

**COMMUNAUTE URBAINE
DE
BORDEAUX**

**CONSEIL DE COMMUNAUTE
SEANCE PUBLIQUE DU VENDREDI 12 JUILLET 2013 A 09 H 30
(Convocation du 01 Juillet 2013)**

Aujourd'hui Vendredi Douze Juillet 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. 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. GAUTE Jean-Michel, M. GAÜZERE Jean-Marc, M. GELLE Thierry, M. GUICHARD Max, M. HERITIE Michel, Mme ISTE Michèle, M. LABARDIN Michel, M. LABISTE Bernard, M. LAMAISON Serge, Mme LIRE Marie Françoise, M. OLIVIER Michel, M. PUJOL Patrick, M. ROSSIGNOL Clément, M. SAINTE-MARIE Michel, Mme DE FRANCOIS Béatrice, M. SOUBIRAN Claude, M. TOUZEAU Jean, M. TURON Jean-Pierre, M. MAURRAS Franck, M. SOUBABERE Pierre, Mme TERRAZA Brigitte, M. AMBRY Stéphane, Mme BALLOT Chantal, Mme BONNEFOY Christine, M. BONNIN Jean-Jacques, M. BOUSQUET Ludovic, Mme BREZILLON Anne, M. BRUGERE Nicolas, Mme CAZALET Anne-Marie, Mme CHAVIGNER Michèle, Mme COLLET Brigitte, Mlle COUTANCEAU Emilie, M. COUTURIER Jean-Louis, M. DANJON Frédéric, M. DAVID Yohan, Mme DELATTRE Nathalie, M. DELAUX Stéphane, Mlle DELTIMPLE Nathalie, Mme DESSERTINE Laurence, Mme DIEZ Martine, M. DUART Patrick, M. DUBOS Gérard, M. DUCASSOU Dominique, M. DUPOUY Alain, M. EGRON Jean-François, Mlle EL KHADIR Samira, Mme EWANS Marie-Christine, Mme FAORO Michèle, M. FEUGAS Jean-Claude, Mme FOURCADE Paulette, M. GALAN Jean-Claude, M. GARNIER Jean-Paul, M. GUICHEBAROU Jean-Claude, M. GUILLEMOTEAU Patrick, M. GUYOMARC'H Jean-Pierre, Mme HAYE Isabelle, M. HURMIC Pierre, M. JOANDET Franck, M. JUNCA Bernard, M. LAGOFUN Gérard, M. MANGON Jacques, M. MAURIN Vincent, M. MERCIER Michel, M. MILLET Thierry, M. MOGA Alain, M. MOULINIER Maxime, Mme NOEL Marie-Claude, M. PEREZ Jean-Michel, Mme PIAZZA Arielle, M. QUANCARD Denis, M. QUERON Robert, M. RAYNAL Franck, M. REIFFERS Josy, M. ROBERT Fabien, M. ROUYEYRE Matthieu, Mme SAINT-ORICE Nicole, M. SIBE Maxime, M. SOLARI Joël, Mme TOUTON Elisabeth, M. TRIJOLET Thierry, M. VERNEJOL Michel, Mme WALRYCK Anne.

EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION :

M. CAZABONNE Alain à M. GELLE Thierry
M. FAVROUL Jean-Pierre à M. SOUBIRAN Claude
M. PIERRE Maurice à Mme. CARTRON Françoise
M. ROSSIGNOL Clément à M. JOANDET Franck à partir de 10h30
M. SAINTE-MARIE Michel à M. FELTESSE Vincent jusqu'à 10h et à partir de 10h30
Mme. LACUEY Conchita à M. HERITIE Michel
M. MAURRAS Franck à M. SOUBABERE Pierre à partir de 12h
M. ANZIANI Alain à M. TRIJOLET Thierry
M. BAUDRY Claude à Mme. EWANS Marie-Christine
M. CAZENAVE Charles à M. DUCASSOU Dominique
M. CHARRIER Alain à M. LAGOFUN Gérard
Mme COUTANCEAU Emilie à Mme DELTIMPLE Nathalie à partir de 12h15
M. DAVID Jean-Louis à M. SOLARI Joël
M. DOUGADOS Daniel à M. LABISTE Bernard

Mlle EL KHADIR Samira à Mme FOURCADE Paulette à partir de 12h15
M. GUICHOUX Jacques à Mme. DE FRANCOIS Béatrice
M. GUYOMARC'H Jean-Pierre à M. DAVID Yohan à partir de 12h40
M. JOUBERT Jacques à Mme. CHAVIGNER Michèle
Mme. LAURENT Wanda à M. BOUSQUET Ludovic
Mme. LIMOUZIN Michèle à Mme. FAORO Michèle
M. LOTHAIRE Pierre à M. RAYNAL Franck
Mme. MELLIER Claude à Mme. ISTE Michèle
M. PAILLART Vincent à M. AMBRY Stéphane
Mme. PARCELIER Muriel à Mme. TOUTON Elisabeth
M. PENEL Gilles à M. GUICHARD Max
M. POIGNONEC Michel à M. FLORIAN Nicolas
M. RAYNAUD Jacques à M. MERCIER Michel
M. RESPAUD Jacques à Mme. DIEZ Martine

EXCUSES :

M. ASSERAY Bruno

LA SEANCE EST OUVERTE

DESIGNATION D'UN SECRETAIRE ET D'UN SECRETAIRE ADJOINT

M. DUPRAT et Mme FAYET ont été désignés respectivement comme Secrétaire et Secrétaire Adjoint de séance.

ADOPTION DU PROCES VERBAL DU 26 AVRIL 2013

Le procès verbal de la séance du 26 avril 2013 a été adopté sans observation.

AFFAIRE RETIREE

L'affaire « 2013/7/ 99 Bordeaux - immeuble bâti sis 59 rue Joseph Brunet appartenant à l'Etat (Ministère de la défense) - Acquisition - cession à l'OPH Gironde Habitat - Décision - Autorisation » a été retirée.

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

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

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

POLE DE LA PROXIMITE **Direction de la Voirie**

- Arrêté n°2013/968bis du 18 juin 2013 – Saint Aubin de Médoc – Lotissement « L'airial » - Classement de l'allée Erice Tabarly.
- Arrêté n°2013/970 du 18 juin 2013 – Carbon-Blanc – angle avenue Lafontaine/rue Pierre Corneille – Classement de la parcelle 096 AE 362.

POLE DYNAMIQUE URBAINES **Direction foncier**

- 2013/898 du 6/06/2013 - Arrêté d'acquisition gratuite - BORDEAUX – 30 et 40 rue Basque – société Clairisienne - 21.2112.822.TC00.VA1A.
- 2013/899 du 6/06/2013 - Arrêté d'acquisition gratuite + indemnité - BORDEAUX – 6 et 6B avenue Charles de Gaulle – Congrégation des Soeurs de Sainte Marthe de Périgueux - 14 € - 21.2112.822.TC00.VA1A.
- 2013/901 du 6/06/2013 - Arrêté d'Acquisition gratuite - BRUGES – rue Serge Déjean – SCCV Bruges Grand Darnal - 21.2112.8220.TC00.VA1A.

- 2013/902 du 6/06/2013 - Arrêté d'acquisition + travaux - BEGLES – 2 rue Buffon – M. GARBAKYE et Mme DAHERON - 8 940 € - 21.2112.8220.TC00.VA1A.
- 2013/903 du 6/06/2013 - Arrêté d'acquisition + travaux - PESSAC – 11 bis rue des Bouvreuils – M. et Mme TANGUY - 8 534,03 € - 21.2112.8220.TC00.VA1A.
- 2013/904 du 6/06/2013 - Arrêté d'acquisition gratuite - SAINT LOUIS DE MONTFERRAND – avenue des Guerlandes – Mme PAYEN - 21.2111.8310.TE00.PD00.
- 2013/915 du 7/06/2013 - Arrêté d'acquisition - VILLENAVE D'ORNON – rue Blaise Cendras – SA ZHENDRE - 19 000 € - 21.2111.8310.TE00.PD00.
- 2013/916 du 7/06/2013 - Echange parcellaire + travaux - BASSENS – rue Edouard Herriot – SCI LE LIMOUSIN - 21 884,95 € - 5 447,82 € - 21.2112.8220.TL00.VCA00 - 77.775.8240.UC32.
- 2013/949 du 14/06/2013 – DPU - Arrêté 477 du 21/03/2013 est annulé - BLANQUEFORT – 15-17 rue Jean Duvert – SCI SPHERE.
- 2013/950 du 14/06/2013 - Arrêté d'acquisition - LE TAILLAN MEDOC – chemin du Chai – M. et Mme CAMPS - 6 000 € - 21.2111.8220.TN00.HB37.
- 2013/951 du 14/06/2013 - Arrêté d'acquisition - LE TAILLAN MEDOC – avenue de la Boétie – Mme LAVIGNE - 1 070 € - 21.2112.8220.TN00.VCA00.
- 2013/952 du 14/06/2013 - Arrêté d'acquisition - LE TAILLAN MEDOC – 47 avenue de la Boétie – M. DUBOURDIEU - 810 € - 21.2112.8220.TN00.VCA00.
- 2013/953 du 14/06/2013 - Arrêté d'acquisition - LE TAILLAN MEDOC – avenue de la Boétie et 2C allée des Chênes – M. LOURENCO GOMES et Mme ALFONSO GOMES – 510 € - 21.2112.8220.TN00.VCA00.
- 2013/954 du 14/09/2013 - Arrêté d'acquisition gratuite - EYSINES 1 à 10 rue des Fleurs – copropriétaires de la résidence des Fleurs - 21.2112.8220.TN00VB162.
- 2013/955 du 14/06/2013 - Arrêté d'acquisition - BLANQUEFORT – 2 rue de Tujean – M. et Mme CARRETEY - 1 650 € - 21.2112.8220.TN00.VCA00.
- 2013/956 du 14/06/2013 - Arrêté d'acquisition - BLANQUEFORT – 113 avenue du Général de Gaulle – M. et Mme CLEMENT - 630 € - 21.2112.8220.TN00.VCA00.
- 2013/957 du 14/06/2013 - Arrêté d'acquisition – Tram Train - BLANQUEFORT – 20 rue des Platanes 6 CONSORTS Nicolas Scordato-Colly - 27 721,88 € - 21.21110002.KD00.TT30.
- 2013/958 du 14/06/2013 – Servitude - Annulation de l'arrêté 1498 du 31/08/2012 - ARTIGUES PRES BORDEAUX – avenue du Périgord – Association pour Adultes et jeunes Handicapés de la Gironde - 21.2111.TE00.UF.

- 2013/960 du 17/06/2013 - Arrêté d'acquisition - SAINT MEDARD EN JALLES – 122 avenue Montesquieu – M. FEUGEAS - 630 € - 21.2112.8220.TN00.VCA00.
- 2013/961 du 17/06/2013 - Arrêté d'acquisition - LE TAILLAN MEDOC – rue de l'Ecureuil – M. et Mme DACAL - 320 € - 21.2112.8220.TN00.VCA00.
- 2013/962 du 17/06/2013 - Arrêté d'acquisition + travaux - BLANQUEFORT – avenue du XI Novembre – M. REY - 4 287 € - 21.2112.8220.TN00.VCA00.
- 2013/963 du 17/06/2013 - Arrêté d'acquisition - BLANQUEFORT – 107 avenue du Général de Gaulle – M. BERNIARD - 3 030 € - 21.2112.8220.TN00.VCA00.
- 2013/964 du 17/06/2013 - Arrêté d'acquisition - BLANQUEFORT – 123 avenue du Général de Gaulle – M. et Mme MONIN - 3 390 € - 21.2112.8220.TN00.VCA00.
- 2013/965 du 17/06/2013 - Arrêté d'acquisition - BLANQUEFORT – avenue du Général de Gaulle – M. TURCO Mme ROSA - 2 280 € - 21.2112.8220.TN00.VCA00.
- 2013/966 du 17/06/2013 - Arrêté d'acquisition - AMBARES ET LAGRAVE – rue Marceau – M. et Mme HAGELSTEIN - 58 100 € - 21.2112.8220.TL00.VB00304.
- 2013/967 du 17/06/2013 - Arrêté d'acquisition + travaux - AMBARES ET LAGRAVE – rue Marceau – M. et Mme NEGRIER - 16 000 € - 21.2112.8220.TL00.VB00304.
- 2013/994 du 21/06/2013 – DPU - LE HAILLAN – lieudit Gasquet – consorts EYRAUD - 127 050 € - 21.8240.2111.UC32.HAA.
- 2013/1056 du 26/06/2013 - Arrêté de paiement du prix - LE TAILLAN MEDOC – chemin du Puy du Luc – M. GOETHIERS - 200 000 € - 21.2111.8240.UC32.HAA.
- 2013/1057 du 26/06/2013 - Arrêté de paiement du prix - LE TAILLAN MEDOC – lieu-dit Bisson – M. et Mme FOURCADE - 152 150 € - 21.2111.8240.UC32.HAA.
- 2013/1058 du 26/06/2013 - Arrêté de paiement du prix - LE TAILLAN MEDOC – lieu-dit Bisson – M. FONDEVILLE - 172 927 € - 21.2111.8240.UC32.HAA.
- 2013/1060 du 26/06/2013 – DPU - LE TAILLAN MEDOC – 2 rue Lacaussade et 1 rue du Onze Novembre 1918 – M. et Mme BERLIN - 729 302 € - 21.2115.8240.UC32.HAA - 11.8240.A6226.430.

Communication effectuée

M. le Président Vincent FELTESSE ouvre la séance en soulignant que les membres du Conseil ont reçu de la part de la direction de l'Assemblée, la date des Bureaux et Conseils à partir du mois de septembre, jusqu'au mois de février. Le dernier Conseil avant les élections municipales était prévu pour la mi-février, le jour de la Saint-Valentin, cependant, il indique que les dernières informations que l'on peut avoir sur la date des élections municipales, même si elles ne sont pas encore officielles mais il y a eu un certain nombre de rumeurs et de tweets sur le sujet, sont qu'elles n'auraient pas lieu les 9 et 16 mars 2014, dates sur

lesquelles ils étaient toutes et tous partis, mais plutôt les 23 et 30 mars 2014. Mais, il précise que c'est sous réserve, bien sûr, de confirmation en Conseil des ministres, la logique de cela étant de fixer la date à un moment où aucune des trois zones n'est en période de vacances scolaires.

INSTALLATION D'UN CONSEILLER COMMUNAUTAIRE

M. le Président Vincent FELTESSE demande au Conseil d'accueillir leur collègue Michel VERNEJOUL, maire de Martignas-sur-Jalle qui siège en face de lui et à côté de Brigitte TERRAZA.

Il ne reviendra pas sur le côté important pour l'institution communautaire, puisque depuis la création de la CUB, en 1966, c'est la première fois qu'ils accueillent une nouvelle commune. Il rappelle qu'il y avait une volonté de la commune, après beaucoup d'échanges entre les services municipaux et ceux de la Communauté urbaine de Bordeaux, et il remercie les uns et les autres pour l'excellence de leur travail. Il souligne qu'il y avait une réalité partenariale qui existait déjà et pense à des associations du type Technowest ou Sijalag qui faisaient que de toute façon, Martignas-sur-Jalle travaillait déjà assez souvent avec les territoires de la Communauté urbaine de Bordeaux. Ils ont toutes et tous en tête l'enjeu récent des drones avec la possibilité d'entraînement sur le Camp de Souge, au-delà bien sûr du symbole que représente ce camp dans leur patrimoine historique. Il y a donc eu beaucoup de travail, beaucoup d'estimations financières, et finalement, une opération neutre pour les uns et les autres, et il a le sentiment que c'est une opération qui sera bénéfique à tout le monde.

Il rappelle que dès le 1^{er} juillet, la bascule a pu se faire avec le symbole qu'était la mise en place ou l'extension d'une Liane jusqu'à Martignas-sur-Jalle, et ils ont ensuite eu d'autres occasions de manifester leur enthousiasme par une petite cérémonie ou un pot dans la soirée, et maintenant, Michel VERNEJOUL siège parmi eux dans ce Conseil de Communauté. Il lui souhaite la bienvenue et lui donne la parole.

M. Michel VERNEJOUL souligne que c'est un réel plaisir de représenter aujourd'hui la Ville de Martignas au sein du Conseil de la Communauté urbaine de Bordeaux. Depuis le 1^{er} juillet, la Ville de Martignas a fait son entrée comme 28^{ème} commune de la Communauté urbaine de Bordeaux, et il indique qu'il s'agit d'une décision mûrement réfléchie, car ils avaient en effet le choix entre deux intercommunalités : celle d'une communauté de communes regroupant quatre villes périurbaines ou la Communauté urbaine de Bordeaux. Une étude comparée leur a démontré combien les services à la population offerts par la CUB, mais aussi le niveau d'expertise des services communautaires, pouvaient être profitables aux Martignassais. Il leur a fallu convaincre les habitants du bien-fondé de ce choix et mettre fin aux idées reçues sur la CUB qui étaient la peur de la fiscalité ou la crainte de perdre leur identité.

Il remercie tous les élus communautaires d'avoir accepté de témoigner lors de leurs réunions publiques, car ils les ont aidés à mettre fin à ces préjugés. Il les remercie aussi d'avoir tous voté à l'unanimité, toutes tendances confondues, leur arrivée parmi eux, preuve que l'entrée de Martignas à la CUB transcende les clivages politiques et que c'est l'intérêt général qui a primé. Il les remercie de leur accueil.

Depuis le 1^{er} juillet, ils assistent aux premières interventions de la CUB, au niveau des transports et au niveau des voiries, et ils constatent qu'il leur est offert une force

d'intervention et une force financière qu'une ville comme la leur, seule, n'aurait jamais pu mettre en œuvre, et mutualisation, coopération, cohésion territoriale, sont des mots qui prennent désormais tout leur sens. Il assure M. le Président qu'il apprécie à leur juste valeur, l'ensemble des actions que ses services mènent à leurs côtés. Entrer dans la CUB, c'est faire le choix d'une intercommunalité tournée vers l'avenir, afin de bâtir la métropole de demain, et en tant que nouvel élu communautaire, il aura donc grand plaisir à participer désormais à cette belle institution.

Il les remercie tous.

(Applaudissements).

M. le Président Vincent FELTESSE poursuit les communications au Conseil par d'autres dossiers communautaires structurants, et rappelle que lors de leur dernière séance, ils ont été appelés à adopter une motion sur la question de la Ligne à Grande Vitesse et avaient manifesté, non pas de façon unanime, mais largement majoritaire, leur émoi et leur inquiétude suite à la publication du rapport Mobilité 21, dit rapport Duron. Il signale que depuis, le Premier Ministre a précisé les choses mardi, dans un cadre comprenant une nouvelle vague d'investissements d'avenir et portant sur la question de la mobilité, avec la volonté de réorientation des crédits sur la mobilité du quotidien, notamment sur les TER et sur les Intercités, qui fait que le programme de la grande vitesse a été mis entre parenthèse pratiquement partout en France, à une exception près qui est la grande vitesse autour de Bordeaux. Il résume donc que pour Tours/Bordeaux, les choses sont enclenchées, que pour Bordeaux/Toulouse, les choses sont confirmées, y compris dans leur financement d'État, mais en revanche, il y a une déception qu'il faut reconnaître sur la partie Bordeaux/Hendaye, puisque le gouvernement ne retient pas pour l'instant cette partie et renvoie cela à 2030.

Il pense qu'il faut qu'ils avancent dans plusieurs directions maintenant, ce qui consiste d'une part, à bien stabiliser ou verrouiller le financement Tours/Bordeaux/Toulouse, puisqu'ils se souviennent que dans le tour de table qui avait été fait pour le financement du Grand Projet Sud-ouest, plus de 50 collectivités participaient et certaines en conditionnant leur participation à la réalisation des trois branches. Et, puisque la branche Bordeaux/Hendaye est repoussée à plus tard, il faut, à son avis, bien voir quelle va être la réaction des autres collectivités.

D'autre part, il estime qu'il faut continuer à se mobiliser sur la partie Bordeaux/Hendaye, la poursuite des études étant, elle, assumée, mais en revanche, la réalisation est repoussée à une date bien ultérieure, puisqu'on est sur le post-2030. Cependant, comme il avait pu le dire, il y a un certain nombre de souplesses qui existent dans le rapport Duron, notamment sur un observatoire sur différents tracés, qui précise de manière totalement explicite Bordeaux/Hendaye. Il y a aussi peut-être la possibilité de mobiliser des crédits européens, ajoute-t-il.

Tel est, de la manière la plus synthétique et honnête possible, là où ils en sont sur le dossier de la grande vitesse.

M. Alain JUPPÉ estime que dans les missions qui viennent d'être annoncées par le Premier Ministre, il y a un point positif, c'est la confirmation de Bordeaux/Toulouse, encore qu'il faille bien préciser le calendrier et le financement. En revanche, il considère que le renvoi aux

calendes grecques de Bordeaux/Hendaye est une mauvaise décision pour notre région et pour notre agglomération, et cela, pour au moins trois raisons ; d'abord, parce que le report de Bordeaux/Hendaye va fragiliser ce qui est encore aujourd'hui la plus grande opération d'aménagement urbain sous la forme d'une Opération d'Intérêt National, Bordeaux Euratlantique. Il rappelle que l'attractivité de Bordeaux Euratlantique, et notamment la faisabilité d'un centre d'affaires à vocation européenne capable d'attirer 20 000 emplois et plus, reposait sur le fait que Bordeaux soit au cœur d'un réseau de lignes à grande vitesse qui la mette à deux heures de Paris, à une heure de Toulouse, mais aussi à une heure et demie de Bilbao, au sein d'un Pays Basque qui est sans doute la région d'Espagne la moins affectée par la crise. Il répète donc que ceci diminue l'attractivité de Bordeaux Euratlantique.

La deuxième conséquence, comme l'a dit M. le Président, est la fragilisation du tour de table financier de Tours/Bordeaux, puisque certaines collectivités avaient subordonné leur participation à l'enclenchement de la réalisation de Bordeaux/Hendaye, et à son avis, il va falloir négocier pied à pied pour éviter que ne soit détricoté un plan de financement qui met autour de la table 57 partenaires, s'il se souvient bien.

Enfin, le troisième problème est qu'à son avis, il s'agit d'un non-sens sur le plan environnemental et un risque majeur d'asphyxie de notre agglomération. Il tient tout de même à rappeler deux ou trois choses. Ils ont renoncé, et il y a pris sa part, à toute idée de grand contournement autoroutier de Bordeaux, mais peut-être faudra-t-il trouver des solutions de remplacement. Ensuite, l'autoroute ferroviaire a du plomb dans l'aile et il n'entend plus parler de grand contournement ferroviaire de Bordeaux. Il souligne que la vertu de la construction de la Ligne à Grande Vitesse Bordeaux/Hendaye, c'était d'abord d'éloigner le trafic du cœur de certains villages du Pays Basque et ensuite, de permettre sur ces nouveaux sillons, le développement du fret. Or, aujourd'hui, le fret ferroviaire est une catastrophe, et il y a 9 000 camions/jour à Bariatou que l'on voit passer sur l'A63 et avant sur la rocade de Bordeaux, sachant qu'entre 1,5 et 2,5 % à peine du trafic de fret à la frontière franco-espagnole se fait par le rail, et tout le reste par la route. De l'autre côté, les Espagnols ont progressé, et il indique que le problème de l'écartement des voies pourrait être réglé, et on ne va donc pas répondre à cette nécessité de développer le fret ferroviaire pour alléger la circulation sur nos routes. C'est la raison pour laquelle il parle d'un risque d'asphyxie de l'agglomération bordelaise, qui n'aura à offrir qu'une rocade, même mise à deux fois trois voies, ce qui sera très insuffisant pour faire face à la progression de ce trafic.

Voilà pourquoi il croit qu'il faut qu'ils continuent à se battre, les décisions n'étant jamais irréversibles, les choses pouvant évoluer, et on peut toujours rêver d'un retour de la croissance et d'un retour des recettes pour l'État. Il considère donc qu'il ne faut pas lâcher le morceau et continuer à dire que pour eux, cela reste un objectif qu'ils n'abandonnent pas.

M. Gérard CHAUSSET souhaite dire qu'une partie du chemin a été faite à leur sens, et c'est un point positif. Sur les décisions du gouvernement, notamment sur la priorisation du transport de proximité, il estime que c'est un point qu'il faut signaler. Il dit à tout hasard que Bordeaux/Nantes, c'est 4 heures en train, et on n'est jamais sûr de faire l'aller-retour dans la journée, et cela aussi, c'est une priorité. Aussi pense-t-il que les décisions qui ont été prises sont bonnes.

A été évoqué le grand contournement, et il pense qu'il ne faudrait pas, à l'instar des erreurs qui ont été faites, parce que l'on a attendu pendant des années le grand sauveur, notamment ce grand contournement, refaire les mêmes erreurs sur la LGV. Il estime qu'il y

a des solutions, notamment avec le travail de réflexion sur les voies existantes, ce qui peut satisfaire des besoins en matière de fret, notamment dans un premier temps. Des études ont été faites, et il pense qu'ils feraient une erreur en attendant un hypothétique nouveau financement, alors que l'on devrait notamment travailler sur la rénovation de l'existant. C'est par cette rénovation que passe, à leur sens, l'avenir le plus immédiat, il s'agit là d'une priorité, et on s'éviterait des désappointements, comme certains en ont eus sur ce dossier-là.

Les élus EELV appellent justement à ne pas attendre un hypothétique changement, mais à travailler dès aujourd'hui sur la rénovation de l'existant, car ce dossier-là soulagera notamment les finances publiques et apportera assez rapidement des solutions pour la grande vitesse et pour les usagers. Il appelle sincèrement à ce que l'on regarde précisément les études, et ils ont demandé, justement, à ce qu'elles soient présentées, et il considère que cela serait une bonne chose qu'en Conseil, les études alternatives soient présentées pour que tout le monde ait le même niveau d'information et que l'on arrête de croire en un futur qui n'arrivera pas.

Enfin, en ce qui concerne le fret, il veut bien que l'on fasse sa promotion, mais cela fait tout de même une quinzaine d'années que les gouvernements en place ont tout fait pour que le fret tombe et que la SNCF lâche le fret, notamment encore il y a quelques années, avec les wagons isolés. Si l'on veut développer le fret, il estime qu'il faut d'abord que la SNCF ait une véritable politique de développement du fret, et à ce moment-là, on pourra parler de sillons.

Mme Françoise CARTRON revient sur les déclarations qui viennent d'être faites, parce qu'elle croit qu'au travers de la décision qu'a prise le Premier Ministre, ce n'est ni tout noir, ni malheureusement tout rose, et on est plutôt devant un verre à moitié vide ou à moitié plein, selon comment on le regarde.

Elle insiste sur le fait que le scénario 2 qui a été privilégié, ne tourne pas définitivement le dos à cette vocation pour Bordeaux d'être ce pôle métropolitain dynamique, puisque heureusement, la Bordeaux/Tours et donc Tours/Paris, n'est pas remise en cause, mais aussi puisque l'attractivité vers Toulouse est tout à fait confirmée, chacun sachant que l'Aquitaine et Bordeaux ont besoin de cette liaison avec Toulouse.

Elle fait observer que le gouvernement a aussi rééquilibré avec ce qui faisait nécessité, c'est-à-dire une rénovation de tout ce qui concerne les transports un peu plus de proximité, car ils doivent marcher toujours sur deux pieds, c'est-à-dire avoir une ambition métropolitaine, avoir une ambition de développement économique, avoir une ambition justement d'attractivité, mais ils ne doivent pas non plus oublier ce qui fait le quotidien de beaucoup de leurs concitoyens, et en particulier ces lignes interrégionales qui, parce qu'elles ont été trop abandonnées, ont besoin aujourd'hui de rénovation tant dans les matériels que sur les voies.

Elle estime aussi qu'aujourd'hui, il faut saluer ici l'unanimité pratiquement de tous, autour de cette demande, pour dire que la réflexion doit continuer, et comme l'a dit Alain JUPPÉ, ces décisions sont prises dans un contexte économique et financier difficile pour la France. Elle considère donc qu'ils doivent aujourd'hui continuer leur réflexion, et c'est ce qui est contenu dans le rapport du Premier Ministre, afin que dans des temps qui pourraient s'avérer meilleurs, ils puissent justement réinscrire ce qui aujourd'hui leur pose problème, c'est-à-dire la ligne Bordeaux/Hendaye.

Elle tient aussi à dire sans polémique, qu'ici, l'unité peut les aider à avancer, mais elle croit que les réticences d'un certain nombre d'élus du Pays Basque qui se sont manifestés violemment, qui ont aidé à un certain nombre de mesures et de pratiques, n'ont sans doute pas plaidé pour les aider sur cette Bordeaux/Hendaye que le Président de la région Aquitaine a fortement portée. Elle évoque même une visiteuse prestigieuse de ces derniers jours, NKM, qui, lorsqu'elle était ministre, avait justement émis les mêmes réserves et dit qu'il fallait sans doute repenser en particulier cette ligne Bordeaux/Hendaye.

Ils en sont à une moitié de chemin, heureusement, Bordeaux/Toulouse est confirmée et Bordeaux/Tours va se finir, et elle pense qu'il leur reste à travailler pour que Bordeaux/Hendaye ne soit pas renvoyée aux calendes grecques, mais à des perspectives qui seront sans doute en phase lorsqu'aura été retrouvée une croissance leur permettant de porter des projets à nouveau aussi ambitieux.

M. Max GUICHARD n'avait vraiment pas prévu d'intervenir, mais là, il assiste à un débat « hors sol », c'est-à-dire que ces dernières années, tout le monde était d'accord sur le fret, y compris ceux qui, avec leur Groupe, avaient décidé le démantèlement des transports et de la SNCF, ainsi que la privatisation. Il fait remarquer que leurs amis à tous ont décidé la mise en concurrence et le démantèlement des transports publics, qui est à l'origine de la mise à mal, voire à mort, du fret.

Par ailleurs, il trouve extraordinaire qu'ils aient tous oublié la première délibération qu'ils ont eue ici, sous la présidence d'Alain ROUSSET, sur laquelle la priorité était donnée à Bordeaux/Hendaye, et il sait de quoi il parle, parce qu'il avait eu une rencontre avec des amis, avec Alain ROUSSET, pour un débat très tendu, et ils étaient tombés d'accord sur au moins un aspect, c'était Bordeaux/Hendaye.

Il constate que c'est fini, que cela n'a pas eu lieu, et c'est donc pour cela qu'il dit qu'il s'agit de discours « hors sol ». Il déclare que, personnellement, il ne joue pas à cela. Chacun peut faire briller sa montre, mais ce dont il est persuadé, c'est que si l'on continue à rester dans le cadre du créneau de la compétitivité et de la mise en concurrence, on va pleurer sur toutes les lignes et sur tous les modes de transport.

M. le Président Vincent FELTESSE consultera les délibérations, mais il croit que la position de la CUB a toujours été constante sur Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/Hendaye.

M. Max GUICHARD insistant sur le fait que c'était la priorité à Hendaye, **M. le Président Vincent FELTESSE** indique qu'on ira chercher les délibérations. Mais, il lui paraissait important d'avoir ce point d'information, de verrouiller la partie Tours/Bordeaux/Toulouse, et de continuer sur Bordeaux/Hendaye pour la grande vitesse, dans ses différents aspects.

A l'attention du secrétaire de séance, afin qu'il ne soit pas surpris, il précise que le point principal, aujourd'hui, porte sur le budget supplémentaire, et il pense qu'il pourrait être de bonne politique que l'on commence par ce point plutôt que l'avenant sur la DSP Transport, même s'il est important. Par ailleurs, ils ont eu hier un débat important en Bureau sur le SDODM et les corridors, et il estime qu'il serait intéressant que l'on reprenne quelques minutes, en Conseil de CUB, sur le SDODM. Il pense donc qu'on peut faire cela juste de manière orale, après la délibération sur l'avenant DSP Transport, et sinon, on prend l'ordre du jour prévu.

Le secrétaire de séance, **M. DUPRAT** ayant donné lecture des affaires proposées pour un regroupement, **M. le Président Vincent FELTESSE** demande si ces affaires regroupées appellent des remarques ou, comme il est possible, des demandes de dégroupement ou de prises de positions sur les votes.

M. Max GUICHARD annonce uniquement l'abstention des élus Communistes et Républicains sur la 19 concernant la ZAC de Bègles, et leur vote contre sur les 71 et 72 concernant des VEFA.

M. Gérard CHAUSSET précise que sur la 53, Talence Innovation, l'abstention de son Groupe, à l'exception de **M. ROSSIGNOL** et **M. JOANDET** qui votent pour.

M. le Président Vincent FELTESSE enregistre l'accord du Conseil sur ces propositions de regroupement et met aux voix ces délibérations.

Affaires regroupées

Les affaires regroupées sont les suivantes :

M. FELTESSE

2013/7/ 1 Composition du Bureau de la Communauté urbaine - Modification du nombre des membres du Bureau

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FELTESSE

2013/7/ 2 Election d'un conseiller communautaire membre du Bureau non Vice-Président

**DÉSIGNATION EFFECTUÉE
M. VERNEJOUL a été élu.**

M. FELTESSE

2013/7/ 3 Modification de la représentation de la Communauté Urbaine de Bordeaux au sein du Syndicat Mixte du Schéma Directeur de l'Aire Métropolitaine Bordelaise (SYSDAU) - Désignation

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ
Désignation effectuée : M. TRIJOLET.**

M. DAVID

2013/7/ 4 Marchés publics - Territoire de la Communauté urbaine de Bordeaux - marché à bons de commande - Marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la réalisation d'études de programme d'infrastructures de voiries et aménagements d'espaces publics - Appel d'offres - Autorisation de lancement - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

**2013/7/ 5 AMBARES et LAGRAVE - BASSENS - Contrat de co-développement
Fiche « Protocole d'accord LGV - Itinéraires routiers empruntant le pont du Lyonnais
» - Aménagement de voirie entre la rue d'Ambarès à Bassens et la rue André Lignac à
Ambarès et Lagrave - Dossier définitif du projet - Décision**

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

**2013/7/ 6 BRUGES - Contrat de co-développement Fiche « Liaison Bruges Centre-
ville / Le Tasta » - Projet d'aménagement de voirie - Arrêt du bilan de la Concertation -
Information - Approbation**

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

**2013/7/ 7 MERIGNAC - Desserte de Mérignac soleil phase 2 - Réalisation
d'ouvrages de compétence communale par La CUB - Eclairage public - Modalités
techniques et financières - Participation financière - Avenant n°1 - Approbation -
Autorisation de signature**

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

**2013/7/ 8 MERIGNAC - Desserte de Mérignac soleil phase 2 - Réalisation
d'ouvrages de compétence communautaire par la commune de Mérignac - Plantations
d'alignement - Participation financière - Convention - Approbation - Autorisation de
signature**

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

**2013/7/ 9 TALENCE : Opération de requalification du Coeur de Thouars - Décision
de l'Autorité environnementale - Abrogation de la délibération du 26 octobre 2012**

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

**2013/7/ 10 Bordeaux - Cours de l'Intendance - Désordres affectant le dallage de la
plate-forme tramway - Réparation en nature par les constructeurs - Accord -
Autorisation de conclure**

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

**2013/7/ 11 Projets de voirie juillet 2013 - confirmation de décision de faire -
Approbation**

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. A CAZABONNE

**2013/7/ 12 Coproduction d'émissions sur TV7 Bordeaux relatives aux compétences
de la Communauté urbaine de Bordeaux - Convention de coproduction - Avenant n°1
- Décision - Autorisation de signature**

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. A CAZABONNE

**2013/7/ 13 Marchés publics - Achat d'espaces publicitaires à destination du lectorat
de la presse quotidienne régionale (PQR) payante distribuée par le Journal Sud Ouest
- Marché n°11364R - Avenant n°1- Décision - Autorisation de signature**

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. A CAZABONNE

**2013/7/ 14 Partenariat entre l'Institut Départemental Artistique et Culturel (iddac) et
la Communauté urbaine de Bordeaux - Soutien au spectacle vivant en direction des
Juniors du Développement Durable - Attribution d'une subvention - Convention
pluriannuelle 2013-2014 - Décision - Autorisation de signature**

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. A CAZABONNE

**2013/7/ 15 Partenariat entre l'Education nationale (DSDEN de la Gironde),
l'Association Départementale des Pupilles de l'Enseignement Public de la Gironde
(A.D.P.E.P. 33) et la Communauté urbaine de Bordeaux - Soutien à la sensibilisation à
la citoyenneté et à l'environnement pour un développement durable en milieu scolaire
dans le cadre du dispositif des "Juniors du Développement Durable" - Attribution
d'une subvention - Convention pluriannuelle 2013-2016 - Décision - Autorisation de
signature**

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. BOBET

**2013/7/ 16 Points Noirs Bruit - Programme d'isolation phonique - Partenariat
Communauté urbaine de Bordeaux-ADEME - Décision - Convention - Autorisation**

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme BOST

**2013/7/ 17 Projets d'aménagement juillet 2013 - Confirmation de décision de faire -
Approbation**

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme BOST

2013/7/ 18 MERIGNAC - ZAC Centre Ville - CRAC 2012 - Avenant n°2 au Traité de concession - Prolongation de la durée du Traité de Concession - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme BOST

2013/7/ 19 BEGLES - ZAC Quartier de la Mairie - Approbation du dossier de réalisation modificatif - Décisions

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ
Le groupe des élus communistes et républicains s'abstient.

Mme CARTRON

2013/7/ 20 Association Lettres d'échange - Organisation du Festival Lettres du monde du 4 octobre au 14 décembre 2013 - Subvention de la Communauté urbaine de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme CARTRON

2013/7/ 21 Ville d'Eysines - Eté Métropolitain - Organisation de la manifestation Les Arts Mêlés du 13 au 15 septembre 2013 - Subvention de la Communauté urbaine de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme CARTRON

2013/7/ 22 Association culturelle et Historique Amanieu de Bouliac - Organisation des Médiévales de Bouliac du 6 au 9 septembre 2013 - Subvention de la Communauté urbaine de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme CARTRON

2013/7/ 23 Association Parallèles Attitudes Diffusion - Eté métropolitain - Organisation du Festival Ouvre la Voix du 07 au 08 septembre 2013 - Subvention de la Communauté urbaine de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme CARTRON

2013/7/ 24 Association Trafic - Eté Métropolitain - Week-end vintage les 5 et 6 juillet 2013 - Subvention de la Communauté urbaine de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme CARTRON

2013/7/ 25 Association A.D.M.A.A. / Allez Les Filles - Eté Métropolitain - Organisation du Festival Relâche du 28 juin au 7 septembre 2013 - Subvention de la Communauté urbaine de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme CARTRON

2013/7/ 26 Association Ecrit Cinéma Livre et audiovisuel en Aquitaine - Mise en relation des usagers avec les établissements de lecture public de l'agglomération

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme CARTRON

2013/7/ 27 Association Semer le doute - Eté Métropolitain - Organisation du Festival International du Film Indépendant à Bordeaux du 9 au 15 octobre 2013 - Subvention de la Communauté urbaine de Bordeaux - Convention - Décision- Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme CARTRON

2013/7/ 28 Association Opéra Pagai - Eté Métropolitain - Far Ouest du 17 au 27 septembre 2013 - Subvention de la Communauté urbaine de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme CARTRON

2013/7/ 29 Commission "Urbanisme" - Commission "Transports et Déplacements" - Composition - Modification - Désignations

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ
Désignation effectuée**

M. D CAZABONNE

2013/7/ 30 Vente des ferrailles et des batteries provenant des centres de recyclage communautaires - Annulation de la délibération n° 2012/0790 et autorisation de passer des conventions avec les entreprises ayant remis les offres économiquement les plus avantageuses

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. D CAZABONNE

2013/7/ 31 Commune de Pessac - Site du Bourgailh - Avenant n°1 à la convention d'accès et de gestion conclue entre la Communauté Urbaine et la Mairie de Pessac - Autorisation de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. D CAZABONNE

2013/7/ 32 Transformation du "Comité de Suivi des Dioxines" en "Comité de Suivi Santé Environnement" - Décision - Désignation

DÉSIGNATION EFFECTUÉE

M. CHAUSSET

**2013/7/ 33 Appel à projet "Transports Collectifs et Mobilité Durable" - Candidature -
- Décision de dépôt de candidature - Demande de subvention - Autorisation**

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. CHAUSSET

2013/7/ 35 Suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux mise à 4 voies entre La Benaige et Cenon - Incidences liées à l'infrastructure tramway - Convention de financement des études et travaux sur le domaine de la Communauté urbaine de Bordeaux avec RFF - Autorisation de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. CHAUSSET

2013/7/ 36 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 - Lancement de la procédure préalable à la Déclaration d'Utilité Publique avec mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) - Approbation - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. CHAUSSET

2013/7/ 37 Eysines - Aménagement de voirie du tramway 3ème phase - Modalités techniques et financières de réalisation d'ouvrages de compétence communale - Eclairage public - Subvention d'équipement sous forme de fonds de concours - Convention - Approbation - Autorisation de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. CHAUSSET

2013/7/ 38 Le Haillan - Aménagement de voirie du tramway 3ème phase - Modalités techniques et financières de réalisation d'ouvrages de compétence communale - Eclairage public - Subvention d'équipement sous forme de fonds de concours - Convention - Approbation - Autorisation de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. CHAUSSET

2013/7/ 39 Mérignac - Aménagement de voirie du tramway 3ème phase - Modalités techniques et financières de réalisation d'ouvrages de compétence communale - Éclairage public - Subvention d'équipement sous forme de fonds de concours - Convention - Approbation - Autorisation de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme CURVALE

2013/7/ 40 Association Arpenteurs - Projet "capacitation citoyenne" - Subvention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme CURVALE

2013/7/ 41 Accompagnement du point info énergie de l'association Union Départementale de la CLCV Gironde - Convention financière 2013 - Approbation - Subvention

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUCHENE

2013/7/ 42 BORDEAUX - ZAC Ravesies Nord - Vente d'un terrain d'une superficie de 2 520 m² représentant l'îlot 22 et développant 2 794 m² SHON à la société ALTAREA-COGEDIM

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUCHENE

2013/7/ 43 Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés - Réaménagement de la rue Kléber à Bordeaux - Confirmation de décision de la section Lafontaine et Mazagran - Adoption - Autorisation -

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUPRAT

2013/7/ 45 Marchés publics - Réseau TBC (tram et bus de la CUB) - Acquisition d'autobus - Programme 2014 - Marché négocié - Autorisation de lancement et de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUPRAT

2013/7/ 46 Marchés publics - Exécution de services de transports scolaires sur le territoire de la Communauté urbaine de Bordeaux - Commune de Martignas-sur-Jalle - Appel d'offres ouvert - Autorisation de lancement et de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUPRAT

2013/7/ 47 Réseau communautaire de transports urbains et transports pour personnes à mobilité réduite - Réseau Tbc 2010 - Adaptations

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUPRAT

2013/7/ 48 BORDEAUX - Accueil des XXIVèmes Rencontres Nationales du Transport Public - Subvention au GART - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme FAYET

2013/7/ 49 PLH - Délégation des aides à la pierre - Programme d'actions 2013 - Aides en faveur de la réhabilitation du parc privé - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FLORIAN

2013/7/ 50 HAUTS DE GARONNE DEVELOPPEMENT - Programme d'action 2013 - Subvention de la Communauté urbaine - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. MAURRAS ne participe pas au vote.

M. FLORIAN

2013/7/ 51 Salon de l'Entreprise - Remise du Prix « Business Cup » par la Communauté Urbaine de Bordeaux - Décision - Autorisation.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FLORIAN

2013/7/ 52 Association La Fabrique Textile - 1er Salon de la Création et des Savoir-faire textiles « Parades des Fils » - 19-20 octobre 2013 - Subvention de la Communauté Urbaine Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FLORIAN

2013/7/ 53 Association Talence Innovation Sud Développement - Programme d'actions 2013 - Subvention de la Communauté urbaine - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

Le groupe des élus Europe Ecologie les Verts s'abstient à l'exception de MM. ROSSIGNOL et JOANDET qui votent pour.

M. FREYGEFOND

2013/7/ 55 Autorisations de Programme et Crédits de Paiement - Pont Jacques Chaban Delmas - Révision des AP-CP votées par la délibération n° 2011/0167 du 25 mars 2011 - Adoption

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2013/7/ 56 Extension du périmètre de la communauté urbaine de Bordeaux à la commune de Martignas sur Jalle au 1er juillet 2013 - Convention financière

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2013/7/ 57 Fiscalité professionnelle unique - Taxe sur les Surfaces Commerciales (TaSCom) - Modulation du tarif de la taxe - Application d'un coefficient multiplicateur pour 2014 - Dispositions applicables à Martignas-sur-Jalle - Décision -

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2013/7/ 58 Dotation Communautaire de Croissance et de Solidarité (DCCS) 2013 - Adoption

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2013/7/ 59 Adhésions aux associations 2013 - Délibération cadre - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2013/7/ 60 AMBARES-ET-LAGRAVE - Société Anonyme d'HLM LOGEVIE - Réhabilitation des 47 logements collectifs locatifs des bâtiments B et C de la résidence Les Erables, impasse Barrus - Emprunt principal de 2.418.000 €, du type Réhabilitation, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2013/7/ 61 BORDEAUX - Société Anonyme d'Economie Mixte InCité - Acquisition et amélioration d'un immeuble permettant la réalisation de 7 logements collectifs locatifs, situé 3, rue Dumercq - Emprunts principaux de 41.097 € et 138.372 €, de type PLAI, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2013/7/ 62 BORDEAUX - Société Anonyme d'Economie Mixte InCité - Acquisition et amélioration d'un immeuble permettant la réalisation de 2 logements collectifs locatifs, situé 26, rue Buhan - Emprunts principaux de 64.641 € et 132.399 €, de type PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2013/7/ 63 BORDEAUX - Société Anonyme d'Economie Mixte InCité - Acquisition et amélioration d'un immeuble permettant la réalisation d'un logement collectif locatif, situé 26, rue Buhan - Emprunts principaux de 19.482 € et 39.905 €, de type PLAI, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2013/7/ 64 BORDEAUX - Société Anonyme d'Economie Mixte InCité - Acquisition et amélioration d'un immeuble permettant la réalisation de 3 logements collectifs locatifs, situé 19, rue des Pontets - Emprunts principaux de 30.451 € et 198.151 €, de type PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2013/7/ 65 BORDEAUX - Société Anonyme d'Economie Mixte InCité - Acquisition et amélioration d'un immeuble permettant la réalisation d'un logement collectif locatif, situé 19, rue des Pontets - Emprunts principaux de 9.924 € et 64.575 €, de type PLAI, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2013/7/ 66 BORDEAUX - Société Foncière d'HABITAT ET HUMANISME - Acquisition et amélioration d'un immeuble permettant la réalisation d'une maison relais de 21 logements collectifs locatifs, situé 81-83, rue Lachassaigne - Emprunt principal de 458.000 €, de type PLAI, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2013/7/ 67 BORDEAUX - Société Foncière d'HABITAT ET HUMANISME - Acquisition et amélioration d'un immeuble permettant la réalisation de 2 logements collectifs locatifs, situé 81-83, rue Lachassaigne - Emprunt principal de 51.000 €, de type PLAI, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2013/7/ 68 LORMONT CARRIET-SUD - Société Anonyme d'HLM DOMOFRANCE - Charge foncière et construction de 9 logements collectifs locatifs, place Magendie, rues Louis Beydts et Jacques Thibault - Emprunts principaux de 142.724 € et 508.686 €, du type PLAI, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2013/7/ 69 LORMONT CARRIET-SUD - Société Anonyme d'HLM DOMOFRANCE - Charge foncière et construction de 35 logements collectifs locatifs, place Magendie, rues Louis Beydts et Jacques Thibault - Emprunts principaux de 851.030 € et 3.298.514 €, du type PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2013/7/ 70 DIVERSES COMMUNES - Société Anonyme d'HLM DOMOFRANCE - Travaux de réhabilitation de 24 résidences - Emprunt principal de 4.791.077 €, de type Réhabilitation, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. FREYGEFOND

2013/7/ 71 EYSINES - Société Anonyme d'HLM MESOLIA HABITAT - Charge foncière et acquisition en VEFA de 6 logements collectifs locatifs, résidence Aliénor, lieu-dit Le Caillou, rue du Ronteau Gaillard - Emprunts principaux de 164.822 € et 318.339 €, du type PLAI, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

Le groupe des élus communistes et républicains vote contre.

M. FREYGEFOND

2013/7/ 72 EYSINES - Société Anonyme d'HLM MESOLIA HABITAT - Charge foncière et acquisition en VEFA de 14 logements collectifs locatifs, résidence Aliénor, lieu-dit Le Caillou, rue du Ronteau Gaillard - Emprunts principaux de 500.014 € et 961.033 €, du type PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

Le groupe des élus communistes et républicains vote contre.

M. GAÜZERE

2013/7/ 73 Participation de la CUB au financement de la protection sociale complémentaire des agents - Choix de l'offre et modalités de participation de la CUB - Décisions - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. GELLE

2013/7/ 75 Mise à disposition de la Communauté urbaine de Bordeaux d'un réseau de communications électroniques à haut débit sur la commune de Saint-Médard-en-Jalles - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. GELLE

2013/7/ 76 Délégation de service public - Réseau Métropolitain haut débit de télécommunications INOLIA - Autorisation de signature de l'avenant n°8

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. HERITIE

2013/7/ 77 LGV SEA - Convention relative au financement des travaux d'élargissement du Pont René Coty prévus dans le cadre du protocole d'Ambarès et Lagrave Indice 2 - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. HERITIE

2013/7/ 78 Convention particulière pour le financement de la seconde phase d'Aliénor système d'exploitation dynamique du trafic sur la rocade bordelaise et ses pénétrantes

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme ISTE

2013/7/ 80 Marchés Publics - Restructuration de l'Hôtel de la Communauté Urbaine de Bordeaux - Lot 9 : Energie GTC - Electricité - Sécurité incendie - Appel d'offres ouvert - Avenant N° 4 - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme ISTE

2013/7/ 81 Marchés Publics - Restructuration de l'hôtel de la Communauté Urbaine de Bordeaux - Lot 2 : Menuiseries extérieures - Verrière - Structure secondaire - Appel d'offres ouvert - Avenant N° 3.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. LABARDIN

2013/7/ 82 Elaboration du règlement local de publicité intercommunal de La Communauté urbaine de Bordeaux - Prescription de l'élaboration du règlement local de publicité intercommunal pour la commune de Martignas-sur-Jalle - Ouverture de la concertation - Décisions

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. LABARDIN

2013/7/ 83 Révision du Plan Local d'Urbanisme de La Communauté urbaine de Bordeaux - Prescription de la mise en révision du Plan Local d'Urbanisme de Martignas-sur-Jalle - Intégration dans le PLU 3.1 de La Communauté urbaine de Bordeaux - Ouverture de la concertation - Décisions

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. LABISTE

2013/7/ 84 Service d'Archéologie préventive- Durée de réalisation des opérations d'archéologie préventive et délégation de compétences par le Conseil de Communauté au Président.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. LAMAISON

2013/7/ 85 Gradignan - Itinéraires de découverte des espaces naturels - Acquisition d'une parcelle le long de la Rouille du Moulet - Subvention 2013 - Décision - Convention - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. LAMAISON

2013/7/ 86 Bordeaux - Aménagement paysager du parc aux Angéliques - Phase 5 - Subvention 2013 - Décision - Convention - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. LAMAISON

2013/7/ 87 Association interprofessionnelle Régionale Bio Aquitaine "ARBIO Aquitaine" - Amélioration de l'offre alimentaire bio et locale et de la consommation responsable sur le territoire de la Communauté urbaine de Bordeaux - Subvention 2013 - Décision - Convention - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. LAMAISON

2013/7/ 88 Villenave d'Ornon - Zone de Prémption au titre des Espaces Naturels Sensibles (ZPENS) - Plan de gestion de l'Espace Naturel Sensible du Bassin versant de l'Eau Blanche (3e année) - Décision - Convention - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme LIRE

2013/7/ 90 Bassens - Avenue Bellerive des Moines - Transfert de gestion par le Grand Port Maritime de Bordeaux au bénéfice de la Communauté urbaine de Bordeaux - Avenant n° 1 - Autorisation - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. ROSSIGNOL

2013/7/ 91 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

Mme DE FRANCOIS

2013/7/ 92 Territoires Atlantiques - Metro'num 2013 - 19 & 20 septembre 2013 - Hangar 14 - Bordeaux -Subvention de la CUB - Reconduction - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2013/7/ 93 Cenon Cité Sellier- Convention financière - versement d'une subvention d'équipement pour la réalisation d'une étude pré-opérationnelle - Convention - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2013/7/ 94 Lormont Génicart - Convention financière Domofrance /CUB relative au raccordement au réseau de chaleur secondaire des résidences « la Ramade » et « Duncan Lewis » - Convention - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2013/7/ 95 Loi n° 95.127 du 8 février 1995 relative aux marchés publics et délégation du service public - Bilan des acquisitions et cessions foncières réalisées en 2012 - Tableau récapitulatif des cessions d'immeubles avec coût historique - Acceptation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2013/7/ 96 ADEF - Association des Etudes Foncières - Assises nationales du foncier 2013 - Subvention de fonctionnement - Décision - Convention - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2013/7/ 97 BORDEAUX - Immeuble bâti sis 102 avenue Emile Counord cadastré RC 97 - Cession à l'OPH Aquitanis - Décision Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2013/7/ 98 MERIGNAC - Projet AEROPARC - Acquisition de la propriété de Madame Nellie Croizette sise chemin du Phare et 47 avenue Marcel Dassault - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2013/7/ 100 CENON - ZAC Mairie Pont Rouge - Secteur A - cession des parcelles communautaires bâties cadastrées AY 334 et 335 à l'OPH Aquitanis - Complément à la délibération n° 2012/687 du 28 septembre 2012 - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TURON

2013/7/ 101 Montant des pénalités applicables dans le cadre du contrat d'affermage de l'assainissement - Exercice 2012 - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TURON

2013/7/ 102 Marchés Publics n°11341U - Réalisation de collecteur d'assainissement unitaire Amont Carreire / Bordeaux- Mérignac / Rue Eugène Jacquet et rue Francisco Ferrer - Appel d'offres ouvert - Avenant n°1- Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TURON

2013/7/ 103 Service public de l'eau potable- Poursuite expérimentale des Espaces Info économies d'eau pour l'année 2013 - Subvention attribuée au SMEGREG - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TURON

2013/7/ 104 Désignation des représentants communautaires au sein du Syndicat Intercommunal d'adduction d'eau et d'assainissement de Saint Jean d'Illac-Martignas - Adoption

DÉSIGNATIONS EFFECTUÉES

Mme LACUEY

2013/7/ 105 Association Centre d'information sur les Droits de la Femme et des Familles de la Gironde (CIDFF) - Subvention de fonctionnement 2013-2015 - Convention triennale - Autorisation - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. MAURRAS

2013/7/ 106 Soutien de la Communauté Urbaine de Bordeaux à ATIS La Fabrique à Initiatives - Subvention - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. MAURRAS

2013/7/ 107 Association Aquitaine Active - Subvention de la Communauté Urbaine de Bordeaux - convention - Décision - Autorisation.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme TERRAZA

2013/7/ 108 Chambre d'Agriculture de la Gironde - Programme d'actions 2013 - Subvention 2013 - Décision - Convention - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

(2013/7/ 34 et 89 Numéros non attribués)

Affaires dégroupées**M. FREYGEFOND**

2013/7/ 54 Projet de budget supplémentaire 2013 - Examen - Décisions - Adoption

M. Ludovic FREYGEFOND présente ce Budget Supplémentaire à l'aide d'un diaporama.

M. Jean-Claude GALAN indique que les élus Communistes et Républicains voteront pour ce budget supplémentaire qui n'appelle pas de commentaires particuliers de leur part, si ce n'est qu'ils observent avec inquiétude le fléchage des excédents vers la réduction du recours à l'emprunt. C'est une tendance qu'ils contestent depuis longtemps et qui souligne l'impuissance des collectivités locales face au monde bancaire, ce dernier continuant à imposer sa loi, y compris face à la puissance publique. Cela est regrettable à leur avis, surtout quelques semaines après une conférence économique et sociale dont l'un des buts aurait pu être de débattre avec le monde bancaire de nouvelles règles de financement de l'économie et du financement des projets utiles. Il fait observer combien de logements sociaux supplémentaires ou de routes remises en état on pourrait avoir avec ces 35 M€ que l'on va retirer des griffes de l'emprunt bancaire. Mais, cette pratique les inquiète d'autant plus qu'elle s'inscrit dans une logique de réduction des demandes émanant des services ; dans ce rapport comme dans les précédents, on appelle cela, et il cite, « *des efforts faits par les services qui tiennent mieux compte du contexte* ».

Si leur Groupe s'est félicité de la meilleure consommation des crédits 2012, pour autant, il n'est pas question de cautionner une politique de restriction des demandes émanant des services, car, lorsque l'on ambitionne 50 000 logements autour des axes de transports, 55 000 hectares pour la nature, et 75 000 nouveaux emplois, cela signifiera évidemment de fortes demandes des services pour mettre en œuvre les services publics qu'attendent leurs concitoyens. C'est pourquoi ils sont également inquiets de la mise en œuvre du Comité

d'Engagement sur le PPI, dont le travail s'est pour l'instant résumé à des coupes aveugles sur les projets utiles. Il indique qu'ils seront vigilants à ce que la Communauté continue à se doter des moyens financiers nécessaires à l'exercice de ses missions de service public.

M. Patrick BOBET souligne qu'après le compte administratif 2012, il s'agit en fait du deuxième bilan d'étape du budget en cours. Certes, si l'excédent dégagé au CA 2012 est en baisse de 9 M€, il estime quand même possible de dresser un constat de bonne santé financière, qui existe depuis quinze ans, rappelle-t-il.

Il relève en particulier le virement de 47,5 M€ du fonctionnement vers l'investissement, ce qui démontre à quel point ils doivent porter leurs efforts très lourdement sur ces économies de fonctionnement, car c'est autant d'investissements possibles pour les années à venir, ce qui permet donc de diminuer de 35,5 M€ leur prévision d'emprunts, passant de 103 prévus à 82 en fait, soit donc une baisse de 34 % des prévisions, ce qui est important à son avis. Il ajoute que ce moindre recours à l'emprunt a pour corollaire une capacité de désendettement toujours très performante, puisqu'elle se situe à moins de deux ans (1,8 exactement). Il considère que c'est bien sûr de bon augure, et tout à fait rassurant pour les investissements lourds qui sont devant eux, ceux liés au tramway en particulier.

Il annonce que les élus de Communauté d'Avenir voteront donc ce budget.

M. Ludovic FREYGEFOND est un peu en désaccord avec Jean-Claude GALAN sur l'emprunt, mais ils ont déjà eu l'occasion de le dire. Il pense qu'ils sont là pour ajuster au mieux leurs crédits et qu'au contraire, sans doute qu'ils seront moins dépendants des banques s'ils arrivent à réduire leurs prévisions d'emprunts. On peut considérer que l'on n'est pas là pour thésauriser, en tout cas ce n'est pas leur souci, et il rappelle que l'objectif est bien de dépenser leurs inscriptions budgétaires. Il ajoute que les excédents sont là également pour ajuster au mieux leur budget supplémentaire et ils ne sont pas là pour venir payer, quand ils n'en ont pas d'utilité, des frais aux banques. Il estime qu'ils gèrent au mieux avec les services. Il entend bien leurs demandes supplémentaires sur les moyens des services, mais là aussi, il croit qu'il y a une gestion plutôt rigoureuse de la part de leurs services sur le fonctionnement.

M. le Président Vincent FELTESSE remercie à nouveau pour le travail fait par les services, la commission, et le Vice-Président. Il note qu'effectivement, ils sont dans une situation financière saine, mais ils savent bien qu'ils ont des enjeux majeurs dans les années qui viennent.

Puis il met aux voix ce projet de Budget supplémentaire.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUPRAT

2013/7/ 44 DSP Transports - Prolongation unilatérale

M. Christophe DUPRAT présente ce rapport et rappelle qu'ils ont à cet instant, deux candidats qui ont montré un intérêt sur la délégation.

M. le Président Vincent FELTESSE précise qu'il y a deux aspects dans cette délibération : Il y a un aspect prolongation de la Délégation de service public jusqu'à la fin de

l'année 2014, pour se recalculer sur un calendrier plus habituel et ils auront l'occasion d'en parler, et un second aspect, qui apparaît peut-être moins dans la rédaction administrative de la délibération, qui est de dire que pour l'instant, ils n'ont pas trouvé un accord entre Kéolis et la Communauté urbaine de Bordeaux sur le coût de cette augmentation de quelques mois. Comme il a pu le dire, l'enjeu est moins sur le coût financier que sur la base que cela peut représenter pour les négociations à venir pour la prochaine délégation de service, puisque comme il l'a dit à différentes occasions, autant la dernière DSP a plutôt été très bien négociée, avec des bons résultats pour la Communauté urbaine de Bordeaux, autant il faut que l'on s'assure que les conditions soient aussi bonnes pour la prochaine, ce qui n'est pas forcément évident. Il indique donc qu'ils sont dans une discussion serrée avec l'actuel délégataire.

M. Michel OLIVIER souligne que M. le Président lui coupe pratiquement l'herbe sous le pied par son intervention préliminaire.

Il ne reviendra pas sur leur position que tout le monde connaît ici sur les services publics de transport urbain notamment, à savoir qu'ils sont, sans ambiguïté, en faveur de la gestion en régie.

Quoi qu'il en soit, les choix ont été faits par une large majorité de cette assemblée, mais malgré tout, ils considèrent que la guerre que se livrent les grands groupes (sachant qu'il y en a trois à base française mais bien d'autres au niveau européen pour les transports publics urbains), est préjudiciable au service public et donc en définitive, aux usagers. Cette logique du projet de la rentabilité est nuisible à son avis à la qualité du service. Bien que, comme M. le Président vient de le rappeler, ils avaient tellement cadré juridiquement le déroulé de la gestion dans le contrat précédent, qu'ils n'avaient pris aucun risque, et que la totalité de ces risques étaient pratiquement pris par le délégataire, cela a eu un certain nombre de conséquences, puisqu'il y a eu recours à la sous-traitance, dans des conditions sur lesquelles il ne reviendra pas, ayant évoqué cet aspect de la question lors du dernier Conseil de Communauté. Mais, il voudrait insister sur un des aspects. Il observe que l'une des variables de ces contrats de transport, c'est évidemment les salariés, et ils ont vécu, depuis la signature de ce contrat il y a maintenant cinq ans, une volonté permanente du délégataire de remettre en cause les acquis sociaux des salariés, mais aussi d'ailleurs l'économie du contrat, c'est-à-dire de remettre en cause les promesses mirifiques qu'il avait faites pour obtenir le contrat, en matière de fréquentation, de recettes, etc. Et notamment, vis-à-vis des salariés, il évoque une augmentation constante de la productivité pour améliorer la rentabilité du contrat. Dans cette situation, il estime qu'il n'y a pas une volonté d'améliorer le service de la part du délégataire, mais de mettre les salariés au diapason d'un contrat qui s'est tout de suite avéré déficitaire, d'où le problème crucial pour la prochaine délégation.

Il souligne que les salariés de services publics ne peuvent vivre selon les aléas de la concurrence que se livrent ces grands groupes. Les élus Communistes et Républicains sont au contraire convaincus que c'est la qualité de leur statut qui est un des atouts de la qualité du service public auquel ils sont très attachés. Toutes les rencontres qu'il y a eues avec l'ensemble des organisations syndicales de cette entreprise de 2 000 salariés, montrent à leurs yeux qu'ils sont très attachés à la notion de service public. Ils ne peuvent passer cinq ou huit ans, selon le choix qu'ils feront, comme ils viennent de les vivre, et les salariés de TBC ne peuvent vivre avec un pistolet sur la tempe relatif à leurs acquis sociaux.

Il rappelle que ces salariés ont demandé à M. le Président de prendre des engagements quant à l'insertion d'un certain nombre de clauses sociales dans le futur contrat, et il leur a été répondu favorablement. Lors de la dernière rencontre qu'ils ont eue avec les organisations syndicales, ils ont fait part de leur satisfaction quant aux réponses et aux engagements de M. le Président, mais maintenant, il faut que cet engagement se concrétise, et que dans le cahier des charges, soient mentionnées quelques lignes réservées à l'engagement qu'ils demandent au futur délégataire de respecter, pendant la durée du contrat, sur les clauses sociales qui régissent cette entreprise.

Il annonce que bien entendu, ils voteront cette délibération.

M. Yohan DAVID souhaite évoquer des clauses sociales dans les marchés publics, mais celles qui permettent l'insertion professionnelle des publics suivis par les PLIE, les missions locales, et des chômeurs de longue durée. C'est l'occasion sur les DSP, celle-ci ou sur d'autres, d'être un levier important pour leurs structures d'insertion, voire pour les acteurs de l'ESS, dans le but de permettre à des gens très éloignés de l'emploi, au moment où le chômage explose tous les ans de façon récurrente à peu près depuis 2009. Il suggère donc d'inviter à le faire sur les DSP.

Il fait également observer, à titre de comparaison, que sur le territoire de Bordeaux, ils ont réalisé 104 000 heures l'année dernière, avec plus de 77 000 sur les marchés publics de la Ville et il pense que la CUB peut et doit se développer de façon plus forte, parce qu'elle revendique un peu moins de 66 000 heures, et que les DSP et les grands chantiers doivent être l'occasion de diversifier.

A titre d'exemple, il signale que des clauses d'insertion proposées dans une DSP, c'est la possibilité de former des personnes aux métiers de la mécanique, et c'est un métier où l'on peut trouver du travail très facilement à l'extérieur. Il estime que cela peut être aussi une façon d'aider au retour à l'emploi pérenne, pas forcément dans la structure, mais sur le marché privé, de personnes éloignées et qui, aujourd'hui, ont besoin réellement d'un emploi.

M. Gérard CHAUSSET annonce que les élus EELV voteront bien sûr cette délibération et personnellement, il est plutôt satisfait, justement, de l'attitude de la Communauté urbaine de Bordeaux sur ce dossier. Il leur semble nécessaire, voire important, d'abord de préserver la future négociation, et donc d'avoir une attitude ferme qui permette en tout cas de les mettre dans de bonnes dispositions pour la prochaine négociation.

Il n'est pas tout à fait d'accord avec son collègue Michel OLIVIER et pense que parler de pistolet sur la tempe est un peu exagéré. Il rappelle tout de même que depuis quelques années, il n'a pas vu qu'il y ait eu énormément de grèves, contrairement aux autres années, ce qui veut dire que globalement, même si la situation n'est sûrement pas parfaite, il y a tout de même un climat qui est apaisé, et c'est plutôt une bonne chose.

Il insiste par ailleurs sur la qualité du service qui a été rendu et qui s'est faite, bien sûr, avec les salariés, il suffit de voir les progressions de fréquentation, même s'il y a un retard par rapport aux objectifs, comme tout le monde en convient. La trajectoire qui a été définie au départ est poursuivie et cela lui semble une bonne chose, et il estime que la qualité, aujourd'hui, du réseau de Bordeaux est reconnue, et il ne pense pas que cette qualité puisse être atteinte avec des salariés, des conducteurs de bus, qui auraient symboliquement un pistolet sur la tempe. Il considère qu'il faut savoir raison garder. Que les

salariés soient inquiets et qu'ils veuillent préserver leurs avantages et leurs acquis lui semble tout à fait normal, et c'est la logique des choses. En revanche, il pense que ce type d'expression n'est pas tout à fait à la hauteur de la situation.

M. Michel OLIVIER l'interrompt pour dire qu'il ne la retire pas.

M. Gérard CHAUSSET répond qu'il n'y a pas de souci, chacun étant responsable de ses propos. Il précise à l'attention de leur collègue Yohan DAVID qu'en ce qui concerne en tout cas le chantier du tramway, il y a des clauses d'insertion et il y a donc des publics en insertion qui sont recrutés par les entreprises sur le chantier.

Mme Brigitte TERRAZA souhaite revenir sur la demande de Michel OLIVIER relative à la clause sociale, tout simplement pour dire qu'en effet, il est juridiquement difficile d'intégrer cette clause dans le corps même du cahier des charges, comme le sait son collègue. Elle rappelle qu'il y a quand même eu un engagement de mettre les 152 accords en annexe de ce cahier des charges et que le M. le Président s'est engagé dans l'étude des offres, à mettre cette clause sociale au cœur des délibérations. Elle pense donc qu'il s'agit d'une bonne garantie aussi pour les salariés.

M. Christophe DUPRAT, pour répondre à Michel OLIVIER, estime qu'ils peuvent être collègues et ne pas partager tous les propos qu'ils peuvent tenir. Il insiste sur le fait qu'en dehors de cette délégation de service public, on a maintenu en permanence un dialogue avec les salariés, et il tient quand même à rappeler la mise en place de l'observatoire sur la sécurité au niveau de l'agglomération avec les forces de police et de gendarmerie, et le procureur de la République, ce qui constitue un progrès considérable, avec la mise en place de la vidéosurveillance sur les véhicules, alors qu'il y avait de grosses difficultés par rapport à cela. Il tient aussi à rappeler quand même au passage que les négociations annuelles obligatoires en 2011, en 2012, ont été signées, ce qui n'a pas généré de grève à un moment où le commerce local bordelais et de la CUB a besoin d'avoir des transports qui marchent. Il souhaite parler aussi un peu des embauches, à un moment où tous les matins, on ouvre son journal en voyant des chiffres catastrophiques, pour citer 99 embauches en 2012, plus de 300 depuis le début de la DSP, ce qui en fait quand même aujourd'hui un recruteur important de notre agglomération.

Sur la guerre entre DSP qui serait au détriment des usagers, il a envie de dire que celle entre Véolia et Kéolis sur cette DSP a été à l'avantage des usagers, parce qu'on n'aurait peut-être pas eu les propositions que l'on a eues s'il n'y avait pas eu une vraie guerre entre les deux délégataires. Il pense que cela a plutôt été une chance pour l'agglomération. Il considère qu'il faut continuer à discuter, se préserver avec une future DSP qui soit la plus avantageuse pour la Communauté urbaine de Bordeaux, pour les usagers et pour les salariés.

M. le Président Vincent FELTESSE ne reviendra pas sur les discussions récurrentes qu'ils ont sur les délégations de service public, estimant que c'est un bon outil potentiel s'il y a une concurrence entre les opérateurs et si la puissance publique est suffisamment « armée » pour discuter avec les opérateurs. Il pense qu'ils l'ont montré ces derniers temps.

Concernant la délégation qui est en train de s'achever ou qui va s'achever dans dix-huit mois, il considère que le résultat est plus que satisfaisant avec l'augmentation de la fréquentation de plus de 30 %, un taux de satisfaction des usagers de plus de 90 % s'il se souvient bien, un certain nombre d'embauches, un coût limité pour la puissance publique,

Kéolis Bordeaux perdant en effet pas mal d'argent, et une assez bonne réactivité du délégataire.

Maintenant, la prochaine échéance est effectivement la prochaine DSP avec la finalisation du cahier des charges que l'on doit remettre dans les jours qui viennent, et il précise qu'on verra ce qu'il est possible de faire ou pas sur les clauses d'insertion, en sachant que la Communauté urbaine de Bordeaux est plutôt exemplaire là-dessus, et appuie un certain nombre de communes au niveau de la CUB, pour qu'elles aient elles-mêmes des clauses d'insertion. Il estime que la partie sociale, sur laquelle il a pris des engagements, est un levier très intéressant, et il souligne que la dernière rencontre qu'on a eue avec l'intersyndicale s'est faite dans un climat plutôt serein, même si, ce qui est normal, chacun avait ses revendications. Il indique qu'il y aura, après, un cycle de négociations qui sera très intense, à partir du mois d'avril 2014, mais, en sachant que l'on s'est gardé plusieurs leviers, parce que le risque serait qu'il n'y ait pas vraiment de concurrence entre les deux opérateurs, puisque Kéolis considérerait qu'ils ont un trop bon résultat, et Véolia Transdev qu'ils ne sont pas encore suffisamment à niveau. Auquel cas, il fait observer qu'on pourrait être amenés à faire le choix d'une délégation de courte durée, cinq ans ; c'est beaucoup de travail, mais cela leur permettrait ensuite d'avoir des conditions plus optimales.

Puis il met aux voix cette délibération.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. le Président Vincent FELTESSE propose, s'ils en sont d'accord, de laisser la parole à Gérard CHAUSSET pour qu'il présente le SDODM à leurs collègues non Vice-Présidents avant d'entamer un débat sur ce sujet.

Présentation de l'étape 2 du Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains.

M. Gérard CHAUSSET assure la présentation de ce dossier à l'aide d'un diaporama qu'il commente.

M. Jean-Jacques BENOIT trouve le travail qui est réalisé à travers la précédente délibération et les informations que vient de leur donner Gérard CHAUSSET extrêmement intéressant et positif, et on ne peut à son avis, que louer le travail réalisé par les services et les élus de la Communauté urbaine de Bordeaux. Il n'en demeure pas moins que pour la Ville de Pessac, ils sont confrontés à des éléments très positifs de ces délibérations, et il leur faut arriver à penser les temps différents de la mise en œuvre de la DSP Transports et en même temps, du SDODM. Comme l'a dit le Vice-Président il y a quelques instants, la DSP Transports est pour 2015 et ils ont par ailleurs l'arrivée de la nouvelle phase du tramway à la gare de Pessac Alouette. Ils doivent donc, là également, penser à la façon dont vont se faire les liaisons entre ce qui sera la future DSP Transports et les quartiers environnants, d'autant qu'il rappelle qu'ils auront, vers 2017/2018, dans le grand ouest de la ville de Pessac, la venue d'un nouvel équipement de tourisme et de loisirs qui va être le zoo de Bordeaux Pessac, SAVE, qui va également générer des demandes en transports et en desserte de transports publics. Ils souhaitent donc que ces deux temps différents, 2015/2025, soient réellement pensés par la Communauté urbaine de Bordeaux en termes de « mécano » pour les transports. Ils ont obtenu, et il en est ravi, que la Communauté urbaine de Bordeaux, dans le cahier des charges de la DSP Transports, mette en avant cette question que l'on appelait avec Kéolis, la fameuse « flexo 82 », qui venait de

Gradignan, qui passait par la gare de l'Alouette, qui allait vers Mérignac et éventuellement vers Blanquefort. Il leur faut arriver à penser ces services de transport qui sont des dessertes pour les quartiers environnants.

Et en deuxième temps, il convient de penser, de la gare de l'Alouette vers la zone aéroportuaire, la future ligne éventuelle de transport entre Bordeaux Saint-Jean, la gare de l'Alouette et l'aéroport, et de ce point de vue-là, il leur semble nécessaire d'étudier non seulement une proposition, mais peut-être une deuxième, qui leur paraîtrait intéressante, passant éventuellement par le parc animalier et végétal de SAVE.

Il souligne, à travers l'exemple de Pessac, qu'ils sont sur deux temporalités différentes et qu'il leur faut bien les maîtriser pour un meilleur service de transports publics.

M. Michel LABARDIN souligne s'être exprimé hier en Bureau, en particulier sur le lot 4 desserte Pellegrin, Campus Talence, Gradignan, et il associe à ses réflexions le maire de Talence, **Alain CAZABONNE** qui est absent ce matin, puisqu'ils ont trouvé un accord sur le tracé qui permette la desserte par le quartier de Thouars et un nouveau franchissement sur la rocade. Il précise que ce n'est pas le tracé le plus direct, mais c'est celui qui permet de trouver un compromis entre les deux villes et de desservir les plus fortes densités d'habitants, en particulier sur Thouars à Talence et les quartiers Favard, et l'ensemble des collectifs de Gradignan, plus au sud. Aussi peuvent-ils retenir cette hypothèse sur le tracé.

Sur le mode de déplacement, ils sont en désaccord complet avec les propositions, et il tient à exprimer plusieurs remarques. Il signale d'abord qu'entre les études de 2009 et celles de 2013, il y a des dissonances importantes sur l'évaluation de la capacité de population à transporter qui leur semble sujette à caution. Il pense qu'il serait très utile de reposer tout cela à plat et de les examiner plus attentivement, d'autant, comme il le disait hier, que dans les études SYSTRA qui viennent d'être réalisées, il y a 30 % d'écart environ entre la proposition et les études faites en mai 2009 par le bureau d'études EGIS RAIL.

Il voudrait également renvoyer à l'étude faite par l'Agence d'urbanisme et examinée au Bureau du 10 février 2011 sur le schéma directeur, dans laquelle, selon trois scénarios et en particulier des hypothèses de part modale, le scénario Ambition élevée préconisait pour ce secteur comme sur celui de Saint-Médard d'ailleurs, une offre urbaine renforcée très fortement en tramway court ou BHNS, et l'Ambition Plan climat leur indique une offre urbaine à renforcer par Tramway long ou BHNS. Il estime donc qu'ils sont loin, par le mode de transport proposé, à savoir bus en site propre intégral, des préconisations qui avaient été faites en ce temps-là.

Il précise que sa réflexion s'inscrit dans une aire beaucoup plus large à desservir, et s'ils veulent que les populations qui viennent matin et soir depuis une aire élargie du SCOT au sud de l'agglomération bordelaise, jusqu'à 40-50 km et au-delà même de notre SCOT, s'arrêtent et qu'elles n'envahissent pas leurs quartiers de ville, il est important de pouvoir les capter par un mode de transport performant et attractif. Il considère que s'ils veulent desservir les densités de population de leurs deux villes avec les projets urbains qu'ils ont et une démographie qui croît à un rythme soutenu, il leur faut un mode de transport également très attractif, de même s'ils veulent que la rocade puisse être décongestionnée. Il rappelle qu'à cet endroit-là, la rocade est déjà à deux fois trois voies et ils savent maintenant par les études que c'est près de 20 % de l'occupation physique de la rocade qui est représentée par du trafic poids lourds de fret. Il ajoute que c'est l'axe Nord/Sud par la rocade Est, et que

le franchissement pourrait s'accompagner d'une aire pour les véhicules automobiles, qui permettrait de suite de se brancher sur un transport collectif beaucoup plus lourd et ainsi, améliorer la sécurité et décongestionner la rocade.

Il indique aussi que s'ils veulent également que le campus soit mieux desservi, et notamment mettre en liaison tous les sites campus, c'est-à-dire le Campus TPG, Bordeaux II/CHU/Pellegrin, mais aussi Xavier Arnozan et Haut-Lévêque, que s'ils veulent desservir également et le mettre en relation avec le Campus de Bordeaux centre Chartrons ou le pôle de gestion rive droite, il faut un mode de transport homogène pour les étudiants, qui aujourd'hui, souffrent d'une thrombose de la ligne D et qui, depuis Bordeaux II, n'ont pas accès facilement aux autres sites de campus.

Pour toutes ces raisons, il considère que le bus en site propre est une solution sous-estimée, qui n'est pas à la hauteur de l'enjeu, et qui n'est une solution ni pour aujourd'hui, ni pour demain.

Il fait observer que lorsque M. CHAUSSET dit qu'un bus en site propre ou un BHNS peut demain se transformer en tramway, c'est totalement faux, car il est évident que lorsque l'on a fait un premier investissement, on ne vient pas à court terme en faire un deuxième. De ce point de vue, il les renvoie au très bel ouvrage qui leur a été adressé à tous par le Pôle Mobilité il y a quelques mois, sur les tramways en France, avec une belle analyse et une belle iconographie, d'ailleurs, des tramways dans les différentes villes françaises. Il signale que si on se reporte à la ville de Nantes qui a beaucoup servi d'exemple dans cette assemblée, on y lit les commentaires des élus qui leur disent qu'en période de difficultés financières, ils ont opté pour un BHNS qui est aujourd'hui saturé et sursaturé, et que si c'était à refaire, ils choisiraient un mode de transport collectif beaucoup plus lourd. Il pense donc que cela doit leur servir d'exemple.

Enfin, il est de ceux qui pensent que, certes, le bus en site propre offre une capacité de desserte fine intéressante, mais s'il faut penser l'avenir, il leur faut un mode de transport qui soit homogène, et la poursuite d'une politique de tramway est la seule qui soit à la mesure de l'ambition millionnaire de l'agglomération et d'un réseau unifié à l'échelle départementale.

Il croit que pour toutes ces raisons, la Ville de Gradignan, soutenue par la population, ne pourra pas accepter ce qu'il appellera une inégalité territoriale, pour ne pas employer le mot de discrimination. Il estime qu'ils sont vraiment en dessous de ce qui doit être réalisé, et il a donc un avis très défavorable sur cette proposition qui n'est pas à la hauteur de l'enjeu, ni sur leur secteur, ni sur notre agglomération.

Il estime que M. le Président comprendra qu'en clair, pour eux, la copie est à revoir !

M. Jacques MANGON précise que ce que vient de leur annoncer le Vice-Président aux transports de demain, constitue pour eux, du point de vue du lot numéro 3, une véritable déception. Il constate qu'en effet, finalement, la CUB persiste et signe dans ce qu'ils avaient considéré comme étant une erreur, lorsque la troisième phase du tramway a été initiée et décidée ici-même, puisque Saint-Médard-en-Jalles se trouvait dans une situation de véritable zone discriminée en termes de transports et d'accès aux autres zones de la Communauté urbaine de Bordeaux. Il fait remarquer qu'ils sont la zone la plus loin du centre-ville de Bordeaux (15 ou 16 km du centre), et ils ont un besoin absolument urgent de transports en commun. Il y a une population à forte croissance, et il est bien évident à son avis, que le Bus à Haut Niveau de Service n'est pour eux qu'une espèce de lot de consolation, mais qui ne change pas en profondeur la donne. Il estime donc que c'est une

erreur sur le mode, que c'est un manque d'ambition singulier par rapport à des compétences fondamentales qui sont celles de la Communauté urbaine de Bordeaux, et il déplore qu'ils soient souvent tentés de sortir un peu de leurs compétences fondamentales pour dépenser des sommes qui seraient plus utiles dans des secteurs comme celui des transports, qui sont véritablement un levier de modernité et de modernisation absolument essentiel dans une agglomération qui envisage d'être millionnaire à relativement court terme.

Cette situation d'angle mort, véritablement, des transports, dans laquelle ils vont finalement mettre Saint-Médard-en-Jalles et les 30 000 habitants qui y habitent, ainsi que la zone qui est autour de cela qui est en forte croissance, est une situation qu'ils ne peuvent pas accepter. En tout cas, à titre personnel bien entendu, il s'élèvera contre les choix qui sont faits, qui enterrent un petit peu plus cette partie-là du quadrant nord-ouest, et il le déplore très fortement.

M. Thierry GELLE déclare intervenir sur le lot 4 pour le maire de Talence, qui est empêché, et non absent. Il ne reviendra pas sur le tracé qui a été développé par M. le Maire de Gradignan, mais simplement sur les estimations de fréquentations qui semblent sous-dimensionnées et qui conduisent à envisager des bus. Il rappelle que la ligne B de tramway et son succès les ont un petit peu pris de court, et que sa saturation récurrente commence à rebuter certains utilisateurs qui reviennent vers la voiture. Il estime qu'il faudrait tirer les enseignements de cette situation et réaliser un tramway allant du CHR jusqu'aux limites de la CUB. Il rappelle également que le Conseil général a récemment modernisé son réseau Trans'Gironde, harmonisé les tarifs depuis septembre dernier, et a constaté une hausse de la fréquentation de 70 %. Il fait donc observer qu'aujourd'hui, avec un abonnement Modalis qui combine Trans'Gironde et TBC, un habitant de Léognan, de Créon ou de Lacanau, paye 2,4 € l'aller-retour par jour ouvré et 1,5 € s'il a moins de 28 ans, pour se rendre en tout point de la CUB ; donc, avoir une ambition forte sur les capacités de TCSP allant jusqu'aux limites de la CUB est, de manière évidente, réduire le nombre de voitures dans l'agglomération.

Concernant le pôle multimodal de la Médoquine, ils ont pris acte avec satisfaction de la récente décision de la Communauté de lancer rapidement une étude de faisabilité. Toutefois, il souligne que la Région reste sourde à leurs demandes concernant une étude alternative à la reconstruction du triangle des Échoppes, alors que par définition, une étude d'impact doit comparer et évaluer les avantages et inconvénients d'une solution retenue, ayant fait l'objet d'une évaluation affinée. Or, il relève qu'aucune alternative au triangle des Échoppes n'est étudiée. Il se permet donc d'alerter ici à nouveau la CUB sur d'éventuels retards fâcheux après enquête publique de ce dossier.

M. Jean-Pierre TURON tient à rappeler ce qu'il a dit hier en Bureau pour exprimer sa satisfaction à cette étape de l'étude du SDODM, qui reste à confirmer après sur deux points, puisqu'il a déjà été échaudé sur le tramway il y a dix ans. Il indique que le premier, c'est la prise en compte, véritablement, de l'approche de la presqu'île telle que les Maires de ce secteur l'avaient à plusieurs reprises demandée, et il évoque en particulier, l'importance de ce que l'on a appelé tout à l'heure, la Ligne Bleue, qui est apparue. Et même si ce n'est qu'un couloir bus en site propre, il estime que ce sera beaucoup mieux que la situation actuelle, l'enjeu véritable étant après, celui de la fréquence et évidemment, du confort du matériel. Mais, la Ligne Bleue leur convient, allant depuis les quais de Bassens jusqu'à Euratlantique, et donc, par là même, permettant différentes possibilités de redistribution, d'autant plus qu'une étude de qualité complémentaire a été menée sur les déplacements de la presqu'île, qui confirme bien l'importance de cette Ligne Bleue et d'un pôle d'échange qui

pourrait être, en effet, en bordure des quais sur Bassens. Mais il souligne que c'est avec un deuxième volet essentiel, qui est l'importance des gares pour l'ensemble de la presqu'île, et non pas seulement une, qui d'ailleurs fonctionne, mais avec des fréquences de TER bien insuffisantes, sachant que par les gares, on est à quelques minutes de Saint-Jean ou de la gare de Cenon, avec ainsi des redistributions possibles. Il pense qu'il y a là un axe qui n'intéresse pas simplement la presqu'île, mais qui est extrêmement important. Il insiste sur la nécessité, véritablement, d'une concertation très forte avec la Région, parce que pour l'ensemble de la Communauté urbaine de Bordeaux, l'utilisation des trains lorsque les infrastructures existent déjà et qu'il s'agit de les remettre en valeur ou de créer des possibilités d'utilisation différentes de ce qui est maintenant, lui paraît extrêmement importante.

Mme Béatrice DE FRANÇOIS entend bien tout ce qui vient d'être dit et elle est parfaitement consciente que le développement de leur réseau de transports en commun, qui s'est nettement amélioré ces dernières années, ne peut se faire que par étapes, avec plusieurs modes de déplacement. Elle tient simplement ici à rappeler la situation de Parempuyre, qui se retrouve aujourd'hui sans autre alternative que le tram-train, le réseau de bus étant structurellement handicapé par l'impossibilité de créer des sites propres permettant de rejoindre Bordeaux rapidement, que ce soit pour y travailler, étudier ou se promener. Elle indique que le chemin de fer aurait pu être une solution, si la desserte de Ravezies avait été maintenue. Pour mémoire, elle précise que par délibération 2007/0302, une étude de faisabilité jusqu'à Parempuyre a été votée, mais n'a pas été faite. Le projet de tram-train du Médoc est inscrit au contrat de Plan État-Région 2007/2013 et une convention a été conclue entre la CUB et la Région, et elle cite : « *Pour la circulation de trams de l'agglomération bordelaise vers les communes de Bruges, Blanquefort et Parempuyre* ». Elle ajoute que ce projet a été repris dans le PPI et adopté par le Conseil de CUB le 19 décembre 2008, et que la délibération 2009/0020 du 16 janvier 2009 rappelle expressément que les crédits ouverts le sont pour : « *L'étude et la réalisation d'une ligne de transports en commun en site propre type tram-train appelée à desservir les communes de Bordeaux, Bruges, Blanquefort et Parempuyre* ».

Aussi pense-t-elle que M. le Président comprendra son étonnement, pour ne pas dire autre chose, quand elle voit que ce qui a été voté en Conseil de CUB plusieurs fois n'est toujours pas appliqué, malgré ses remarques en Copil. Elle signale que la ville de Parempuyre grandit, puisqu'au premier janvier 2010, ils étaient 8 055 et que très rapidement, à l'horizon 2015, ils seront certainement 10 000 et plus, et sa commune se retrouve aujourd'hui complètement enclavée et asphyxiée par son propre trafic ainsi que celui qui vient du Médoc, incessant. C'est un non-sens environnemental qui oblige à avoir plusieurs voitures par famille, et humain en créant une fracture en termes de transports, chose qu'elle ne peut accepter pour sa commune.

M. Patrick PUJOL voudrait soutenir, bien évidemment, le schéma qui leur a été présenté, mais il ne voudrait pas aussi qu'il évite de penser à d'autres liaisons par rapport à celles qui ont été retenues présentement, et notamment à la nécessité de mettre en place, dans les meilleurs délais, un transport type BHNS sur la Route de Toulouse en direction de la Place de la Victoire. C'est absolument essentiel à son sens, s'ils veulent pouvoir gérer complètement les flux entrants du sud de l'agglomération, et ce type de transport viendra en complément, bien évidemment, du tramway pour encourager l'utilisation des transports en commun. Et dans ce cadre, il lui semble important que les cartes du SCOT puissent

permettre de prendre en compte les besoins futurs, et non seulement ceux arrêtés à l'instant, ceci afin de préserver l'avenir et la maîtrise financière des futures lignes.

M. Ludovic FREYGEFOND précise être intervenu sur ce dossier hier en Bureau, sur un aspect financier, pour rappeler quelques éléments, et il tient à redire qu'autant sur leur budget principal, ils sont dans une situation saine et sans difficulté, autant ils ont un budget transports qui est tout de même très tendu et ils devront renégocier leur DSP pour faire en sorte que les investissements nécessaires à ce schéma SDODM puissent être pris en compte dans l'essentiel.

Il invite ses collègues élus à se souvenir que la Communauté urbaine de Bordeaux, sur proposition de **M. le Président**, a déjà inscrit 13 M€ par an sur le PPI pour ce SDODM. Il entend déjà des critiques de collègues élus, sans doute très certainement à l'approche des élections qui arrivent, et comme ils n'en sont qu'à l'étape 2, il y aura une étape 3, et il estime qu'il faut voir ce dossier d'une manière très sereine. Cependant, ils seront quand même confrontés à des choix budgétaires par rapport à ce SDODM, et s'ils ont déjà anticipé, en ayant voté ces 13 M€ par an pour le prochain PPI, il insiste sur le fait qu'il faudra être vigilant quant aux choix budgétaires qu'ils auront à faire sur ce schéma du SDODM, car ils ne pourront pas avoir un schéma qui, sur ce budget annexe transports, soit financé à 80 % par l'emprunt, sinon, ils connaîtront à court terme une dérive financière sur ce budget annexe.

M. Max GUICHARD pense qu'il lui sera difficile de ne pas redire ce qu'il a dit en Bureau. Il relève qu'il y a quelques propositions, mais, sans mettre en cause qui que ce soit, il précise qu'il n'aura pas la même vision critique, alors pourtant que sur ce dossier, les élus Communistes et Républicains ont pu l'être. Il souligne que ce n'est pas ce point de vue critique que certains de ses collègues portent, et il pense que ce rapport porte, enfin, des ouvertures intéressantes, si l'on prend le problème dans la globalité des besoins de la Communauté urbaine. Il insiste bien sur ce terme de la globalité des besoins de la Communauté urbaine, et donc d'une vision d'agglomération.

Il pense que certains lui diront qu'une vision d'agglomération, cela ne peut aller qu'avec une vision de développement des communes, mais il demande comment l'on fait pour joindre les deux en même temps. **Gérard CHAUSSET** lui a longtemps dit : « *Attends les études, tu vas voir* », et il constate qu'il y a là des idées qui ne sont pas inintéressantes et qui ouvrent des portes, alors, bien entendu, il faut continuer à les ouvrir, et puis construire un peu dans la pièce qu'ils vont découvrir. Par exemple, ils partagent, dans le rapport, l'idée de développer le ferré pour développer la presqu'île, ce qui est une porte particulièrement bien ouverte, par contre, il faut qu'ils aillent vers l'appréhension du matériel utilisé, et il pense notamment dans le sens de la traversée du fleuve Cracovie/Pont rouge, à la fameuse ligne sur le pont Chaban-Delmas qui se pose-là avec une force éclatante à partir de ce rapport. Ils sont satisfaits, et c'est la première fois qu'il le dit, de la manière dont est traitée la ligne de ceinture dans ce rapport, où elle prend la place qui est la sienne, même si à leur sens, il ne faut pas sous-estimer les potentiels, parce qu'il y a ceux visibles actuellement, mais il faut mesurer qu'une telle offre va créer des potentiels nouveaux. Il incite donc à travailler là-aussi cette porte ouverte, et à voir comment ils vont meubler cette autre pièce de manière tout à fait intéressante.

Sur l'aéroport, leur point de départ sera davantage leur capacité d'offrir aux salariés du secteur un transport en commun de qualité, que la nécessité de répondre aux besoins des

voyageurs ; bien entendu, si on peut faire les deux, il faut y aller, mais en ayant aussi cette vision de priorité.

Sur la desserte Médoquine/Gradignan, il leur apparaît essentiel de desservir les zones les plus densifiées du territoire. Il profite d'ailleurs de ce tracé pour évoquer le cas de la gare de la Médoquine qui est liée à la ligne ceinture. Chacun connaît leur attachement à sa réouverture, tout simplement parce qu'elle correspond à leur sens, à un besoin des usagers, tant pour le campus que pour le CHU, mais aussi des personnes qui viennent du Bassin et du Médoc.

Enfin, sur la question du matériel roulant, ils ont déjà dit qu'ils étaient assez favorables au BHNS lors du débat sur la troisième phase, et ils le restent ; cependant, pour une question d'efficacité, il leur semble que lorsqu'il s'agit d'une prolongation de ligne, ils devraient garder les mêmes matériels, sinon, ils vont vers des ruptures de charges qui seront tout à fait problématiques.

Il répète qu'il y a des portes ouvertes, et ils sont prêts à s'y engouffrer. Ils ne leur diront pas que cela a été long, mais maintenant, la question est de savoir quels sont les moyens, quel est le calendrier, comment on avance plus vite pour que la porte ne se referme pas sur le vasistas dès que l'on a fait un mètre.

Mme Christine BOST exprime sa satisfaction qu'ait été étudiée la possibilité de desservir l'ouest du quadrant Nord-Ouest, avec la possibilité d'intégrer un BHNS qui viendrait se substituer partiellement à la Liane 3+ qui existe aujourd'hui. Elle dit partiellement, parce que deux hypothèses ont été étudiées et elle profite de cette occasion pour dire la préférence de la Ville d'Eysines pour l'hypothèse qui permettrait de desservir de façon manifeste les quartiers du Grand-Louis et de la Forêt à Eysines, où il y a une forte concentration de population, et où les mouvements et la mobilité sont extrêmement forts vers la ville-centre. La Liane 3 est celle qui est naturellement empruntée, et d'ailleurs, les résultats de fréquentation ne démentent pas ses propos, puisque chaque mois, c'est cette liane-là qui progresse, avec une très forte fréquentation. Elle souhaite donc, évidemment, que l'on puisse desservir du mieux possible l'axe de l'avenue de Saint-Médard en provenance du Haillan, pour rejoindre ensuite Caudéran.

M. Alain JUPPÉ estime que ce schéma, dans son état actuel, est le fruit d'un très bon travail, et il voudrait en féliciter les services qui ont travaillé en étroite liaison avec les équipes municipales, en tout cas avec celles de Bordeaux.

Il distinguera deux aspects, les itinéraires et puis les modes de transport. Sur les itinéraires, il considère que l'on peut émettre un jugement globalement positif. Il prendra les quatre grands secteurs d'études, et d'abord, en ce qui concerne la rive droite, ce qui est proposé pour la liaison de pont à pont est bien assuré à travers la plaine rive droite, entre le pont Chaban-Delmas et le pont Jean-Jacques Bosc, qui s'appellera peut-être un jour Nelson Mandela, pourquoi pas, sachant qu'il y a pas mal de propositions en ce moment qui sont faites à ce sujet. De même, le raccordement de la presque île jusqu'au pont Saint-Jean, comme l'a dit **Jean-Pierre TURON**, est également une bonne chose. Il souligne qu'il y a quelques réglages à faire dans le tracé de certaines lianes, dans le raccordement Ravezies-Cracovie, dans la desserte de Cenon Pont rouge aussi, qui est un point tout à fait focal dans leur système de transport.

Il y a un point dans ce secteur d'étude sur lequel il voudrait exprimer une forte réserve, c'est le bouclage des boulevards. Il souligne qu'il n'est pas question pour l'instant de considérer que c'est incontournable, parce qu'il faut bien en mesurer les conséquences, supprimer une file de circulation sur les boulevards pour la dédier à un système de transports en site propre implique vraiment une réflexion d'ensemble sur toutes les conséquences que cela pourrait avoir sur la circulation, non seulement dans la ville de Bordeaux, mais sur l'ensemble de l'agglomération.

Sur le secteur n°2, il se réjouit de voir qu'il est clairement indiqué que les deux liaisons envisagées, entre l'aéroport et le centre-ville, ne sont pas alternatives, mais cumulatives et complémentaires. Beaucoup de passagers ou beaucoup de salariés qui sont sur l'aéroport vont en centre-ville et de ce point de vue-là, il lui semble qu'une bonne solution est le prolongement de la ligne de tramway qui s'arrête pour l'instant aux Quatre chemins à Mérignac, car, comme on le voit bien un petit peu partout, lorsqu'il y a rupture de charge dans une liaison de ce type, cela ne marche pas. L'autre objectif, c'est la liaison entre l'aéroport et la gare, et là aussi, l'idée d'avoir une navette rapide jusqu'à la gare de l'Alouette et puis ensuite le chemin de fer de ceinture, lui paraît une bonne idée.

Concernant le troisième grand secteur, Saint-Médard/Caudéran/Centre-ville de Bordeaux, il se doit de dire que là aussi, elle va bien, sous une réserve, c'est qu'il faut une concertation approfondie pour voir quel est le meilleur tracé à Caudéran ; est-ce que c'est Louis Barthou, est-ce que c'est de Lattre de Tassigny, avec la possibilité éventuellement de concilier ces deux tracés par un barreau rue Domion. C'est quelque chose qui mérite, à son avis, concertation avec les habitants de Caudéran.

Enfin, pour le quatrième secteur, Pellegrin/Talence Thouars/Gradignan, il se réjouit de voir qu'un accord a pu être trouvé avec les deux maires principalement concernés, de Talence et de Gradignan.

En revanche, sur les modes de transport, ce qui est proposé appelle de sa part de vives réserves. Il rappelle qu'on essaie là de travailler à vingt ans. Il souligne qu'on ne travaille pas à cinq ans, ni même à dix ans, mais c'est l'agglomération telle qu'ils peuvent l'imaginer à vingt ans, c'est-à-dire une agglomération millionnaire (même s'il sait que le chiffre fait peur ici ou là, mais on le retient comme référence facile), avec la vocation de la hisser au rang de métropole européenne. Et donc, laisser entendre, parce que c'est l'interprétation qui pourrait être donnée de ce qui leur est proposé, qu'à cette échéance-là, on renonce au tram, ne lui paraît pas un bon message, et c'est même un contre signal. Il croit qu'il faut garder une ambition forte, et un système de transport à la hauteur de ce que deviendra notre agglomération.

Il voit qu'à Toulouse, à Lyon, à Lille ou ailleurs, il y a un tramway et il y a un métro, donc il y a aussi des systèmes de transport extrêmement puissants, et il faut donc anticiper. Il partage pleinement les préoccupations du Maire de Gradignan et celles de Jacques MANGON, telles qu'elles ont été exprimées sur les deux secteurs, Gradignan et Saint-Médard-en-Jalles. Il entend aussi ce que dit leur Vice-Président chargé des finances, M. FREYGEFOND, et les contraintes budgétaires qui sont certes les leurs, cela dit, cela devrait les inciter à se concentrer sur leurs priorités, sur leurs compétences essentielles, et les transports et les déplacements en sont une ; il y a certes des tensions sur le budget transports, mais rien n'interdit aux budgets annexes de dégager, en gérant au plus près leurs dépenses de fonctionnement, une capacité d'autofinancement supplémentaire et ils

peuvent aussi recourir à l'emprunt, dans des conditions raisonnables, naturellement, mais on a vu tout à l'heure que la marge de manœuvre était forte. Donc, si l'on raisonne à quinze ou vingt ans, il ne croit pas que l'on puisse s'interdire d'être un peu plus ambitieux en termes de moyens de transport.

Il voudrait surtout insister sur la nécessité de ne pas injurier l'avenir et donc, dans certains secteurs, peut-être que la réalisation à court terme d'un tramway n'est pas opérationnelle, mais il invite à laisser les choses ouvertes, et si effectivement, une plateforme de BHNS peut, le moment venu, se transformer en plateforme de tramway, quand on verra que la fréquentation augmente, il pense que cela serait la meilleure solution, plutôt que de fermer aujourd'hui de telles perspectives d'évolution.

Telle est donc la réserve qu'il voulait émettre, mais, en écoutant M. CHAUSSET qui a beaucoup parlé d'évolutivité, d'évolution du schéma, il pense qu'il y a peut-être une porte de sortie à tout cela.

M. Gérard CHAUSSET indique à M. le Maire de Bordeaux que lui ne se permettra de fermer la porte sur ce type de dossiers. Il pense que le point important, en fait, c'est l'accord sur les tracés, ce qui est quand même un travail important, globalement bien sûr, car, au niveau où on en est des études, on n'est pas assez fins pour dire que l'on va assurément passer par telle rue et non telle rue. Mais globalement, il enregistre un accord sur les quatre lots, sur les tracés, et c'est quand même un premier point très important, et un acquis de cette phase 2.

Il estime qu'il faut maintenant travailler sur trois points qui sont la cohérence, l'efficacité et la gouvernance. Sur la cohérence, il considère que les dossiers qui sont présentés sont en cohérence avec les études précédentes, avec le réseau tel qu'on l'a, et il rappelle que sur les 53 qu'on avait étudiés, on a retiré ces 4 corridors parce qu'ils étaient ceux avec le plus de potentiel.

Après, il va y avoir l'efficacité, qui est très importante, et c'est là où l'on va regarder un petit peu quels sont les tracés qui apportent le plus de potentiel par rapport aux investissements. Il pense que là aussi, on a des accords politiques sur les tracés, mais ils ne portent pas forcément sur là où il y a le plus de potentiel, et donc, le travail du politique va devoir faire son œuvre également sur les modes. On est sur des préconisations techniques et il n'est pas interdit aux élus à son avis, de décider de desservir tel ou tel quartier ou d'utiliser tel ou tel mode pour des raisons qu'ils jugent bonnes, parce qu'il y a justement un intérêt général à défendre. Donc, pour le moment, on est sur ce niveau-là et donc, le travail politique devra continuer à faire son œuvre, insiste-t-il.

Et puis après, il y a la gouvernance, et il pense qu'il y a là un gros travail à faire, notamment, comme cela a été évoqué, sur la ligne de ceinture, sur le ferré, sur l'ensemble de l'étoile ferroviaire. Si l'on a une agglomération d'un million d'habitants à horizon 2025/2030, il estime qu'il faudra nécessairement faire évoluer assez rapidement la gouvernance avec la Région et avec le Département, pour éviter d'avoir trois AOT qui travaillent en parallèle, afin d'avoir une gouvernance commune avec un projet global dans son ensemble. Et à partir de là, il pense qu'on pourra peut-être entrer dans l'aire de la gouvernance d'une agglomération millionnaire en termes de mobilité. Il croit que c'est là leur objectif.

M. le Président Vincent FELTESSE reprend l'argumentation qu'il a pu développer hier soir en Bureau, et d'abord, comme il a pu le dire dans une formule un peu lapidaire et un peu provocatrice, « pas de panique ! », car on n'est pas en train de choisir au détour de ce Conseil, les modes qui seront retenus pour projection dans quelques années. En revanche, il lui paraît assez sain de commencer à avoir ces discussions, qui sont bien sûr structurantes pour le territoire et pour la population.

Il redonne quelques chiffres qu'il a cités hier, pour mettre les choses en perspective. Fin 2017, ils auront achevé la troisième phase du tramway et ils auront, à ce moment-là, 77 km de tram ou de tram-train, et le premier réseau moderne de France de tram ou de tram-train. La décision a débuté en 1996, et il a donc fallu de 1996 à 2017 pour faire 77 km, dans un contexte financier plus facile, et pour desservir des zones avec des densités de population beaucoup plus importantes, parce que les choix qu'ils ont faits sur la première, la deuxième, et la troisième phases, correspondaient aux zones où il y avait le plus de population. Il indique que le SDODM tel qu'il leur est présenté ce matin, se centre sur quatre corridors et représente potentiellement 80 km, soit donc, à peu près, l'équivalent de ce que l'on vient de faire en un peu plus de vingt ans. Il fait observer qu'ils sont sur les deux mêmes masses en termes de kilométrages, mais pas en termes de population.

Sur la question financière, il ne leur rappellera pas la somme du coût de la première et de la deuxième phase, mais juste sur la troisième phase, qui est la plus récente et où ils ont baissé le coût au kilomètre par rapport aux deux premières, parce qu'ils étaient en zone moins dense et parce qu'il y avait le tram-train, il souligne qu'ils sont proches du milliard, avec 900 M€. Il met maintenant cela en regard avec ce qu'ils ont prévu dans le PPI, aussi bien sur le budget principal que sur le budget annexe, et en faisant la somme des deux, ce sont, grosso modo, 30 M€ par an à partir de la fin de 2015/2016 à peu près, c'est-à-dire approximativement, une capacité à faire un kilomètre de tramway par an, à partir de 2015/2016.

Après, on peut toujours faire des arbitrages, bouger le budget, changer des choses, mais il estime qu'il faut avoir en tête ces grandes masses.

Le point très positif qu'il retient dans les interventions de ses collègues, c'est que malgré tout, sur la question des tracés, ils sont à peu près d'accord, et il dit « à peu près », parce que l'on sait bien que sur la liaison vers Saint-Médard, il y a deux possibilités, et parce que le bouclage des cours aurait un impact extrêmement important sur la métropole. Mais, dans toutes leurs interventions, et elles ont été nombreuses, aussi bien hier soir que ce matin, il a l'impression qu'ils sont à peu près d'accord sur les tracés, même s'il entend d'autres demandes sur la barrière de Toulouse, ou sur le prolongement de Parempuyre. Mais il a l'impression qu'en se centrant sur ces quatre lots, ils ne se sont pas trompés.

Maintenant, sur les estimations faites sur la question du nombre de voyageurs, il indique qu'on peut, bien sûr, se tromper, les cabinets étant à leur disposition pour avoir des contre-études. Cependant, il souligne que ces chiffres sont cohérents avec ce que l'on a mis dans le PLU, dans les SCOT, dans les prévisions, et c'est tout à fait articulé avec ce qu'ils ont dit, comme élus municipaux, communautaires, maires, avec la vision qu'ils ont de leur territoire et donc, grosso modo, sur les quatre lots, même en rajoutant une marge d'erreur de 30 %, pour reprendre les propos de Michel LABARDIN, ils sont sur des chiffres entre 20 et 40 000 voyageurs par jour à peu près.

Sur la partie aéroport, c'est beaucoup moins, et il leur rappelle que l'aéroport fonctionne bien, qu'il y a une vraie stratégie de développement, mais que globalement, il y a entre 3,5 et 4 millions de voyageurs, qui, divisés par 365 jours, représentent à peu près 10 000 voyageurs qui viennent par jour à l'aéroport, et même en étant optimiste, le trafic que l'on peut prendre sur le tramway ne sera pas forcément supérieur à 2 ou 3 000. Il précise parler juste de l'aéroport et non de la plaque aéroportuaire, et quand il dit cela, il ne met pas du tout en avant un choix politique, mais il se contente de donner les chiffres ; après, le choix politique sera autre. Il met cela en regard avec la fréquentation des lignes de tramway et celle des lignes de bus, à savoir que la ligne 4, ce sont 104 000 voyageurs par jour ; la ligne B, 120 000 voyageurs par jour ; la ligne C, 75 000 voyageurs par jour, et dans les estimations qu'ils ont été faites pour la ligne D et pour le tram-train du Médoc, la ligne D, ce sont 63 000 voyageurs par jour et le tram-train du Médoc, 49 000 voyageurs par jour, sachant que le tram-train est en plus sur un kilométrage plus faible. Il met cela en regard à nouveau avec la fréquentation de certaines lignes, et précise pour la Liane 5 : 18 000 voyageurs par jour ; pour la Liane 16 : 15 000 ; la Liane 9 : 14 000 , et il invite à constater que sur les lots tels qu'ils les ont identifiés, on est dans des ordres de grandeur qui peuvent parfois les rapprocher davantage de lignes structurantes, parfois encombrées, que du tramway. Il répète qu'il ne fait pas un choix politique, annonçant qu'il donnera celui-ci à la rentrée.

Ensuite, quand on va dans le détail des lots, le lot 1 qui fait le bouclage, c'est 39 000 pour la partie rose et 29 000 pour la partie bleue, donc 39 000 de bouclage et 29 000 vers la Presqu'île ; pour la partie vers Saint-Médard-en-Jalles, 23 000 à peu près et pour la partie vers Gradignan, 19 000 à peu près.

Il indique que maintenant, on va rentrer dans un processus qui va être bien plus précis, et si les chiffres doivent être contestés, il faut les contester, car à un moment, il faut que l'on stabilise les données pour pouvoir arbitrer. Par ailleurs, s'il y a des engagements qui ont été pris par le Conseil de CUB, il faut les respecter, et il pense notamment aux études sur le tram-train du Médoc.

Ensuite, il estime qu'il faut que l'on rentre beaucoup plus dans le détail du type de partenariat qu'on peut avoir avec la Région, des formules mixtes que l'on peut envisager, comme il l'a dit hier en Bureau, et d'une certaine manière, personnellement, cela ne le choquerait pas que l'on participe, si cela est possible, à une partie du déficit des TER, si c'est un objectif métropolitain. Il entend bien que la Région, à l'échelle du territoire régional, ne veuille pas forcément accélérer le cadencement entre Bassens, Ambarès, Cenon-Pont rouge et ainsi de suite, en même temps, il voit bien l'outil extraordinaire que cela peut être. Il se souvient d'une promenade avec Jean-Pierre TURON, où ils étaient à la gare de Bassens et voyaient que le prochain train était dans onze heures. Il indique qu'il en est de même sur la voie ferrée de ceinture et sur Cenon-Pont rouge, bien sûr sur le Triangle des Échoppes, et ainsi de suite. Il y a donc quand même là quelque chose qu'il faut vraiment qu'ils affinent.

En troisième point, il souligne qu'il va falloir que l'on fasse un choix politique, et il y en aura deux. Il pense que la période des élections fera que les uns et les autres prendront position en amont, même si la décision sera à son avis plutôt après les échéances municipales. Il estime que le choix que l'on va avoir est de savoir quelles sont les priorités et quel rythme l'on se donne. Il a l'intuition qu'ils ne peuvent répondre à leurs populations : rien avant 2025, 2030, 2035, car ils ont misé un certain nombre de choses, sur l'opération d'intérêt national Euratlantique, il y a le franchissement Jean-Jacques Bosc qui arrive en 2017 et on dit :

« Attendez, il faut attendre, dix, quinze ans, pour qu'il y ait quelque chose qui arrive ». On sait que l'aéroport va être fragilisé avec l'arrivée de la LGV et si on attend dix ans avant de faire une liaison, il craint qu'il n'y ait peut-être plus d'aéroport à ce moment-là. Il ne pense pas non plus qu'on puisse dire aux populations éloignées à plus de dix kilomètres, et il pense à Saint-Médard-en-Jalles, qu'il n'y a pas de solution avant tout ce temps, et pareil bien sûr pour toute la population du campus passant par Bordeaux, Talence et Gradignan.

Tels sont donc à son avis, les choix qu'ils vont avoir à faire, sachant qu'ils ont des données techniques qu'il faut consolider à vive allure dans les mois qui viennent, et qu'après, ils auront des arbitrages politiques, mais c'est aussi toute la noblesse de leur fonction.

M. Max GUICHARD indique à **M. le Président**, en guise de petit clin d'œil, qu'à la fin de son intervention, il l'a senti empreint d'un début d'impatience, et cela lui plaît.

M. le Président Vincent FELTESSE rappelle qu'il s'agissait juste d'un point d'information, et qu'il n'y a pas de vote, bien sûr.

M. GAÜZERE

2013/7/ 74 Expérimentation du télétravail à La CUB - Validation et lancement de la démarche

M. GAÜZERE ayant présenté ce rapport, **Mme Michèle FAORO** rappelle qu'en effet, l'article 133 de la loi du 12 mars 2012 autorise les fonctionnaires à « télétravailler », quelques collectivités ayant expérimenté le télétravail et élargi aujourd'hui le dispositif. Elle cite le Conseil régional d'Auvergne, le Conseil général du Lot, la mairie de Paris, etc, et à l'automne 2013, le Conseil régional d'Aquitaine et le Conseil général de la Gironde lancent une expérimentation du télétravail en interne avec vingt agents sur site et à domicile. Elle souligne que l'expérimentation du télétravail est prévue par la délibération-cadre du 16 décembre 2011, déterminant la politique des ressources humaines à la CUB. Elle ajoute que la mise en œuvre du télétravail est intégrée dans l'Agenda 21 adopté en 2009, qu'elle constitue une fiche-action du Plan de déplacement des employés adoptée en 2012, et qu'elle s'inscrit aussi dans le cadre du Plan urgence mobilité.

Elle estime que le télétravail participe à la démarche d'amélioration de la conciliation des temps de vie et est demandé par certains agents, 350 s'étant dits intéressés par cette démarche, et il s'agit d'expérimenter une nouvelle forme d'organisation du travail qui repose sur un contrat de confiance entre l'agent télétravailleur et son encadrant, le télétravail proposant une nouvelle forme de management plus participative, centrée sur l'autonomie, responsabilisante et motivante pour l'agent.

Elle précise que le statut de télétravailleur est encadré par une charte qui détermine les conditions générales de l'expérimentation et par un protocole particulier signé entre le télétravailleur et son encadrant, qui fixe les conditions d'exercice du télétravail dont elle ne va pas répéter tous les termes. Elle indique que les télétravailleurs sur site CUB, CGEP, 1, 2, 6, 9 et DT rive droite bénéficieront des accès au système d'information de leur poste de travail actuel, tandis que les télétravailleurs à domicile n'auront accès qu'à la messagerie Outlook et à l'espace collaboratif, Cubetcités. Elle signale que les télétravailleurs et leurs encadrants suivront ensemble une formation avant le lancement de l'expérimentation, et

que cette démarche sera évaluée afin de tirer des conclusions importantes sur la pertinence et son éventuelle extension. Elle annonce que le dossier a reçu un avis favorable de la commission Fonctionnement et Administration Générale, et défavorable du CTP.

Mme Michèle ISTE considère que la question à se poser est celle de l'utilité et de l'utilisation faite du télétravail, car quand c'est l'étalement urbain qui pose problème, c'est aux problèmes des transports et des logements qu'il faut s'attaquer, et quand c'est l'épanouissement du salarié au travail qui est en cause, il faut alors s'attaquer aux conditions de travail, ceci dans un vrai souci de service public de qualité. Il lui semble que les expériences de télétravail dans certains pays correspondent davantage à un souci de rentabilité, et surtout à la volonté de ne pas mettre en place des conditions sociales permettant de travailler sereinement, comme le développement de crèches ou d'écoles maternelles pour les enfants des salariés. Le rapporteur a dit qu'en France, ils étaient en retard sur le télétravail et elle fait remarquer qu'en France, ils étaient en avance sur les questions sociales. Elle se demande s'ils vont retarder l'avance qu'ils avaient.

Elle fait observer que le télétravail peut vite représenter un repli sur soi, pour ne pas dire un enfermement, et comme dans beaucoup d'autres domaines, une individualisation néfaste au vivre ensemble. S'il faut vraiment une expérimentation, elle estime qu'elle ne pourrait se faire que dans un cadre juridique strict et le même pour toutes les collectivités. Cela dit, les élus Communistes et Républicains auraient pu approuver le lancement d'une étude sur cette question, s'il y avait une vraie volonté des salariés, mais, ce projet a été rejeté par le CTP, et il n'est donc pas question pour eux de le valider ici. Elle est d'ailleurs très surprise que cette délibération leur soit présentée dans ces conditions, et cela relève d'une conception du dialogue social qu'ils ne partagent pas.

Mme Brigitte TERRAZA entend ce que vient de dire Michèle ISTE, malgré tout, elle croit que ce télétravail est une expérimentation à mettre en œuvre, pour plusieurs raisons. Concernant la position du CTP de la CUB dont parlait effectivement sa collègue, cela la surprend beaucoup puisqu'au niveau national, toutes les organisations représentatives sont favorables au télétravail, et c'est d'ailleurs la raison pour laquelle cela a été développé dans un certain nombre d'entreprises. Elle souligne que c'est une expérimentation qui est extrêmement cadrée, comme l'a rappelé Jean-Marc GAÜZERE, sur le mode du volontariat, et effectivement aussi, cela met en valeur tous les efforts que l'on fait, et on en a parlé dans le cadre du Grenelle des mobilités. Personnellement, pour l'avoir vu aussi expérimenté par des proches, l'intérêt est tout de même pour des salariés qui habitent très loin de la CUB, qui peuvent économiser une heure et demie à deux heures de transport par jour et sont donc moins fatigués, dépensent moins d'essence, et elle estime que tout cela est tout à fait favorable. Au niveau des conditions de travail, elle considère que cela a également un effet sur le stress au travail, car on n'est pas dérangé toutes les deux minutes par le téléphone, par des collègues des fois, et puis quelquefois par un chef de service un peu irascible, et cela peut donc permettre aussi une meilleure concentration au travail. Donc, pour toutes ces raisons, elle pense qu'il ne faut pas s'interdire de faire cette expérimentation qui, effectivement, est très encadrée et puis, on va attendre de voir les conclusions.

Mme Marie-Claude NOËL partage le point de vue qui vient d'être exprimé par Brigitte TERRAZA, et pas du tout celui qui a été exprimé par Michèle ISTE. Pour leur part, les élus EELV accueillent avec satisfaction cette expérimentation, dans la mesure où le télétravail, en fait, s'est révélé extrêmement positif là où il a été mis en place, à la fois d'un point de vue

socioéconomique et environnemental, comme l'a d'ailleurs confirmé le Livre blanc national du télétravail qui avait été réalisé en 2012.

À titre d'exemple, concernant l'impact environnemental du télétravail, si l'on prend une base moyenne d'un salarié qui parcourait 26 km par jour pour se rendre sur son lieu de travail, elle souligne que le fait de télétravailler deux fois par semaine, induit un gain direct de plus de 800 kg de CO₂ par personne et par an, soit près de 10 % du bilan carbone d'une personne motorisée.

Sur le plan financier, il faut aussi noter que le télétravail permet aux agents qui l'exercent, du fait des trajets évités, de réaliser une économie, selon une étude qui a été conduite par le Conseil général du Lot, de 1 500 €, ce qui constitue, en quelque sorte, un treizième mois. Et au-delà de cette prise en compte écologique et financière, elle comprend mal la position du Parti Communiste, car le télétravail implique effectivement un changement sociétal, puisqu'il s'agit de changer leur rapport au travail dans les administrations et les collectivités, en passant en fait d'un travail horaire à un travail par objectifs, ce qui est assez différent, en effet. Et puis, contrairement à ce qui a été dit, cette nouvelle façon de concevoir le travail, en fait contribue, à son avis, à diminuer l'absentéisme et le stress, et à augmenter la motivation des agents ; en tout cas, c'est ce qui était ressorti d'une étude qui avait été conduite par un cabinet Green Working en 2012, qui avait noté que la productivité augmentait d'environ 20 %.

Mais pour eux, ce qui revêt un caractère encore plus important, et qui est essentiel dans le télétravail, c'est en fait la reconnaissance de la valeur du temps personnel qui vise à mieux concilier travail et vie privée, puisqu'en dégagant du temps libre, les agents peuvent consacrer plus de temps à leur famille ou à des activités de développement personnel, et puis aussi elle veut insister sur le fait que les critères qui permettent d'accéder à cette organisation ne sont pas liés au sexe, mais à une typologie et au degré d'autonomie du poste. A son avis, on peut donc aussi imaginer que cela puisse favoriser le rééquilibrage dans la répartition hommes/femmes des tâches ménagères et familiales, et ils reconnaîtront qu'à ce titre, cela pourrait quand même être intéressant.

En fait, elle a envie de dire qu'à l'inverse, c'est quand même une sorte d'accord gagnant/gagnant, que ce soit pour la CUB, pour la collectivité de manière générale, mais aussi pour les agents, et l'on peut regretter, de son point de vue, que cela soit une organisation encore peu utilisée. Elle fait observer que l'on est en retard au niveau aquitain : 9 % en 2011 contre 12 % en France, 19 % en Allemagne, 22 % au Royaume-Uni, 32 % en Finlande, mais aujourd'hui, il y a des choses qui commencent à bouger, puisque par exemple, Angers/Loire Métropole, après une période d'expérimentation, envisage le télétravail à hauteur de 45 % de ses effectifs. Elle souligne qu'en effet, un des facteurs limitants est que les impacts ne sont intéressants, tant au niveau environnemental que logistique, que sur une part suffisamment importante d'agents en télétravail sur un jour ou deux par semaine, pour justement générer un effet de masse. Elle trouve d'ailleurs qu'un jour ou deux par semaine, cela bat en brèche l'argument qui a été donné tout à l'heure, parce qu'elle est d'accord sur la notion de repli sur soi, mais quand c'est un jour par semaine, on ne peut pas parler de repli sur soi.

Pour terminer, elle ajoute que l'on peut profiter des nouvelles formes urbaines pour développer aussi le télétravail autour de pôles d'échanges, de gares, d'écoquartiers, répertorier effectivement un certain nombre de tiers lieux, qui d'ailleurs pourraient répondre

à cette problématique de l'individualisation. Enfin, elle pense très important également, d'intégrer cette réflexion sur le télétravail dans une politique globale de mobilité, et particulièrement en coordination avec une future Agence des temps, et c'est cela qui lui semble majeur, parce qu'il est essentiel à son avis qu'ils réfléchissent à cette organisation des temps et à la mise en place d'une Agence des temps.

M. Jean-Marc GAÜZERE constate que dans la grande majorité de cette assemblée, on accepte l'expérimentation. Il voudrait quand même rassurer Michèle ISTE, car expérimentation ne veut pas dire évolution, bien entendu, et en tous les cas, il essaiera d'éliminer ses craintes qui sont tout à fait normales, ou quelquefois les réticences qui apparaissent. Il ne pense pas que l'on puisse avoir une résistance farouche envers une simple expérimentation qui va durer quatre mois, avec deux éléments phares quand même, qui sont le volontariat et ensuite, toutes les implications avec les effets collatéraux qui ont été développés ici ou là, et notamment à travers la politique de développement durable.

Et enfin, il précise que ce n'est pas un essaimage des postes de la CUB à l'extérieur de l'enceinte CUB.

M. Max GUICHARD ne souhaite pas polémiquer, mais il indique qu'ils n'auraient pas fait cette intervention peut-être de la même manière, s'il n'y avait pas eu l'ANI, et s'il n'y avait pas eu la remise en cause du Code du travail. Il insiste sur le fait qu'on leur a bien dit que cette remise en cause du Code du travail, c'était parce que certaines organisations sociales syndicales l'avaient approuvée, et donc, dans cette intervention, le fil rouge, c'est un droit d'alerte. Il entend bien que c'est une expérimentation, que cela porte sur une journée, mais il demande combien de fois une expérimentation, une journée, se sont retrouvées dans le cadre d'une organisation générale qui ne leur convient pas. Il estime qu'ils ont le droit de dire ce qui ne leur convient pas et dont les expériences ont montré qu'en finalité, elles ne convenaient pas aux salariés. Aussi les élus Communistes et Républicains se permettent-ils d'alerter, parce qu'ils ne sont pas convaincus que ce type d'expérience ne se généralise pas, avec tous les risques que cela comporte.

Il précise faire le lien avec l'ANI, tout simplement parce qu'il croit savoir qu'il y a des organisations syndicales qui se sont exprimées sur cette question et qu'elles ont dit non, et c'est quand même un problème d'écouter d'un côté et pas de l'autre.

M. le Président Vincent FELTESSE propose de passer au vote.

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ
Le groupe des élus communistes et républicains vote contre.

M. DUPRAT devant s'absenter, **Mme FAYET** assume le secrétariat de séance.

M. HERITIE**2013/7/ 79 Convention relative au financement de la première phase des études stratégiques sur le développement de l'étoile ferroviaire de Bordeaux**

M. Max GUICHARD va tenter de raccourcir son intervention à la volée, parce que le débat qu'ils ont eu sur le SDODM a en partie abordé ces questions-là. Les élus Communistes et Républicains se félicitent du lancement de cette étude qui, à leur yeux, est absolument nécessaire. Ils observent aujourd'hui, qu'au vu notamment des enjeux environnementaux et sociaux, tout indique que l'outil d'avenir pour les déplacements est le système ferré, que ce soit sur des longues, moyennes, courtes distances, qui fait souvent la preuve de son efficacité, tant dans le déplacement des voyageurs que dans celui des marchandises. Ils ont la conviction que cette question demande beaucoup d'ambition et donc, beaucoup de moyens.

Il souhaite faire une incidence, car il a retrouvé qu'en décembre 2006, il y a eu la contribution de la CUB au débat public, avec un vote où ils réaffirmaient d'abord, la nécessité du développement du trafic ferroviaire sur l'axe sud-atlantique dans un objectif de transfert modal et ensuite, le caractère prioritaire du projet LGV Bordeaux/Espagne. Il souligne que c'est la seule délibération qu'ils aient eux-mêmes votée, les Verts ne l'ayant pas votée, mais tous les autres l'ont votée. Il pense qu'il est bien d'avoir une réflexion un peu en amont par rapport aux enjeux d'aujourd'hui, puis il ferme cette incidente.

Il voudrait relever trois enjeux majeurs, le premier, évidemment, étant la ligne de ceinture SNCF, sur laquelle il a déjà dit des choses abordées lors de la présentation du SDDOM. Mais, plusieurs conditions doivent être réunies à leur avis, pour la pleine réussite de cette ligne de ceinture, la première étant un cadencement régulier et fiable qui permette, aux yeux des usagers, de voir cette ligne comme un outil pertinent, mais aussi le bouclage par le pont Chaban-Delmas sur lequel il ne reviendra pas, et pour suivre, la modernisation et rénovation des matériels roulants pour un meilleur confort des usagers.

Le deuxième enjeu est celui du fret. Ils insistent particulièrement sur cette question, car la politique de la SNCF qui a abandonné la politique du wagon isolé, mais aussi le manque d'ambition politique sur cette question, font qu'aujourd'hui, le fret ferroviaire est très mal en point, or, il ne peut y avoir d'ambition environnementale sans une politique volontariste sur cette question.

Enfin, s'ils veulent avoir une véritable ambition en termes de ferré, il faut cesser de supprimer des voies, sachant que petit à petit sur notre territoire, on détricote un maillage ferré qui avait été construit durant des décennies entières, et qu'une voie aujourd'hui inutilisée peut trouver toute sa pertinence dans dix ans ; donc, avant de tirer un trait définitif sur une voie, il incite à prendre le temps de la réflexion.

Ces trois questions mises en avant, ils pensent qu'il faudra dès lors réfléchir aux infrastructures nécessaires pour avoir un trafic régional, national et international pertinent et efficace. S'ils saluent la volonté d'en finir avec le tout TGV, cela ne peut se traduire à leur sens par l'arrêt des investissements, car au contraire, le besoin existe, et ce sont les priorités qu'il leur faut interroger.

M. Pierre HURMIC indique que les élus EELV se félicitent de la perspective de la signature de cette convention, d'autant plus qu'il faut bien reconnaître ici, comme cela a été rappelé

tout à l'heure à l'occasion des débats qu'ils ont eus sur la LGV, le contournement ferroviaire de Bordeaux, c'est quand même l'Arlésienne ; cela fait des années que l'on en parle, cela fait des années que cela est même inscrit dans les priorités. Il rappelle que l'étude de faisabilité était déjà inscrite dans le contrat de Plan État/Région 2008/2013, et cette étude n'a toujours pas vu le jour, puisqu'aujourd'hui, on mène la première étude exploratoire, afin de mieux cerner les risques de saturation du système ferroviaire dans le secteur bordelais.

Ils sont un peu étonnés du moment où cette étude intervient, dans la mesure où on leur a toujours dit, jusqu'à présent, pour justifier le projet de LGV que les lignes actuelles sont saturées, entre Bordeaux et Hendaye, et notamment à proximité de l'agglomération bordelaise, or est lancée aujourd'hui pour la première fois, une étude de vérification de cette saturation, dont on leur rebat les oreilles depuis de nombreuses années, pour justifier la perspective de la LGV. La délibération leur indique bien, et il lit : « *La Communauté urbaine a demandé à plusieurs reprises cette étude sur le contournement ferroviaire de Bordeaux, considérant notamment qu'elle était indispensable pour venir étayer son engagement à financer les projets de LGV Tours/Bordeaux, Bordeaux/Espagne et Bordeaux/Toulouse* ». Elle était indispensable, et il constate qu'elle n'avait pas eu lieu, et on a quand même justifié leur participation au financement de cette LGV, avant même d'avoir cette étude, dont ils lancent les prémices seulement aujourd'hui. Il les invite donc à reconnaître avec eux qu'il y a un certain anachronisme entre une volonté affichée et des études qui étaient jusqu'à présent absentes.

La seconde réflexion qu'il voudrait faire, est qu'ils souhaitent vraiment qu'à l'occasion de cette étude, soient rappelés des objectifs qui leur semblent, à eux, vraiment prioritaires et qui ne sont pas suffisamment évoqués à l'occasion de cette étude ; il s'agit en particulier de rappeler que l'on veut à tout prix privilégier le transfert modal du transport du fret, de la route vers le fer, ce qui leur paraît essentiel de rappeler. Ils veulent également rappeler qu'il s'agit de fluidifier le trafic fret de transit, et également favoriser l'intermodalité avec le Port de Bordeaux, ce qui n'est pas rappelé, et enfin également, que cette étude doit leur donner les moyens d'améliorer le cadencement de leurs TER. Il répète que pour eux, cela paraît essentiel.

Enfin, il exprime une dernière réserve, à savoir que le maître de l'ouvrage de cette étude est RFF. Ils doutent réellement, et ne sont peut-être pas les seuls, de la volonté politique de RFF de favoriser le fret, ici comme ailleurs. Il fait le lien avec le début de son intervention, à savoir que jusqu'à présent, on leur a toujours dit : « *Mais, les LGV sont nécessaires pour que l'on favorise enfin le fret* », mais on s'est rendu compte que c'était exactement l'inverse, puisque pratiquement partout où il y a eu des lignes de LGV, le trafic fret, parallèlement, a diminué. Cela veut dire qu'il n'y a pas de volonté politique de la part de RFF de favoriser le fret, et ils souhaitent donc vraiment que la Communauté urbaine de Bordeaux, à l'occasion de cette étude, force un peu la volonté de RFF, et réaffirme haut et fort leur volonté politique de favoriser le fret à proximité de l'agglomération bordelaise comme ailleurs.

M. Michel HERITIE précise, par rapport à ce que dit **Max GUICHARD**, que l'essentiel avait été dit dans le débat sur le SDODM, et notamment sur ce qui concerne la ligne de ceinture. Il croit également que ceci leur permettra d'avoir la vision globale sur toute cette problématique à terme, mais il est vrai qu'il y a aussi des choses que l'on peut faire assez rapidement, sans attendre forcément les conclusions de cette étude. Cela a été dit, notamment avec l'arrivée de la LGV et le fait que certains sillons seront dégagés, ce qui pourrait déjà augmenter le cadencement des TER sur certaines voies ferrées et les

contacts, effectivement, doivent être pris avec la Région en particulier, et il rejoint en cela ce qu'a dit M. le Président, tout à l'heure, sur la participation de la CUB au déficit de ces TER.

Pour répondre à Pierre HURMIC, sur l'étude de saturation, il pense qu'il n'est jamais trop tard pour bien faire et pour commencer cette étude. Sur les doutes sur RFF, il convient qu'à l'origine, on leur avait vendu la LGV avec en même temps tout ce qui concerne le fret, et il l'a bien constaté sur l'arrivée sur Ambarès, puisque la LGV se réalise, mais un raccordement qui devait se faire sur la commune entre les voies ferrées Bordeaux/Paris et Bordeaux/Chartres, justement dans une perspective d'augmentation du trafic de fret, ne se fait pas et a été déconnecté de la réalisation de la LGV. Il confirme qu'il va falloir mettre la pression et être très attentif à la façon dont RFF va mener l'étude, et il croit que tous les élus sont, bien entendu, sensibilisés à tous ces problèmes de fret, et seront très attentifs à la façon dont cette étude sera menée.

M. le Président Vincent FELTESSE estime qu'il y a trois sujets différents que l'on mélange un peu, et il est bien que l'étude ait lieu. D'abord, il y a tous les sujets liés au SDODM dont on a parlé et sur la façon dont le réseau ferré peut être utilisé pour du transport urbain, avec une logique qui est un peu différente, plus avec « un trou » que l'on voit bien quand on regarde le réseau ferré, entre Ravezies et Cenon-Pont rouge, où il y a un manque, alors que tout le reste est couvert.

Il y a un deuxième sujet, qui est sur la façon dont on organise le réseau des gares à l'échelle de la métropole bordelaise ou de l'aire métropolitaine, puisqu'on va même jusqu'à Saint-André-de-Cubzac. Il trouve cette étude intéressante, ainsi que l'évolution de la position de certains, parce qu'à un moment, il y avait la tentation que tout soit centré sur la gare Saint-Jean et il estime qu'un tel système ne fonctionnera pas.

Puis, il y a un troisième sujet qui est la question du grand contournement ferroviaire, et il est vrai qu'on a eu des prises de position récurrentes de la part des collectivités locales pour que les études soient enclenchées, ce qui n'a pas été fait durant toutes ces années, et c'est aussi pour cela qu'ils se prennent un peu eux-mêmes en main, pour avoir des choses plus tangibles. Il fait cependant observer que c'est quand même compliqué de faire une étude sur le grand contournement ferroviaire sans que la maîtrise d'ouvrage soit RFF, parce qu'à un moment ou un autre, on sait bien que cela passera par eux ; mais, il est sûr qu'il faut booster les choses.

Puis il met cette délibération aux voix.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2013/7/ 99 Bordeaux - immeuble bâti sis 59 rue Joseph Brunet appartenant à l'Etat (Ministère de la défense) - Acquisition - cession à l'OPH Gironde Habitat - Décision - Autorisation

M. Vincent MAURIN constate que dans cette opération, il n'y aura pas de logements sociaux de type PLUS, PLAI, ce que les élus Communistes et Républicains regrettent, ici comme ailleurs, même si pour cette délibération, cette résidence se situe à proximité d'une

grande cité populaire de 300 logements exclusivement sociaux, et dans un quartier de Bacalan où le logement locatif social est majoritaire.

Chacun sait que pour eux, la mixité sociale ne signifie pas ne plus construire de logements sociaux dans les quartiers Politique de la Ville, c'est pourquoi ils ne partagent pas la politique délibérée des services de l'État qui bloquent tout conventionnement PLAI, PLUS dans les zones urbaines sensibles. Cette politique va, selon eux, à l'encontre du souci de parcours résidentiel auquel ils sont très attachés, et elle contribue à poursuivre la stigmatisation du logement social. Ils demandent donc aux parlementaires ici présents d'intervenir afin que cesse cette orientation, selon eux discriminante, à l'égard du logement social, d'autant que cette opération est la première à leur connaissance, qui résulte directement des dispositions voulues par la ministre Cécile Duflot sur la cession bonifiée de terrains d'État pour le logement social. Les 26 logements en PLS de la rue Joseph Brunet bénéficient, comme cela vient d'être rappelé, d'une décote de 56 % et ils n'osent imaginer ce qu'il en aurait été si la Ville avait obtenu le conventionnement en PLUS ou PLAI. C'est en tout cas dans cette direction qu'ils pensent qu'il faut aller, et la Ville de Bordeaux a par exemple l'occasion de le faire ailleurs en construisant 100 % de logements sociaux sur des sites qui en sont quasiment dépourvus (il pense notamment, comme ils l'ont dit ici, au site de l'ancien commissariat Castéja), et en rehaussant de manière significative, la part du logement locatif très social dans toutes les autres grandes opérations bordelaises, Euratlantique, Brazza ou les Bassins à flot.

M. le Président Vincent FELTESSE donne la parole à **Michel DUCHENE** qui, à son avis, va faire le lien avec une autre délibération.

M. Michel DUCHENE confirme que cette délibération ressemble étrangement à celle de la rue Bonnefin que **M. le Président** a retirée de l'ordre du jour du Conseil de Communauté du mois de juin, suite à une intervention de **Marie-Claude NOËL**. A titre personnel, il constate que l'opération Bonnefin, dans un secteur de la plaine rive droite, composé de nombreux logements sociaux, est à quelque chose près (3 %), au même niveau que dans le quartier Bacalan. Il observe qu'il y avait dans l'opération de la rue Bonnefin, 27 PLUS et PLAI, et **Marie-Claude NOËL** s'est enflammée, **M. le Président** a été interpellé par son intervention, et la délibération a été retirée. Il fait tout de même remarquer qu'avec 27 PLUS, 27 PLAI, on était totalement dans le cadre du PLH et du PLU et ils respectaient tout à fait la réglementation. Il ne comprend donc pas pourquoi elle a été retirée, surtout que l'on va perdre au moins trois mois. Il pensait d'ailleurs qu'elle serait inscrite à ce Conseil de Communauté urbaine, et donc, retirée au mois de juin, il espère qu'elle sera présentée au mois de septembre, et on retiendra de cette saison communautaire, en particulier grâce à l'intervention de **Marie-Claude NOËL**, qu'on a empêché la Ville de Bordeaux de faire du logement social dans le secteur de la Bastide.

Mais, il y a pire, à son avis, parce que si l'on compare, comme a raison de le faire **M. le Président**, l'opération de Bonnefin à celle de la rue Joseph Brunet, on est dans le cadre du dispositif de décote de près de 56 % en faveur du foncier dédié au logement social, et dans une opération qui aurait dû être exemplaire, puisque c'est l'une des premières opérations dans ce cadre-là à l'intérieur de la Communauté urbaine, où on réalise du PLS. Et il rappelle tout ce qu'on a pu entendre sur le PLS par ci, par-là, pendant toutes ces années, disant que le PLS n'était pas du logement social, et la première opération lancée dans ce cadre-là est une opération de PLS. Il souligne que cela s'adresse à des jeunes travailleurs et que la Ville de Bordeaux y est bien sûr très favorable, mais tout de même, il s'étonne, car il y a là quand

même deux poids, deux mesures. Alors, des esprits mal intentionnés penseront que c'est une petite « peau de banane préélectorale », ce qu'il ne croit pas, estimant qu'il y a un manque de cohérence. Il considère que la cohérence, c'est d'abord de faire du PLUS et du PLAI sur le quartier de la Bastide. Certains diront qu'il faut en faire plus, pourquoi pas, mais il met en garde sur le fait que quand on remet en cause ce type de dossier, on perd du temps, parce que quand une opération arrive devant ce Conseil de CUB, elle a été travaillée longtemps à l'avance, et ce n'est pas seulement le jour-même que tout se décide, mais bien avant. Il évoque le travail des architectes, les promoteurs, les services, et surtout la concertation, parce qu'il est parfois bien difficile d'obtenir des riverains qu'ils ne fassent pas des recours contre des permis qui sont composés de nombreux logements sociaux. Il répète que quand on bloque une opération, ce sont des mois de retard, et c'est de l'humain au bout du compte qui est concerné, parce que c'est du logement social.

Quant à l'opération de la rue Joseph Brunet, ils ne s'y opposeront pas, bien sûr, mais c'est tout de même étrange dans une opération de ce type, de réaliser du PLS, alors qu'on aurait pu donner un signal assez fort, d'une certaine manière, puisque c'est un terrain qui appartenait à l'État, surtout en plus sur une opération où il y a une décote de près de 56 %, où on aurait pu faire au moins un peu de PLUS ou un peu plus de PLAI.

Comme il rappelle à M. le Président que celui-ci a retiré cette délibération concernant la Bastide, **M. le Président Vincent FELTESSE** lui demande s'il faut retirer celle-là aussi.

M. Michel DUCHENE lui répond qu'il n'osait pas demander cela, et d'ailleurs il pense que M. le Président ne le fera pas. Il indique que ce n'est pas leur démarche, parce que pour eux, la priorité, c'est le logement social, et les personnes qui s'y installeront. L'essentiel est pour lui la rapidité de construction de ces logements, c'est pourquoi ils espèrent que celle de la rue Bonnefin, à la Bastide, reviendra très vite, lors d'un prochain Conseil.

M. Matthieu ROUVEYRE souhaite rétablir un peu la vérité. M. DUCHENE compare cette délibération à celle de la rue Bonnefin, et il appelle simplement l'attention de celui-ci sur le fait que dans la rue Bonnefin, on était en dessous des 30 % de logements sociaux, alors que là, on est à 100 %. Alors certes, la qualité du logement social, au regard des critères qu'ils connaissent, ne les satisfait pas totalement. Il se trouve que l'on est dans une ZUS et comme ils le savent, il y a un courrier de M. Stéfanini, que M. DUCHENE connaît bien et qui leur dit qu'il est interdit de faire du PLAI dans ce cadre-là. Il a ces éléments et si M. DUCHENE a besoin du courrier, il indique qu'il n'y a pas de problème. En tout cas, ces deux délibérations sont totalement incomparables à son avis.

Par ailleurs, quand M. DUCHENE leur explique que les dossiers sont préparés bien en amont, il appelle leur attention sur le fait que la CUB et les élus, ici, ne sont pas une chambre d'enregistrement. Il se peut qu'au cours des débats, il y ait des éléments qui les amènent à retirer la délibération, le Maire de Bordeaux le faisant de temps en temps, et il n'y a donc pas d'inconvénient ni d'incongruité à le voir ici.

M. Alain JUPPÉ va faire comme Max GUICHARD, et dire qu'il n'avait pas prévu d'intervenir. Il estime qu'on se fout du monde, purement et simplement, car on leur explique à longueur de séance, ici, que le PLS n'est pas du logement social, et voilà que maintenant, on leur dit que cette opération est une opération de logement social et justifie une décote de 56 % sur le foncier. On se fout du monde, répète-t-il!

D'autre part, il considère que le retrait de Bonnefin, c'est évidemment une petite opération pré-électorale destinée à « em... » la Ville de Bordeaux à quelques mois des élections municipales, parce que cela n'a pas de bon sens. Il souligne qu'il y a 25 % de logement social dans ce projet, c'est-à-dire que l'on est dans la norme fixée par la Communauté urbaine de Bordeaux.

Enfin, sur l'opération de Castéja, il a accepté les propositions du préfet, et on lui demande maintenant de faire 100 %. Il demande où est la cohérence, et où est la cohérence de l'État. D'autre part, c'est la première fois qu'il entend mettre en cause personnellement un préfet qui applique les consignes du gouvernement, quel qu'il soit. A nouveau, il considère qu'on se fout du monde !

M. le Président Vincent FELTESSE pense qu'ils sont en train d'apprendre ce qu'est la conséquence pratique de la mise à disposition de foncier public pour réaliser des logements sociaux, cette décision du Président de la République qu'ils sont en train d'expérimenter ayant aussi un impact sur la politique de la Communauté urbaine de Bordeaux. Il estime qu'à un moment, il faut avoir de la cohérence, puisque ce terme a été très utilisé, et si cela ne les interpelle pas que l'État mette quasiment gratuitement du foncier à disposition pour faire du logement social et qu'eux ne bougent pas leur politique par rapport aux Domaines, lui, personnellement, cela l'interpelle. Donc, sur l'opération dont on parle, Bonnefin, proche de l'avenue Thiers, il a dit à ses services qu'il fallait que la Communauté urbaine de Bordeaux soit aussi en capacité de faire un effort plus important sur le coût du foncier, parce que c'est une parcelle communautaire, afin que l'on puisse augmenter un peu les objectifs en termes de logement social. Il a été sensible à l'argument qu'avait évoqué **Michel DUCHENE** sur le bouclage financier, puisqu'on est sur une opération privée, faite avec le promoteur Pichet, s'il se souvient bien.

Par ailleurs, il souligne qu'effectivement, la politique de l'État, dans sa continuité, est de dire qu'en ZUS, on ne fait pas de PLUS ni de PLAI, on ne fait que du PLS, parce qu'effectivement, eux considèrent au niveau local que bien souvent, le PLS n'est pas du logement social. Il fait d'ailleurs observer qu'il y a des problèmes de « commercialisation », et que la demande de la population est plutôt sur du PLUS et du PLAI. Il ajoute qu'il ne plaisantait qu'à moitié, tout à l'heure, en disant à **Michel DUCHENE** : « *Je me demande si je ne vais pas retirer cette délibération* », parce qu'il trouve que telle qu'elle est rédigée, elle n'est pas acceptable, et il pense donc qu'il faut que l'on bouge un peu la rédaction pour dire que l'on se rapproche à nouveau des services de l'État, pour voir si on ne peut pas mettre un peu de PLUS et de PLAI, compte tenu de la localisation de cette opération.

M. Alain JUPPÉ considère que c'est une sage décision, et annonce que le Groupe Communauté d'avenir demande donc le retrait de cette délibération.

M. le Président Vincent FELTESSE lui demandant si c'est pour mettre du PLAI et du PLUS, **M. Alain JUPPÉ** le lui confirme, si **M. le Président** arrive à convaincre l'État, puisque c'est l'État qui ne le veut pas et non la Ville de Bordeaux.

Mme BOST proposant, plutôt que de la retirer, d'y faire seulement un ajout, **M. Alain JUPPÉ** insiste sur le fait qu'il demande le retrait, sinon ils voteront contre. On a retiré la dernière fois la délibération de Bonnefin, parce qu'il avait tourné les talons et n'était pas en séance, et donc il répète que cette fois-ci, ou bien on la retire, ou bien le Groupe communauté d'avenir votera contre.

M. le Président Vincent FELTESSE lui précise qu'il peut maintenir sa position même s'il est en séance.

M. Alain JUPPÉ indique que le Groupe Communauté d'avenir votera contre ce texte, puisqu'on leur explique que l'État fait une décote pour faire du logement social et qu'à longueur de séance du Conseil de Communauté urbaine de Bordeaux, on retoque le PLS comme n'étant pas du logement social. Il adhère donc à cette vision, le PLS n'est pas du logement social, et par conséquent, il n'y a aucune raison de faire une décote là-dessus.

M. Vincent MAURIN adhère à la proposition de **M. le Président**, de revoir la possibilité d'instaurer du PLAI et du PLUS dans cette opération, si techniquement les choses sont possibles, et ils voteront la délibération.

M. Alain JUPPÉ trouve cela absolument incohérent, car ils ne peuvent pas voter une délibération dans laquelle il n'y a pas de PLUS et pas de PLAI, et il faudrait qu'ils se mettent en accord avec eux-mêmes. Il estime cela grotesque !

M. ROUYEYRE souhaiterait qu'en tout cas, les propos de **M. le Maire de Bordeaux** soient actés ici. Il leur dit et personnellement, il aime assez l'entendre sur ce sujet, que le PLS ne doit plus être considéré comme du logement social, ce qui lui va très bien, parce que quand on regarde le nombre de logements sociaux manquant à Bordeaux, c'est 5 356. Il observe que si l'on prend en considération qu'il faut rajouter à ce chiffre, le nombre de logements sociaux qui, sur la Ville de Bordeaux, sont en PLS, le nombre total risque de s'élever considérablement, c'est-à-dire que les pénalités que l'État pourrait infliger à la Ville de Bordeaux pourraient être quand même très supérieures.

M. Max GUICHARD précise que, pour les raisons que **Vincent MAURIN** a développées et que **M. le Président** a aussi explicitées, les élus Communistes et Républicains avaient décidé de s'abstenir. Ils notent que **M. le Président** fait une proposition qu'ils entendent et à laquelle ils font confiance, et à partir de là, sur la base de la proposition qui a été faite, c'est-à-dire de travailler à inclure des PLAI et des PLUS, ils proposent de voter cette délibération.

M. Alain JUPPÉ estime que c'est une méthode tout à fait nouvelle, c'est-à-dire que l'on va voter un texte dont on sait qu'il ne sera pas appliqué en l'état. Il trouve cela formidable ! S'il faut modifier la délibération, ils y sont favorables, et il faut donc la retirer pour la refaire, et c'est exactement ce que l'on a fait sur Bonnefin, où on l'a retirée pour la modifier. S'ils veulent modifier celle-ci, on ne peut pas la voter, et il annonce que son Groupe ne la votera pas.

Mme Marie-Claude NOËL n'est pas opposée à ce que cette délibération soit retirée pour effectivement être améliorée. Elle souhaite quand même dire deux choses ; d'une part qu'il ne s'agit pas du PLS ordinaire, car il s'agit d'un PLS pour jeunes travailleurs, ce qui est quand même sensiblement différent, et d'autre part, c'est que bâtir un point de vue politique sur le fait : « *La dernière fois, on m'a retiré ma délibération, donc je m'oppose à celle-ci* », c'est un peu court à son avis, d'autant que le contexte, comme il a été dit tout à l'heure, était quand même extrêmement différent. Elle rappelle qu'il s'agissait d'une opération privée, pour laquelle le privé avait obligation de faire un peu de social. Elle estime donc qu'on est en train de comparer deux choses qui n'ont absolument rien à voir l'une avec l'autre, puisqu'on était sur une opération privée et que l'on souhaitait saisir l'opportunité d'être en linéaire d'un TCSP pour faire en sorte que cette opération soit de meilleure qualité. Elle

considère que dire « *Je refuse celle-là, parce que la mienne m'a été refusée* », est une manière de faire de la politique un peu étriquée, mais elle ne voit pas d'opposition à ce que cette délibération soit retirée pour être améliorée.

Mme Véronique FAYET souligne qu'effectivement, sur le fond, le nombre de terrains proposés avec décote est très faible. Ces terrains sont rares, et elle croit qu'il y en a neuf sur toute l'Aquitaine, et il serait assez logique qu'ils soient réservés prioritairement à des opérations très sociales de PLUS, PLAI. Elle explique qu'en l'état actuel des choses, ce n'est pas possible, néanmoins, la porte est entrouverte. Elle rappelle que le **M. TOUZEAU**, Maire de Lormont, a fait une demande de dérogation, et on a compris que c'était peut-être envisageable. Elle estime donc que cela vaut effectivement la peine de prendre le temps de renégocier avec l'État pour savoir s'ils accepteraient une dérogation, et donc de faire du PLUS et du PLAI sur ce terrain. Mais elle pense peut-être que **M. TOUZEAU** a de nouvelles informations récentes, sachant que Mme Duflot aurait répondu qu'elle n'était pas hostile. Elle considère que la porte est entrouverte et que cela vaut le coup de prendre le temps de négocier.

Mme Françoise CARTON n'avait pas prévu d'intervenir, signalant reprendre là une phrase qui a beaucoup tourné, mais **Vincent MAURIN** avait d'abord dit « *Les parlementaires pourraient s'en saisir* » et **Véronique FAYET** vient d'évoquer le cas de **Jean TOUZEAU**. Elle confirme justement avoir interrogé la ministre par le biais d'une question écrite, à partir de l'exemple concret de Lormont qui posait une difficulté, afin de lui demander de pouvoir assouplir cette règle qui, dans un certain nombre de cas, s'avère incohérente.

La question est posée et elle indique que la réponse doit arriver très rapidement.

M. Jean TOUZEAU souhaiterait que sans doute, au niveau parlementaire, il y ait une réflexion sur ces dispositifs qui ne leur semblent pas aujourd'hui pleinement adaptés, parce que, permettant de répondre tout simplement à la préoccupation qu'ils ont mise souvent en avant dans ce Conseil de Communauté, il faut faire en sorte qu'ils aient une offre de logements répondant aux possibilités et aux capacités financières des familles, voire ici, sur ce dossier spécifique, des jeunes travailleurs, et parfois du logement étudiant. Il estime qu'ils ont besoin de faire de plus en plus ce qu'il appelle du « *cousu-main* » et ils sont effectivement devant des difficultés qui nécessitent une réflexion nationale. Il explique que le PLS qu'ils ont pointé du doigt et qui leur semble aujourd'hui assez inadapté, concerne beaucoup les familles, puisque des opérations qui sont réalisées actuellement en PLS par les organismes HLM, ne trouvent pas preneur, parce que les familles n'ont pas la capacité de payer les loyers. Mais, il incite à bien comprendre que dans les textes qui régissent aujourd'hui la politique de la Ville, la volonté de l'État a toujours été affirmée pour faire en sorte que dans les zones sensibles, ce qui n'est pas le cas ici, il puisse y avoir de la diversité, et que par conséquent, ces PLS puissent être présents dans les zones sensibles.

Il précise que le « *cousu main* », c'est l'exemple lormontais, où Mme Duflot a apporté effectivement une réponse positive à sa préoccupation, puisqu'ils ne pouvaient pas réaliser du PLAI ou du PLUS à l'intérieur du quartier de Carriet, mais surtout du PLAI, lui permettant de reloger des personnes âgées à faibles revenus à l'intérieur de leur quartier. C'est donc à son avis, une préoccupation majeure, qui montre bien que le dispositif est inadapté, puisque les opérations qui leur étaient proposées les conduisaient à réaliser du PLS, alors que les capacités financières des familles ne leur permettent pas d'accéder, et que le seul dispositif permettant à une personne âgée qui vit au quatrième étage d'un immeuble à Carriet et qui a

besoin, parce qu'il n'y a pas d'ascenseur, de trouver un logement dans le quartier pour sa fin de vie, c'est quitter le quartier pour aller dans un logement neuf à l'extérieur. En conséquence, il appelle pour sa part un débat parlementaire pour revoir ces dispositifs qui ne leur paraissent pas, dans les pratiques, répondre véritablement à leurs préoccupations.

En ce qui concerne ce dossier spécifique, porté par Gironde Habitat, il pense qu'il serait intéressant de voir la sortie, c'est-à-dire quel est le loyer qui est proposé par Gironde Habitat aux jeunes travailleurs qui pourront bénéficier de celui-ci, après la décote de l'État. Il estime qu'il faut qu'ils fassent véritablement de plus en plus cette analyse par rapport au loyer qui est proposé à la sortie de l'opération, que ce soit du PLS, que ce soit du PLUS, que ce soit du PLAI. Si on mobilise du PLS pour faire en sorte que les jeunes étudiants puissent trouver des solutions en termes de logement, ou des jeunes travailleurs, cela ne le choque pas, pour sa part, dès l'instant où la sortie, en termes de loyers, cela correspond aux ressources de ces jeunes.

Par contre, il lui semble effectivement qu'il faille revoir le dispositif globalement du PLS, puisqu'ils ont aujourd'hui cette évaluation qui est sévère, notamment sur les capacités des familles à accéder à ce type de logements.

Mme Christine BOST pense qu'en commission, **Michel DUCHENE** qui s'émeut de cette délibération, n'a pas fait de remarque sur la question du PLS, si sa mémoire est bonne. Elle est également surprise que le **Maire de Bordeaux** demande le retrait de cette délibération, même si effectivement, le débat qui s'ouvre est intéressant, parce que cette délibération est encadrée par une circulaire ministérielle qui date de 2006. Ils sont aujourd'hui en 2013, et elle considère que le temps est peut-être venu effectivement de faire modifier cette circulaire ministérielle, mais jusqu'à présent, ils n'avaient pas soulevé ce débat et pourtant, c'était un gouvernement qui leur est proche qui avait mis en place ce dispositif.

M. Michel DUCHENE considère qu'on marche sur la tête.

M. le Président Vincent FELTESSE indique qu'il y a une possibilité qui est simple, c'est que l'article 1 soit modifié en mettant une condition suspensive : « *Cette acquisition interviendra sous réserve que le programme de construction de logements intègre des PLAI et PLUS* ». Il a bien compris que sous cette condition, le Groupe Communiste votait pour et que, après échanges, les Écologistes votaient également pour, et il y a donc une majorité politique sur cette délibération, qu'il peut faire passer dans quelques instants.

Cependant, il pense que l'on ne joue pas avec le logement social et il souligne qu'il n'y a pas du tout de propos pré-électoraux, mais juste une volonté de sa part, depuis quelques années, de faire en sorte qu'il y ait plus de logements sociaux. Et il considère que selon les communes, il y a plus ou moins de retard, et que les communes doivent faire plus ou moins d'efforts, et il pense bien sûr à Bordeaux, qui est la seule commune de plus de 100 000 habitants qui n'a pas vu son taux de logement social progresser depuis dix ans.

Sur ce, il retire la délibération et ils proposeront deux délibérations au Conseil du mois de septembre.

M. Alain JUPPÉ souhaite évoquer un tout petit point factuel qui est que le taux de logements sociaux à Bordeaux a progressé, et qu'il ne faut donc pas dire des choses inexactes.

M. le Président Vincent FELTESSE ajoute que c'est de manière très, très faible par rapport à d'autres communes.

AFFAIRE RETIRÉE

M. Le PRÉSIDENT

2013/7/ 109 Motion en soutien aux salariés de Mod'8

M. le Président Vincent FELTESSE propose d'aborder la motion Mod'8, qui n'a pas pu être présentée la dernière fois et qu'ils ont toutes et tous sous les yeux. Il rappelle que l'entreprise Mod'8 a été revendue il y a quelques années par son propriétaire historique, à un Groupe qui s'appelait Royer, qui a fait des annonces récentes de fermeture du site historique de Blanquefort. Il rappelle aussi qu'ils ont pas mal travaillé avec les syndicats et avec le gouvernement, pour voir quelles étaient les possibilités de reprise de ce site, avec un savoir-faire qui reste en Aquitaine, sur tout ce qui est autour du cuir, de la chaussure, mais éventuellement d'autres choses, et il pense aux sacs.

Il indique que les salariés ont été reçus par le Ministre du redressement productif, mais également le PDG, et il y a eu plusieurs tables rondes qui se sont tenues à la préfecture. Il précise qu'aujourd'hui, il peut y avoir un engagement de cession des machines pour un coût très faible, mais ils n'en sont pas encore au niveau de la reprise.

Comme cela a été fait pour d'autres dossiers, on leur propose une motion de soutien aux salariés.

M. Alain JUPPÉ annonce que, bien entendu, ils la soutiennent.

M. Max GUICHARD indique que les élus Communistes et Républicains soutiendront bien entendu cette motion, mais il rappelle quand même le contexte du Conseil dernier, où elle était liée, au niveau de l'ordre du jour du Conseil, avec une subvention à Empreinte. Il ne fera pas la déclaration qu'on leur a faite, mais qu'ils ont trouvé, sinon quelque peu en opposition, du moins pas très cohérente, puisque ce mot, là aussi, revient souvent. Ils la voteront donc sans aucun problème, avec cette nuance près.

Mme Christine BOST estime que cette motion démontre l'attachement de la Communauté, mais également des autres collectivités avec lesquelles ils travaillent déjà, pour accompagner également les organisations syndicales dans un Plan de sauvegarde de l'emploi sur cette structure. Elle rappelle que l'entreprise Mod'8 emploie aujourd'hui 94 salariés, que le Plan de restructuration qui avait été présenté au mois d'avril proposait la suppression de 80 postes, et c'est donc une centaine de postes que l'on essaie de sauvegarder. Elle souligne que les pistes qui sont d'ores et déjà travaillées sont assez encourageantes.

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

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. le Président Vincent FELTESSE souhaite à ses collègues de bonnes vacances, avant de lever la séance à 12 h 55.

Le Secrétaire de séance

M. DUPRAT