voiture du ménage est laissée au garage pour prendre une BlueCub.

Il était donc indispensable que l'offre d'autopartage ne se réduise pas à l'échelle d'une seule ville, mais se déploie à une échelle intercommunale.

D'ailleurs, toutes les métropoles qui se sont engagées dans la création d'un service d'autopartage ont privilégié cette échelle-là (par exemple à Paris, le service fonctionne sur 47 communes périphériques à la capitale).

Nous ne pouvons donc que nous satisfaire de ce nouveau moyen de transport non polluant, silencieux, agréable à conduire, qui est le fruit de l'économie du partage, de la collaboration et de l'innovation. Pour l'avoir personnellement utilisé, je ne doute pas de son succès dans les mois qui viennent ».

M. DUPRAT p/ M. OLIVIER

2013/6/ 79 Gestion et exploitation des parcs de stationnement - Présentation des rapports annuels des délégataires "Stationnement" - Gestion et exploitation du service public de la fourrière - Présentation du rapport annuel d'activités du délégataire - ANNEE 2012

M. Christophe DUPRAT ayant présenté le rapport, **M. le Président Vincent FELTESSE** constate qu'il n'appelle pas de remarques et il est donc acté.

*L'intervention de **M. CHAUSSET** pour le groupe EELV à annexer au procès verbal est la suivante :*

« Les rapports annuels des délégataires des parcs de stationnement nous enseignent plusieurs points.

Tout d'abord la légère baisse de fréquentation de ces parcs cette année. Avec une diminution de la fréquentation horaire de 2% et du nombre d'abonnés d'environ 3% tous parc confondus. Cette évolution peut être imputée au bon fonctionnement de nos transports publics, ce qui n'est pas un mal.

La politique de stationnement est fortement liée aux politiques de déplacements et de transports urbains. Alors que nous intervenons également au sujet du rapport annuel de notre délégataire Keolis, j'aimerais attirer l'attention sur le fait que la CUB ne gère toujours pas les stationnements en surface. Ceux-là mêmes qui permettraient, dans le cas d'une réorganisation du stationnement, de créer de meilleures dispositions pour la circulation des bus communautaires avec par exemple la création de voies dédiées aux transports en commun, dont les places de stationnement sont bien souvent l'obstacle à leur création.

Il faut également rappeler que le stationnement est un outil d'aménagement local, qui a un impact fort sur l'activité économique des villes et la qualité de vie de leurs habitants.

Les villes souffrent d'une addiction à la voiture qui entraîne congestion, bruit, stress, pollution et danger. Partout, la voiture éloigne, allonge les distances et encourage l'étalement urbain.

Bien sûr, des places de stationnement doivent persister, et les parcs de stationnement gérés par la CUB sont, par conclusion, les bienvenus.

Mais améliorer notre dispositif de transports en commun et d'intermodalité nous semble plus pertinent à l'heure actuelle, alors que nous accueillons le dispositif BlueCub en complément d'Autocool.

Pour conclure, j'aimerais revenir sur le dispositif de décentralisation et de dépenalisation du stationnement voté par le Sénat. Selon le GART (Groupement des Autorités Responsables de Transport), le taux de paiement spontané du stationnement par les automobilistes n'est que de l'ordre de 35 %.

Le nouveau dispositif engendrera une hausse des recettes pour les collectivités locales, d'autant plus que c'était les pouvoirs publics des collectivités qui étaient chargés de contrôler la bonne application de la loi en matière de stationnement. Or le produit qui découlait des amendes était récupéré par l'Etat. Il s'agit aujourd'hui de donner aux collectivités l'activité de contrôle et le montant des amendes qui en découle, constituant ainsi une nouvelle source de financement, qui est la bienvenue dans ces temps de restriction budgétaire ».

COMMUNICATION EFFECTUÉE

Mme BOST

2013/6/ 91 BORDEAUX - cession à la SCCV l'Avenue de l'immeuble non bâti sis 8 rue Bonnefin cadastré AS 274 pour une contenance de 298 m² - Décisions - Autorisation

Mme Christine BOST expose qu'il s'agit de céder à la SCCV L'avenue, une parcelle de 298 m² sur la rue Bonnefin qui permettra de compléter un programme de construction de 48 logements dont 12 seront cédés en VEFA à Clairsienne, le montant de la cession étant de 209 064 € qui correspond à l'évaluation des domaines.

M. Jean-Pierre GALAN relève que le terrain qui leur est proposé de céder deviendra la filiale du groupe Pichet qui construira 48 logements et en cèdera 12 à une société HLM. Il fait observer qu'on ne sait pas à quel prix et qu'on ignore aussi pour quel type de logements. Il estime donc que ces opérations en VEFA dont le bilan 2012 de production leur a confirmé qu'elle ne réduisait pas les coûts de construction de ceci, servent en réalité un objectif essentiel qui est la maîtrise des coûts salariaux des sociétés d'aménagement HLM. Il ajoute que transférant les charges liées à la construction sur d'autres, ces sociétés se servent des VEFA, comme l'écrivent les sites en conseil immobilier, comme une variable d'ajustement pour maintenir les moyens humains constants. Cette pratique a un coût et il signale que ce ne sont plus les opérateurs HLM, et encore moins les collectivités, qui maîtrisent les aménagements qu'ils sont censés gérer. Cette pratique n'est pas acceptable à leur avis, et il ajoute que sur une ville fortement déficitaire en logements sociaux, ce terrain devrait accueillir bien plus de 25 % de logements sociaux. C'est pourquoi, comme pour les délibérations n°54, 55, et 56, les élus Communistes et Républicains voteront contre cette délibération qui leur semble emblématique.

Mme Christine BOST fait simplement observer qu'on est quand même là sur un petit programme de 48 logements. Elle pense qu'en fait, on peut se satisfaire que dans ces 48 logements, il y en ait 12 qui seront des logements sociaux, et cela aurait pu ne pas être le cas...

M. Michel DUCHÈNE remercie **Christine BOST** pour ses propos et ajoute que sur les 12 logements, il y a quand même 8 PLUS et 4 PLAI, ce qui est quand même assez équilibré.

Mme Marie-Claude NOËL signale qu'effectivement, la parcelle se situe à 50 mètres de l'arrêt de tram Thiers-Benauges et donc, à proximité immédiate du corridor tram. Supposer que la parcelle, comme il l'est dit dans la délibération, ne présente plus d'utilité pour le fonctionnement des services communautaires, reste à son avis, à démontrer, car une parcelle qui n'est pas bâtie, qui est à 50 m du tramway, et qui pourrait constituer un potentiel certain pour une opération d'intérêt communautaire lui semble devoir être examinée de manière un peu plus précise.

Par ailleurs, s'il s'avérait que la cession de la parcelle était absolument nécessaire à la réalisation du projet Pichet, et encore que cela reste à démontrer de son point de vue, prévoir en effet, comme il vient d'être dit, simplement 25 % de logement locatif social lui paraît faible, même si en effet, c'est dans le règlement dans les secteurs de diversité sociale. Cela lui paraît quand même très faible étant donné la localisation très préférentielle à 50 m de l'avenue Thiers.

Et par ailleurs, enfin, concernant la formulation de la délibération qui consiste à indiquer que le prix de cession s'est référé au prix des domaines, cela ne lui apparaît pas témoigner d'une négociation très affirmée avec la filiale Pichet pour la réalisation de ce programme. Donc, pour leur part, les élus Verts sont a minima favorables à une abstention sur cette délibération, parce qu'elle pense qu'on brade un peu le patrimoine communautaire dans un endroit particulièrement stratégique pour toute opération de logement à caractère social.

M. le Président Vincent FELTESSE donne la parole à **Michel DUCHÈNE**, en avouant être assez sensible aux arguments avancés par **M. GALAN** et par **Marie-Claude NOËL**, et être donc proche de retirer la délibération.

M. Michel DUCHÈNE déclare ne pas l'être du tout, d'abord, parce qu'on est dans un secteur où il y a déjà beaucoup de logement social, parce que c'est une négociation très longue entre le constructeur, les services de la CUB, et les services de la ville, qu'il y a du logement social, qu'il y a du PLAI. Il n'est pas sûr que dans ces secteurs-là, tout le monde fasse du PLAI. Il indique qu'il y a un autre problème, car quand il entend parler **Mme NOËL** de l'implantation de ces logements, elle oublie une seule chose, c'est qu'on est dans un quartier résidentiel et qu'on sait très bien que si on essaye de densifier et d'avoir encore plus de logements, on aura des recours que les Verts soutiendront généralement. Il rappelle en effet que souvent, quand les riverains font des recours, il y a des élus qui viennent les soutenir. Il constate donc ici qu'on a un programme extrêmement équilibré, qui tient compte évidemment de la proximité du tram, afin d'y installer du logement social dans un secteur où il y a déjà beaucoup de logements sociaux, et il trouve qu'on a un juste équilibre. Aussi demande-t-il à ce qu'on ne la retire pas, et si c'était le cas, il s'interrogerait personnellement sur les autres opérations, et essaierait de voir combien on fait de PLAI. Il pense que ses collègues savent très bien que ce n'est pas toujours facile de faire du PLAI, et là on en a 4, on l'a imposé à du privé, ce qui est une très bonne chose. Il trouve cette opération très équilibrée pour sa part.

Mme Marie-Claude NOËL n'est pas sûre, sur la question de la qualité urbaine, qu'un programme social aurait été de moindre qualité, loin s'en faut, au regard de l'opération qui va probablement être réalisée sur ce site. Cela lui paraît donc un très mauvais argument,

pour sa part, parce que ce que les riverains critiquent en général en effet, c'est la qualité urbaine des réalisations qui sont faites sur ce territoire, mais elle ne pense pas qu'il y ait la moindre critique par rapport à la réalisation de logements pour tous. Elle n'est pas du tout sensible à cet argument.

M. le Président Vincent FELTESSE décide de décaler la délibération, pour qu'on la revoit en commission.

M. Michel DUCHÈNE déclare ne pas être du tout d'accord.

M. le Président Vincent FELTESSE lui rappelle qu'il est le maître de l'ordre du jour, et que c'est lui qui décide.

M. Michel DUCHÈNE en convient mais en tant qu' élu bordelais, il se permet de dire qu'il n'est pas d'accord. Il indique qu'ils auront l'occasion d'en débattre sur d'autres communes.

M. le Président Vincent FELTESSE souligne qu'on connaît bien la position qui est la sienne sur le taux de PLAI.

AFFAIRE RETIRÉE

M. TURON

2013/6/ 103 Rapport annuel sur le prix et la qualité des services publics de l'eau potable et de l'assainissement -année 2012- Présentation

M. Jean-Pierre TURON présente ce rapport.

M. le Président FELTESSE prend acte du fait que ce rapport n'appelle pas d'observations.

*L'intervention de **M. CHAUSSET** pour le groupe EELV à annexer au procès verbal est la suivante :*

« Cette année marque la poursuite de l'évolution du service, dans le cadre de la renégociation du contrat de l'eau et le nouveau contrat de DSP assainissement, avec la refonte de la tarification qui a permis une baisse du prix de l'eau, des engagements ouvrant la voie à la future régie avec notamment la création de la SGAC, ou de la marque Eau de la CUB. Nous notons également avec satisfaction que le délégataire a assuré une continuité de service malgré des aléas climatiques et l'impact de la pollution au perchlorate sur les captages de Thil et Gamarde.

Cependant, nous déplorons la hausse significative des prélèvements à l'éocène, passant de 10Mm3 en 2010 à 15Mm3 l'an dernier, soit une évolution de 50% ! Cette hausse liée en partie aux conditions climatiques montre bien que nous devront de plus en plus faire face à des situations climatiques contrastées. Certes, les nappes sont pleines mais pour combien de temps ?

Ce constat est à rapprocher de celui du rendement, dont la baisse est en partie due à une recherche du nombre de fuites moins importante. Nous espérons qu'avec les nouveaux

engagements, le délégataire sera vigilant sur ce sujet crucial, alors que les ressources en eau ont également été affectées par la pollution au perchlorate.

Sur ce point, nous tenons à émettre des réserves sur le projet d'extension industrielle de la Société Héraklès, anciennement SNPE, dont la nouvelle activité de démantèlement de missiles M45, génèrera 400 tonnes d'eau perchloratée, qui après traitement seront déversées dans la jalle, alors qu'un transfert hydraulique entre la jalle et les captages (95% sur Gamarde et 30% sur Gajac) a été constaté. Or, nous tenons à rappeler que les experts n'ont pas encore rendu leur avis sur le choix des techniques de dépollution à mettre en œuvre. Dans ces conditions, comment est-il possible de définir le taux de perchlorate cumulé dans la nappe ?

La société Héraklès ne peut donc pas nous garantir les objectifs de dépollution de ces nouveaux effluents qu'ils ont fixés.

D'autre part, la pollution historique du site et de la nappe est toujours en cours d'expertise dans le cadre d'une assignation en référé demandée par la CUB, et ces nouveaux apports de perchlorate ne vont que compliquer la donne.

Par conséquent, en l'état actuel des choses, nous demandons à ce que la CUB donne un avis défavorable à cette nouvelle activité. Cela ne signifie pas que nous sommes contre ce projet, mais nous estimons qu'il doit être décalé dans le temps.

L'enjeu reste quand même la ressource en eau, et nous ne devons pas, dans la précipitation, baisser notre niveau d'exigence. Certes l'emploi est un élément important, mais l'eau, elle, est vitale ».

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. le Président FELTESSE rappelle qu'était prévue une motion sur Mod'8. Vu le nombre de conseillers en séance, il trouve, honnêtement, qu'on est à la limite de l'indescence si on la discute maintenant. Il indique qu'elle sera examinée le 12 juillet, en sachant que de toute façon, il y a eu des contacts entre l'intersyndicale, lui-même, le ministre du Redressement productif, l'ensemble des élus, et qu'Arnaud Montebourg a reçu cette semaine le groupe Royer. Mais il pense que tout cela mérite un peu plus de temps et sera évoqué le 12 juillet.

Puis il lève la séance à 13h 45.

Le Secrétaire de séance

M. DUCHENE