

**COMMUNAUTE URBAINE  
DE  
BORDEAUX**

**CONSEIL DE COMMUNAUTE  
SEANCE PUBLIQUE DU VENDREDI 25 OCTOBRE 2013 A 09 H 30  
(Convocation du 14 octobre 2013)**

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

**ETAIENT PRESENTS :**

M. FELTESSE Vincent, M. JUPPE Alain, M. DAVID Alain, M. CAZABONNE Alain, M. BOBET Patrick, Mme BOST Christine, M. BRON Jean-Charles, Mme CARTRON Françoise, M. CAZABONNE Didier, M. CHAUSSET Gérard, Mme CURVALE Laure, M. DUCHENE Michel, M. DUPRAT Christophe, M. FAVROUL Jean-Pierre, Mme FAYET Véronique, M. FLORIAN Nicolas, M. FREYGEFOND Ludovic, M. GAÜZERE Jean-Marc, M. GELLE Thierry, M. GUICHARD Max, M. HERITIE Michel, Mme ISTE Michèle, M. LABARDIN Michel, M. LABISTE Bernard, M. LAMAISON Serge, Mme LIRE Marie Françoise, M. PUJOL Patrick, M. ROSSIGNOL PUECH Clément, Mme DE FRANCOIS Béatrice, M. TOUZEAU Jean, M. TURON Jean-Pierre, Mme LACUEY Conchita, M. MADRELLE Nicolas, M. SOUBABERE Pierre, Mme TERRAZA Brigitte, M. VERNEJOUL Michel, M. AMBRY Stéphane, M. ANZIANI Alain, M. ASSERAY Bruno, M. BAUDRY Claude, Mme BONNEFOY Christine, M. BONNIN Jean-Jacques, M. BOUSQUET Ludovic, Mme BREZILLON Anne, M. BRUGERE Nicolas, Mme CAZALET Anne-Marie, M. CHARRIER Alain, Mme CHAVIGNER Michèle, Mme COLLET Brigitte, Mlle COUTANCEAU Emilie, M. COUTURIER Jean-Louis, M. DANJON Frédéric, M. DAVID Jean-Louis, M. DAVID Yohan, Mme DELATTRE Nathalie, M. DELAUX Stéphane, Mlle DELTIMPLE Nathalie, Mme DIEZ Martine, M. DOUGADOS Daniel, M. DUART Patrick, M. DUBOS Gérard, M. DUCASSOU Dominique, M. EGRON Jean-François, Mme EWANS Marie-Christine, Mme FAORO Michèle, Mme FOURCADE Paulette, M. GALAN Jean-Claude, M. GARNIER Jean-Paul, M. GUICHOUX Jacques, M. GUILLEMOTEAU Patrick, M. GUYOMARC'H Jean-Pierre, Mme HAYE Isabelle, M. HURMIC Pierre, M. JOANDET Franck, M. JOUBERT Jacques, M. LAGOFUN Gérard, Mme LAURENT Wanda, Mme LIMOUZIN Michèle, M. LOTHAIRE Pierre, M. MANGON Jacques, Mme MELLIER Claude, M. MERCIER Michel, M. MILLET Thierry, M. MOULINIER Maxime, Mme NOEL Marie-Claude, Mme PARCELIER Muriel, M. PENEL Gilles, M. PEREZ Jean-Michel, Mme PIAZZA Arielle, M. QUANCARD Denis, M. QUERON Robert, M. RAYNAL Franck, M. RAYNAUD Jacques, M. RESPAUD Jacques, M. ROBERT Fabien, M. ROUVEYRE Matthieu, M. SIBE Maxime, M. SOLARI Joël, M. TRIJOULET Thierry.

**EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION :**

M. DAVID Alain à Mme LIMOUZIN Michèle de 10 h 40 à 12 h 00  
M. CAZABONNE Alain à M. GELLE Thierry à partir de 11 h 20  
M. BENOIT Jean-Jacques à M. DUBOS Gérard  
M. BRON Jean-Charles à Mme LIRE Marie-Françoise à partir de 13 h 00  
Mme CARTRON Françoise à Mme BOST Christine à partir de 12 h 50  
M. CAZABONNE Didier à M. ROBERT Fabien à partir de 12 h 00  
M. FAVROUL Jean-Pierre à M. LABARDIN Michel jusqu'à 10 h 15  
Mme FAYET Véronique à M. MANGON Jacques à partir de 11 h 05  
M. GAUTE Jean-Michel à M. SIBE Maxime  
M. HERITIE Michel à M. LAGOFUN Gérard à partir de 12 h 30  
M. OLIVIER Michel à M. PENEL Gilles  
M. PIERRE Maurice à M. TURON Jean-Pierre  
M. SAINTE-MARIE Michel à M. BAUDRY Claude  
M. SOUBIRAN Claude à M. SOLARI Joël  
Mme LACUEY Conchita à M. COUTURIER Jean-Louis à partir de 12 h 45  
M. SOUBABERE Pierre à M. TOUZEAU Jean à partir de 11 h 30  
Mme TERRAZA Brigitte à Mme De FRANCOIS Béatrice à partir de 13 h 00  
M. AMBRY Stéphane à M. TRIJOULET Thierry à partir de 13 h 20  
Mme. BALLOT Chantal à M. GUICHOUX Jacques  
M. BAUDRY Claude à M. ANZIANI Alain à partir de 12 h 00

M. BONNIN Jean-Jacques à M. DUPRAT Christophe à partir de 12 h 20  
Mme CAZALET Anne-Marie à Mme BREZILLON Anne jusqu'à 12 h 15  
M. CAZENAVE Charles à Mme. PIAZZA Arielle  
Mlle COUTANCEAU Emilie à M. DOUGADOS Daniel à partir de 12 h 30  
M. DANJON Frédéric à Mme Laure CURVALE à partir de 12 h 45  
Mme. DESSERTINE Laurence à M. DAVID Yohan  
M. DUPOUY Alain à M. GUYOMARC'H Jean-Pierre  
M. DUART Patrick à Mme CHAVIGNER Michèle à partir de 12 h 10  
Mlle. EL KHADIR Samira à Mme DELTIMPLE Nathalie  
M. FEUGAS Jean-Claude à Mme. MELLIER Claude  
M. GARNIER Jean-Paul à Mme BONNEFOY Christine à partir de 11 h 50  
M. GUICHEBAROU Jean-Claude à M. PUJOL Patrick  
Mme HAYE Isabelle à M. Pierre HURMIC à partir de 12 h 55  
M. JUNCA Bernard à M. QUANCARD Denis  
M. MAURIN Vincent à M. GALAN Jean-Claude  
M. MOGA Alain à M. BRUGERE Nicolas  
M. PAILLART Vincent à M. VERNEJOUL Michel  
M. POIGNONEC Michel à M. FLORIAN Nicolas  
M. RAYNAUD Jacques à M. MERCIER Michel à partir de 12 h 00  
M. REIFFERS Josy à Mme. PARCELIER Muriel  
Mme. SAINT-ORICE Nicole à M. BRON Jean-Charles  
Mme. TOUTON Elisabeth à M. DUCASSOU Dominique  
Mme. WALRYCK Anne à M. GAÜZERE Jean-Marc

**EXCUSES :**

**LA SEANCE EST OUVERTE**

## **DESIGNATION D'UN SECRETAIRE ET D'UN SECRETAIRE ADJOINT**

**MM. FLORIAN et FREYGEFOND** ont été désignés respectivement comme Secrétaire et Secrétaire Adjoint de séance.

## **AFFAIRE RETIREE**

L'affaire 2013/9/ 49 « *Gestion des Risques Naturels - Ouvrages de protection de la Rive Droite sud - Convention de mandat de maîtrise d'ouvrage du SPIRD à La Cub pour la réalisation de travaux de confortement et de réhabilitation - Approbation – Autorisation* » a été retirée.

## **INSTALLATION d'un CONSEILLER COMMUNAUTAIRE, M. MADRELLE**

**M. le Président Vincent FELTESSE** accueille en ce Conseil de Communauté **M. Nicolas MADRELLE** nouveau maire de Carbon-Blanc et conseiller communautaire qui est en face de lui, en rappelant qu'il y a une délibération concernant son élection comme membre du Bureau non Vice-Président. Il lui souhaite la bienvenue au nom de tous.

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

### **POLE DE LA PROXIMITE**

#### **Direction de la Voirie**

- Convention en date du 25 avril 2013 – Saint Louis de Montferrand – 10 rue Gaston Bourceau – Jalle de Gereyme – Passerelle en surplomb de la jalle – Convention de superposition d'affectations – A titre gratuit.
- Convention en date du 06 juin 2013 – Bordeaux – 10 et 13 rue de Cheverus – Passerelle en surplomb de la rue – Convention de superposition d'affectations – A titre gratuit.
- Convention en date du 22 août 2013 – Bordeaux – rue du Château d'Eau – Immeuble en surplomb de la rue – Convention de superposition d'affectations – A titre gratuit.
- Convention en date du 23 septembre 2013 – Bordeaux – rue le Chapelier – Passerelle en surplomb de la rue – Convention de superposition d'affectations – A titre gratuit.
- Arrêté n°2013/1612 du 17 septembre 2013 – Autorisation d'occupation temporaire (AOT) du domaine public routier, par permission de voirie, délivrée à la société DELEK France, pour les pistes d'accès de la station-service sise à Bordeaux, 151 route de Toulouse – A titre gratuit.

- Arrêté n°2013/1613 du 17 septembre 2013 – Autorisation d'occupation temporaire (AOT) du domaine public routier, par permission de voirie, délivrée à la société DELEK France, pour les pistes d'accès de la station-service sise à Bordeaux, 313 cours Gallieni – A titre gratuit.
- Arrêté n°2013/1614 du 17 septembre 2013 – Autorisation d'occupation temporaire (AOT) du domaine public routier, par permission de voirie, délivrée à la société DELEK France, pour les pistes d'accès de la station-service sise à Bordeaux, 238/240 bd JJ Bosc – A titre gratuit.
- Arrêté n°2013/1615 du 17 septembre 2013 – Autorisation d'occupation temporaire (AOT) du domaine public routier, par permission de voirie, délivrée à la société DELEK France, pour les pistes d'accès de la station-service sise à Bordeaux, 26 bd Pierre 1<sup>er</sup> – A titre gratuit.
- Arrêté n°2013/1616 du 17 septembre 2013 – Autorisation d'occupation temporaire (AOT) du domaine public routier, par permission de voirie, délivrée à la société DELEK France, pour les pistes d'accès de la station-service sise à Bordeaux, 37/43 bd Antoine – A titre gratuit.
- Arrêté n°2013/1617 du 17 septembre 2013 – Autorisation d'occupation temporaire (AOT) du domaine public routier, par permission de voirie, délivrée à la société DELEK France, pour les pistes d'accès de la station-service sise à Bruges, 463 route du Médoc – A titre gratuit.
- Arrêté n°2013/1618 du 17 septembre 2013 – Autorisation d'occupation temporaire (AOT) du domaine public routier, par permission de voirie, délivrée à la société DELEK France, pour les pistes d'accès de la station-service sise à Cenon – rues R. Schwob et R. Cassagne - A titre gratuit.
- Arrêté n°2013/1619 du 17 septembre 2013 – Autorisation d'occupation temporaire (AOT) du domaine public routier, par permission de voirie, délivrée à la société DELEK France, pour les pistes d'accès de la station-service sise à Villenave d'Ornon, 21 route de Léognan - A titre gratuit.
- Arrêté n°2013/1397 du 14 août 2013 – Autorisation d'occupation temporaire (AOT) par mise à disposition du domaine public routier, délivrée à l'entreprise Dumas pour les besoins du chantier « Foyer Ellul » à Bordeaux, 3 rue Jean Descas – A titre gratuit.
- Arrêté 2013/1669 du 25 septembre 2013 – Parempuyre – Classement des voies du lotissement « La Lisière du Vignoble » - A titre gratuit.
- Convention en date du 30 septembre 2013 – Bordeaux – Pont de Pierre – Intervention du Laboratoire Régional des Ponts et Chaussées (LRPC) de Bordeaux, unité du Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement (CETE) Sud Ouest pour des activités de recherche fondamentale sur le confortement du talus sous-fluvial du Pont de Pierre de Bordeaux – A titre gratuit.

**POLE DYNAMIQUE URBAINES****Direction foncier**

- 2013/1425 du 29/08/2013 - Arrêté de servitude - SAINT MEDARD EN JALLES – rue Camille Jullian – Association Syndicale le Clos de Veillance - 21.2111.8310.TE00PD00.
- 2013/1426 du 29/08/2013 - Arrêté d'acquisition - EYSINES – avenue René Antoune – M. et Mme SURET - 3 500 € - 21.2112.900.TN00.DD28.
- 2013/1427 du 29/07/2013 - Arrêté d'acquisition + travaux - PESSAC – rue du Luc – Association de la Congrégation des Soeurs de Sainte-Marthe de Périgueux - 40 240 € - 21.2112.8220.TC00.VA1A.
- 2013/1428 du 29/08/2013 - Arrêté d'acquisition - LE TAILLAN MEDOC – rue de l'Ecureuil – M. et Mme DELANNAY - 1 380 € - 21.2112.8220.TN00.VB519.
- 2013/1429 du 29/08/2013 - Arrêté d'acquisition gratuite - SAINT VINCENT DE PAUL – rue Robert Massé – Commune - 21.2111.8310.TE00.PD00.
- 2013/1430 du 29/08/2013 - Arrêté d'acquisition gratuite - BASSENS – avenue des Gerlandes – Commune - 21.2111.8310.TE00.PD00.
- 2013/1431 du 29/08/2013 - Arrêté d'acquisition - BASSENS – SAINT LOUIS DE MONTFERRAND – avenue des Guerlandes demi lit du ruisseau – Grand Port Maritime de Bordeaux - 21.2111.8310.TE00.PD00.
- 2013/1432 du 29/08/2013 - Arrêté d'acquisition - Annulation de l'arrêté 2013/582 du 10/04/2013 - LE HAILLAN – 41 rue de Venteille – M. et Mme PARMENTIER - 1 300 € - 21.2112.8220.TN00.VCA00.
- 2013/1433 du 29/08/2013 - Arrêté d'acquisition gratuite - LE HAILLAN – 22 rue de Couquéou – Mme DUBROPUILH – Mme GASTOLDI Mme LUSSEAU - 21.2112.8220.TN00.VCA00.
- 2013/1434 du 29/08/2013 - Arrêté d'acquisition - LE HAILLAN – 43 rue de Venteille – Mme MATHIEU - 2 400 € - 21.2112.8220.TN00.VCA00.
- 2013/1435 du 29/08/2013 - Arrêté d'acquisition gratuite - BLANQUEFORT – boulevard Alcide Lançon – M. YETIS NAZIF - 23.2315.8220.RN00.VB0560.
- 2013/1436 du 29/08/2013 - Arrêté d'acquisition - BLANQUEFORT – avenue du Général de Gaulle – Consorts BESSON MOUSSA - 870 € - 21.2112.8220.TN00.VCA.
- 2013/1437 du 29/08/2013 - Arrêté d'acquisition - BLANQUEFORT – avenue du XI Novembre – SCI Les Padouens - 165,50 € - 21.2112.8220.TN00.VCA00.

- 2013/1438 du 29/08/2013 - Arrêté d'acquisition - BLANQUEFORT – avenue du XI Novembre – Mme IMBERT – Mme DUBOS - 135,50 € - 21.2112.8220.TN00.VCA00.
- 2013/1439 du 29/08/2013 - Arrêté d'acquisition - BLANQUEFORT – rue des Gravières – M. SARTHOU - 660 € - 21.2112.8220.TN00.VB05604.
- 2013/1440 du 29/08/2013 - Arrêté d'acquisition gratuite - BLANQUEFORT – avenue du Général de Gaulle et rue de Cantenac – Commune - 21.2112.8220.TN00.VCA00.
- 2013/1441 du 29/08/2013 - Arrêté d'acquisition gratuite - BLANQUEFORT – avenue de l'Europe – SARL SOC - 21.2112.8220.TC00.VA1A.
- 2013/1442 du 29/08/2013 - Arrêté d'acquisition - LE BOUSCAT – avenue du Président Robert Schuman – Mme DIACONO et M. SABOURDY - 7 200 € - 21.2112.8220.TC00.VA1A.
- 2013/1443 du 29/08/2013 - Arrêté d'acquisition - LE BOUSCAT – rue Rigal – M. SUBERBIE - 5 800 € - 21.2112.8220.TN00.VB0694.
- 2013/1444 du 29/08/2013 - Arrêté d'acquisition gratuite - PAREMPUYRE – avenue des Sports et rue Camille Montoya – Commune - 21.2112.8220.TN00.VB31204.
- 2013/1445 du 29/08/2013 - Arrêté d'acquisition - PAREMPUYRE – rue de Gaillard – SCI Habitat EOLE JSV - 825 € - 21.2112.8220.TC00.VA1A.
- 2013/1446 du 29/08/2013 - Arrêté d'acquisition - PAREMPUYRE – rue des Chênes – SARL Conseils Aménagement Urbanisme Foncier - 540 € - 21.2112.8220.TN00.VB312.
- 2013/1447 du 29/08/2013 - Arrêté d'acquisition - PAREMPUYRE – rue de Macau – M. et Mme NADREUX - 2 340 € - 21.2112.8220.TC00.VA1A.
- 2013/1448 du 29/08/2013 - Arrêté d'acquisition - PAREMPUYRE – 64 rue des Chênes – M. CORRIHONS - 2 610 € - 21.2112.8220.TN00.VB312.
- 2013/1449 du 29/08/2013 - Arrêté d'acquisition - PAREMPUYRE – 60 rue des Chênes – M. et Mme COLAS - 1 560 € - 21.2112.8220.TN00.VB312.
- 2013/1450 du 29/08/2013 - Arrêté d'acquisition - PAREMPUYRE – 56 rue des Chênes – M. et Mme FARGEAS - 300 € - 21.2112.8220.TN00.VB312.
- 2013/1451 du 29/08/2013 - Arrêté d'acquisition - PAREMPUYRE – 62 rue des Chênes – M. et Mme MARCHETTI - 1 710 € - 21.2112.8220.TN00.VB312.
- 2013/1452 du 29/08/2013 - Arrêté d'acquisition gratuite - PAREMPUYRE – rue de la Gare – Réseau Ferré de France.
- 2013/1453 du 29/08/2013 - Arrêté d'acquisition - PAREMPUYRE – 58 rue des Chênes – Mme GRUMEAU et M. BOUDET - 1 470 € - 21.2112.8220.TN00.VB312.

- 2013/1455 du 28/09/2013 – DPU - EYSINES – 265 avenue du Médoc – SCI Eysinimmo - 953 810 € - 21.2111.8240.UC32.HAA - 11.6226.8240.A430.
- 2013/1456 du 28/09/2013 – DPU - PESSAC – 3 rue Millet – Mme RICHARD - 150 000 € - 21.2115.8240.UC32.HAA.
- 2013/1463 du 03/09/2013 - Arrêté d'acquisition – Tram Train - BLANQUEFORT – 2 rue de Virebouc – Mme AUCLERT - 55 000 € - 21.21150002.KD00.TT30.
- 2013/1464 du 03/09/2013 - Arrêté d'acquisition – Tram Train - BRUGES – 10b rue Louis fleuranceau – M. et Mme MELSBASCH - 13 000 € - 21.21110002.KD00.TT30.
- 2013/1465 du 03/09/2013 - Arrêté d'acquisition + travaux – Tram Train - BRUGES – 8 rue pierre Andron – Mme VARENNES - 4 659,60 € - 21.21110002.KD00.TT30.
- 2013/1466 du 03/09/2013 - Arrêté d'acquisition + travaux – Tram - PESSAC – 68 avenue de Canéjean – copnsorts BAS et la SCI de Canéjean - 44 413 € - 21.21110002.KD00.TW30.
- 2013/1467 du 03/09/2013 - Arrêté d'acquisition – Tram - PESSAC – rue Gutenberg – ETAT – Délégation Générale à l'Emploi et à la Formation Professionnelle - 122 080 € - 21.21110002.KD00.TW30.
- 2013/1468 du 03/09/2013 - Arrêté d'acquisition – Tram - EYSINES – 82 avenue de Picot – indivision MAISONNAVE - 240 000 € - 21.21150002.KD00.TW30.
- 2013/1507 du 13/09/2013 - Arrêté d'acquisition – Tram Train - Arrêté 2013/353 du 1/03/2013 est rapporté - BLANQUEFORT – 4 rue de Virebouc – M. et Mme BEY – 25 000 €
- 2013/1509 du 11/09/2013 – DPU - BLANQUEFORT – lieudit Arboudeau Est – consorts GARRIGA-VINALES-HERNANDEZ - 43 620 € - 21.2115.8240.UC32.HAA - 11.6226.8240.UC32.
- 2013/1550 du 12/09/2013 – DPU - BLANQUEFORTLE TAILLAN MEDOC – 7 chemin de la Houn de Castets M. et Mme DERVILLEE - 650 000 € - 21.2115.8240.UC32.HAA - 11.6226.8240.A430.
- 2013/1577 du 16/09/2013 - Arrêté d'acquisition - AMBARES ET LAGRAVE – rue Emile Larrieu – M. et Mme VILCHES - 14 808,80 € - 21.2111.8240.UC32.HAA.
- 2013/1584 du 17/09/2013 - Arrêté d'acquisition gratuite - BASSENS – avenue des Griffons – Commune - 21.2112.8220.TL00.VCA00.
- 2013/1585 du 17/09/2013 - Arrêté d'acquisition - BLANQUEFORT – avenue du XI Novembre – Mme GARRIGA - 630 € - 21.2112.8220.TN00.VCA00.
- 2013/1586 du 17/09/2013 - Arrêté d'acquisition + travaux - BLANQUEFORT – 135 avenue du Général de Gaulle – M. et Mme BOUQUET - 10 448 € - 21.2112.8220.TN00.VCA.

- 2013/1587 du 17/09/2013 - Arrêté d'acquisition gratuite - BASSENS – avenue du Général de Gaulle – OPH Aquitanis - 21.2112.8220.TL00.VCA00.
- 2013/1588 du 17/09/2013 - Arrêté d'acquisition + travaux - LE BOUSCAT – rue Raymond Lavigne – SARL Libertimmo - 12 825 € - 21.2112.8220.TC00.VA1A.
- 2013/1589 du 17/09/2013 - Arrêté d'acquisition gratuite - MERIGNAC – 52 rue Emile Antoine Bourdelle – SARL Domaine de Mérignac - 21.2112.8310.TE00.PD00.
- 2013/1590 du 17/09/2013 - Arrêté de transfert de gestion gratuit - BORDEAUX – avenue de Labarde – GPMB.
- 2013/1591 du 17/09/2013 - Arrêté d'acquisition - VILLENAVE D'ORNON – avenue Mirieu de Labarre – SNC Quartier du Bocage - 54 040 € - 21.2112.8220.TM00.VCA00.
- 2013/1592 du 17/09/2013 - Arrêté d'acquisition - LE TAILLAN MEDOC – 64 avenue de la Boétie – Melle BAUTRAIT - 480 € - 21.2112.8220.TN00.VCA00.
- 2013/1593 du 17/09/2013 - Arrêté d'acquisition - PESSAC – 39 à 47 avenue Roger Chaumet – SARL CEDIF - 936 € - 21.2112.8220.TM00.VCA00.
- 2013/1620 du 18/09/2013 – DPU - EYSINES – rue Ronteau Gaillard – M. AUBOUIN - 5 000 €
- 2013/1621 du 18/09/2013 - Arrêté de servitude - Disposition de l'article 1 de l'arrêté 2010/494 du 5/03/2010 sont rapportées - CASTRES GIRONDE – lieudit Bellefont – ERDF.
- 2013/1672 du 30/09/2013 - Arrêté d'acquisition gratuite - BLANQUEFORT – avenue du Général de Gaulle – Conseil Général de la Gironde.
- 2013/1698 du 01/10/2013 - Arrêt de cession - FLOIRAC – avenue Salvador Allende – OPH Aquitanis - 50 000 € - 77.775.8240.UC32.
- 2013/1699 du 01/10/2013 - Arrêté de cession - LE TAILLAN MEDOC – chemin de Sabaton – Commune - 61 485,23 € - 77.775.8240.UC32.
- 2013/1704 du 03/10/2013 – DPU - LE HAILLAN – 16 rue de Los Héros – M. MEYRE - 430 000 € - 21.2115.8240.UC32.HAA - 11.6226.8240.UC32.
- CONVENTION D'OCCUPATION PRECAIRE - BASSENS – rue Lafayette – France Télévisions.
- CONVENTION D'OCCUPATION PRECAIRE - EYSINES – 1 impasse du vieux puits/33 avenue de la Libération – COS.
- AVENANT N° 3 A LA CONVENTION PRECAIRE - AMBARES – 75 bis rue Edmond Faulat – M. BOCQUET.

- AVENANT N° 4 A LA CONVENTION PRECAIRE - AMBARES – 75 bis rue Edmond Faulat – M. BOCQUET.
- CONVENTION D'ACCES TEMPORAIRE - quai de Bacalan – Association H'Nord.
- CONVENTION D'OCUPATION PRECAIRE - LORMONT – rue Sourbes – Commune.

## **POLE ADMINISTRATION GENERALE**

### **Direction Bâtiments et Moyens**

- Convention occupation logement de fonction de l'école Albert Camus à Floirac attribué à M. Jacquemin, employé municipal.
- Convention occupation locaux scolaires école élémentaire Lac 2 à Bordeaux par l'Association Gymnastique Volontaire du Lac pour l'année 2013.
- Convention occupation locaux scolaires école élémentaire CAP DE BOS à Pessac par Danse pour tous en gironde pour l'année 2013/2014.
- Convention occupation locaux scolaires école élémentaire CAP DE BOS à Pessac par Danse et rythme pour année scolaire 2013/2014.
- Convention occupation locaux scolaires école maternelle Bellegrave à Pessac par Cœur Soleil pour année scolaire 2013/2014.
- Convention occupation locaux scolaires école maternelle Bellegrave à Pessac par TATRAKA pour année scolaire 2013/2014.
- Convention occupation locaux scolaires école maternelle La Farandole à Pessac par Gymnastique Volontaire de Magonty et Cap de Bos pour 2013/2014.
- Convention occupation locaux scolaires école maternelle la Farandole à Pessac par PELP pour 2013/2014.
- Convention occupation locaux scolaires école maternelle Montaigne à Lormont par l'Association sport pour Tous pour l'année scolaire 2013/2014.

### **Direction de la commande publique**

- Liste des marchés formalisés et MAPA notifiés en août et septembre 2013.

### **DDRH**

- Fin de détachement d'un agent à compter du 1° janvier 2014

Communication effectuée

**M. le Président Vincent FELTESSE** rappelle qu'ils ont fêté il y a quelques temps, le 50e anniversaire du MIN de Brienne et celui-ci a eu la délicate attention de mettre sur table

un mélange fleuri et gustatif ; si le Conseil de CUB dure jusqu'à 15 heures, il pense qu'ils ont ainsi un petit en-cas pour se nourrir.

Puis il souligne qu'a été présenté lundi dernier l'Atlas de la Métropole savante, fait par l'Agence d'urbanisme de Bordeaux en partenariat avec le PRES, qui va faire l'objet d'une distribution parce que c'est un document intéressant.

Puis il indique qu'ils auront deux motions qui ont été évoquées hier en Bureau, une sur la question de l'augmentation de la TVA dans les transports publics, une autre sur l'évolution de la gouvernance du SCOT. Concernant le SCOT, il précise qu'un groupe de travail s'est mis en place suite à la réunion de Bureau d'hier, qui a abouti à une nouvelle rédaction de l'avis qui va leur être remise dans quelques minutes.

Par ailleurs, il pense qu'ils ont toutes et tous lu avec attention (et satisfaction en ce qui le concerne) les déclarations de Frédéric CUVILLIER, ministre des Transports, sur la question de la ligne à grande vitesse, avec le calendrier précisant les choses par rapport à Toulouse, mais aussi par rapport à la liaison Espagne. Il leur rappelle qu'ils avaient adopté une motion en ce sens en Conseil de CUB.

Enfin, il indique que cela fait des mois que l'on est face à un problème qui fait que le tramway ne circule plus sur l'écluse, et ils étaient partis dans une bagarre juridique. Il y a eu une réunion d'experts la semaine dernière, à laquelle il allait pour la première fois, ce qui est toujours impressionnant, car il y avait quarante experts, tous plus capés les uns que les autres, mais il les informe qu'a priori, l'expert « en chef » a conclu qu'il pouvait rendre son rapport définitif, qu'ils pouvaient reprendre possession des écluses, et que des travaux provisoires de meulage pouvaient être faits ; ceux-ci vont débiter dans quelques jours, et normalement, au 1er décembre, le tramway repassera sur les écluses.

Puis il propose de passer à l'ordre du jour et demande au secrétaire de séance de donner communication de la liste des dossiers proposés pour un regroupement.

**M. FLORIAN**, secrétaire de séance, ayant donné lecture des affaires proposées pour un regroupement, **M. le Président Vincent FELTESSE** annonce en complément, pour plus de clarté, la liste des affaires qui seront dégroupées, et enregistre l'accord unanime du Conseil sur cette proposition.

**M. Gérard CHAUSSET** indique que sur l'affaire 25, il y aura un vote « contre » du groupe EELV, sauf en ce qui le concerne car il s'abstiendra, et sur le 22, il y aura un vote « pour » de son groupe, à l'exception des élus bordelais, **Pierre HURMIC** et **Marie-Claude NOËL**, qui voteront contre.

**Mme Michèle ISTE** annonce que les élus Communistes et Républicains voteront « contre » sur la 38 qui concerne des VEFA.

**M. le Président Vincent FELTESSE** s'étant assuré qu'il avait été bien pris note de ces positions respectives, met aux voix l'ensemble de ces délibérations.

**AFFAIRES REGROUPEES** (le numéro 2013/9/59 n'étant pas attribué)

**M. FELTESSE**

**2013/9/ 1** Election d'un conseiller communautaire membre du Bureau non Vice-Président

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

**M. FELTESSE**

**2013/9/ 2** Commission "Economie, Attractivité et Relations Internationales" - Commission "Nouvelle Gouvernance" - Composition - Modification - Désignation

**DÉSIGNATION EFFECTUÉE**  
**a été désigné M. MADRELLE**

**M. FELTESSE**

**2013/9/ 4** Allo Services Bordeaux - Développement d'une plateforme associative - Subvention de la CUB - Convention - Décision - Autorisation

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. FELTESSE**

**2013/9/ 5** Soutien au démarrage de l'activité de la plateforme Loc Halle Bio au MIN de Bordeaux Brienne et abondement de la CUB au capital de la SCIC Loc Halle Bio - Convention - Décision - Autorisation

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. DAVID**

**2013/9/ 6** 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 - Lancement de la procédure préalable à la Déclaration d'Utilité Publique - Approbation - Autorisation

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. DAVID**

**2013/9/ 7** BORDEAUX - Projet d'aménagement rue Claude Bonnier (entre la rue du Château d'eau et le cours d'Albret) et place du Colonel Raynal - Dossier définitif du projet - Décision

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. DAVID**

**2013/9/ 8 BORDEAUX - Projet d'aménagement du cours de Verdun (entre le cours Xavier - Arnoz et de la place Tourny), place Tourny et du cours Clémenceau - Dossier définitif du projet - Décision**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. DAVID**

**2013/9/ 9 PESSAC-Avenue De Lattre de Tassigny Aménagement du Bourg de Toctoucau Eclairage public - Fonds de concours - Décision - Convention - Autorisation**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. DAVID**

**2013/9/ 10 Pessac - Travaux d'aménagement de la traversée du bourg de Toctoucau - Requalification de l'avenue de Lattre de Tassigny - Convention avec le Conseil Général de la Gironde et la ville de Cestas - Autorisation**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. DAVID**

**2013/9/ 11 Marchés Publics - Le Haillan - Requalification de la rue de Venteille - (fiche action 0001 - réf. C022000001) - Appel d'offres ouvert - Autorisation de signature**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. DAVID**

**2013/9/ 12 Projets de voirie sur différents chantiers-octobre 2013-Confirmation de décision de faire-Approbation**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. BENOIT**

**2013/9/ 13 Pôle de compétitivité AGRIMIP Sud Ouest Innovation - Désignation d'un représentant suppléant au Conseil d'Administration - Décision**

**DÉSIGNATION EFFECTUÉE**

**Mme BOST**

**2013/9/ 14 PESSAC - Secteur Magonty - Instauration d'un périmètre de prise en considération**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**Mme BOST**

**2013/9/ 15 SAINT-AUBIN DE MEDOC - PAE des Vignes - Programme des équipements publics - Arrêt du dossier définitif du projet - Décision**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**Mme BOST**

**2013/9/ 16 LE TAILLAN-MEDOC - PAE du CHAI - Programme des équipements publics - Arrêt du dossier définitif du projet – Décision**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**Mme BOST**

**2013/9/ 17 LE TAILLAN-MEDOC - PAE du CHAI - Programme des équipements publics - Lancement d'une procédure d'enquête publique unique - Approbation - Autorisation**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**Mme BOST**

**2013/9/ 18 SAINT-AUBIN DE MEDOC - PAE des VIGNES - Programme des équipements publics - Lancement d'une procédure d'enquête publique unique - Approbation - Autorisation**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**Mme CARTRON**

**2013/9/ 19 Le Crous de Bordeaux Aquitaine - Eté métropolitain - Organisation de la manifestation Les Campulsations - Subvention de la Communauté urbaine de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**Mme CARTRON**

**2013/9/ 20 Association Kino session - Organisation de la manifestation Kino Kabaret international de Bordeaux du 27 septembre au 04 octobre 2013 - Subvention de la Communauté urbaine de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**Mme CARTRON**

**2013/9/ 21 Démarche de Co-développement - Avenant sur la politique vélo - Adoption**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**Mme CARTRON**

**2013/9/ 22 Contrats de Co-développement 2012/2014 - Adaptations des contrats - Autorisation**

**ADOPTÉ À LA MAJORITÉ  
M. HURMIC et Mme NOEL votent contre**

**M. D CAZABONNE**

**2013/9/ 23 Convention triennale CMA33 / CUB relative à la gestion des déchets professionnels - Subvention 2013 - Décision- Autorisation**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. D CAZABONNE**

**2013/9/ 24 Communauté urbaine de Bordeaux - Autorisation d'occupation temporaire du domaine public de la Communauté urbaine de Bordeaux - Convention pour la mise en œuvre de collectes sélectives des textiles usagés par apport volontaire sur les centres de recyclage communautaires - Autorisation - Décision**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. CHAUSSET**

**2013/9/ 25 Marchés Publics - Réseau tramway 2013/14 - Marché de travaux STATION 301 - Quais de stations des extensions des lignes A, B et C - Marché complémentaire - agrandissement de la station « Parc des Expositions » - Autorisation de signature.**

**ADOPTÉ À LA MAJORITÉ**  
**le groupe des élus Europe Ecologie les Verts vote contre à l'exception**  
**M. CHAUSSET qui s'abstient**

**M. CHAUSSET**

**2013/9/ 26 Marchés Publics - Réseau Tramway 2013/14 - Bordeaux - Travaux d'arrosage de la troisième phase du tramway de Bordeaux ARR301 - Appel d'offres Ouvert - Autorisation de signer**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. DUPRAT**

**2013/9/ 29 Rapport sur le bilan LOTI de la 2ème phase du tramway de l'agglomération bordelaise**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. DUPRAT**

**2013/9/ 30 Approbation de la Convention de partenariat technique pour la gestion du référentiel de l'Application Billettique Commune et des services associés**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. FAVROUL**

**2013/9/ 31 Lormont Génicart - Service public de chauffage urbain des Hauts de Garonne - Construction d'une chaufferie biomasse - Cofinancement FEDER - Décision - Autorisation**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. FAVROUL**

**2013/9/ 32 Maison de l'Europe Bordeaux-Aquitaine (MEBA) - Versement subvention 2013 - Décision**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**Mme FAYET**

**2013/9/ 33 ADAV 33 - Subvention de fonctionnement 2013 - Convention CUB / ADAV - Décision - Autorisation**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. FLORIAN**

**2013/9/ 35 salon du MAPIC 2013 Marché Professionnel International de l'Immobilier Commercial - Décisions - Autorisation**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. FREYGEFOND**

**2013/9/ 37 Modalités de reversement du soutien de la DRAC pour la mise en œuvre de l'accès commun aux catalogues et ressources des bibliothèques et médiathèques municipales et universitaires de l'agglomération bordelaise**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. FREYGEFOND**

**2013/9/ 38 FLOIRAC - AQUITANIS, Office Public de l'Habitat (OPH) de la Communauté Urbaine de Bordeaux - Charge foncière et acquisition en VEFA de 8 logements individuels locatifs, rue des Carrelets, résidence "Le Clos des Berges" - Emprunts principaux de 504.863 € et 354.012 €, de type PLS, et de 824.000 €, complémentaire au PLS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation**

**ADOPTÉ À LA MAJORITÉ**

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

**M. FREYGEFOND**

**2013/9/ 39 Taxes et participations d'urbanisme - Admissions en non valeur - Application de l'article 2 du décret 98-1239 du 29/12/1998**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. FREYGEFOND**

**2013/9/ 40 Régie des restaurants du personnel et des élus communautaires -  
Décision modificative n°3**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. GAÜZERE**

**2013/9/ 41 DRHDS - Filière culturelle - Instauration du Régime indemnitaire du  
cadre d'emplois des conservateurs du patrimoine - Catégorie A - Décision**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. GAÜZERE**

**2013/9/ 42 Mise en place d'un régime d'astreinte pour les gardiens du parc  
cimetièrre rive droite - Décision - Autorisation**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. GELLE**

**2013/9/ 43 Soutien financier aux communes pour les locaux techniques NRA -  
Ajustement - Convention - Décision -Autorisation**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**Mme ISTE**

**2013/9/ 44 Territoire communautaire - Convention portant protocole de mise en  
œuvre de la télétransmission des actes des collectivités locales - Avenant n° 1 -  
Autorisation de signature**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**Mme ISTE**

**2013/9/ 45 Bail emphytéotique administratif - Construction du bâtiment à usage de  
la Communauté Laure Gatet. Avenant n 5 - Autorisation et signature**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. LAMAISON**

**2013/9/ 47 FRCIVAM - Développement des activités agricoles sur la Communauté  
urbaine de Bordeaux - Programme de travail 2013 - Subvention de fonctionnement  
2013 - Décision - Convention - Autorisation**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. LAMAISON**

**2013/9/ 48 Villenave d'Ornon - Construction de la Ferme de Baugé et projet  
d'exploitation en élevage ovin et caprin - Fonds de concours - Décision - Convention -  
Autorisation**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. PIERRE**

**2013/9/ 50 Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM) - Communauté urbaine de Bordeaux - Programme d'actions dans le domaine des risques géologiques - Décision - Convention - Autorisation**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. PUJOL**

**2013/9/ 51 Bordeaux - Réalisation de deux postes d'accueil de paquebots fluviaux - Participation de la Communauté urbaine de Bordeaux - Subvention d'équipement - Décision - Convention - Autorisation**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. ROSSIGNOL PUECH**

**2013/9/ 52 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**

**2013/9/ 53 Association Médias-cité - Programme d'actions 2013 - Subvention de la communauté urbaine - Convention - Décision - Autorisation**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. SOUBIRAN**

**2013/9/ 54 Régie de l'abattoir - Clôture du budget de la Régie - Reprise au Budget Principal de la Communauté de l'actif et du passif du bilan de clôture- Décision - Autorisation**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. TOUZEAU**

**2013/9/ 55 BORDEAUX - ER P 299 du PLU - Elargissement de la rue Léo Saignat - Acquisition d'une emprise de terrain nu cadastrée HV 119p appartenant à la SA d'HLM Domofrance**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. TOUZEAU**

**2013/9/ 57 BLANQUEFORT - Opération P 208 - avenue du 8 mai 1945 - Aménagement d'un cheminement doux - Transactions avec la Société Immobilière Sud Atlantique - cession d'un terrain de 2 532 m<sup>2</sup> - Acquisition par la Communauté urbaine de Bordeaux d'un terrain de 1 167 m<sup>2</sup> - Décision - Autorisation**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. TOUZEAU**

**2013/9/ 58 Ambarès et Lagrave - Immeuble sis 10 rue Edmond FAULAT - Lot de copropriété n° 13 - Mise à disposition et cession à la Commune - Décision**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. TOUZEAU**

**2013/9/ 60 Mise en vente par adjudication d'immeubles communautaires constituant des délaissés d'opération - Autorisation - Décision**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. TURON**

**2013/9/ 61 Territoire communautaire- Convention d'échanges de données numériques entre Lyonnaise des Eaux/CUB - Décision - Autorisation**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. TURON**

**2013/9/ 62 Partage de l'actif et du passif entre le Syndicat Intercommunal d'Adduction d'Eau Potable et d'Assainissement de Carignan-de-Bordeaux, Cénac, Latresne (SIEA) et la Communauté urbaine de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. TURON**

**2013/9/ 63 Convention de fourniture d'eau potable auprès du Syndicat Intercommunal d'adduction d'Eau potable et d'Assainissement (SIEA) de Carignan-de-Bordeaux, Cénac, Latresne pour l'alimentation de la commune de Bouliac - Autorisation de signature**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**AFFAIRES DEGROUPEES**

**M. FELTESSE**

**2013/9/ 3 Chambre Régionale des Comptes - Rapport d'observations définitives - Débat**

**M. le Président Vincent FELTESSE** rappelle que la Chambre régionale des comptes ou la Cour des comptes effectuent de manière régulière un certain nombre de missions sur une période calendaire particulière ou sur des thématiques plus ciblées ; il y a aussi en ce moment un rapport en cours sur la gestion des transports collectifs au niveau national, dans le cadre duquel Bordeaux est auditionné, comme d'autres communes.

Le rapport qui les occupe ce matin couvre la période allant de 2006 à février 2012, soit un certain recul sur un temps assez long de six années, et pointant quelques évolutions lourdes, mais aussi quelques cas plus précis.

Il diffuse un diaporama qu'il commente et précise que sur les principaux points qui sont mis en exergue dans ce rapport d'observations définitives de la Chambre régionale des comptes sur les comptes et la gestion de la Communauté urbaine de Bordeaux, il y a d'abord, comme toujours dans un rapport, un certain nombre de choses, de lacunes, d'interrogations qui sont évoquées, notamment sur la question du personnel sur laquelle il reviendra.

En revanche, il y a un certain nombre de grandes données qu'il lui paraît extrêmement important que les uns et les autres les aient à l'esprit. Le premier fait qu'il souligne est la bonne situation financière de la CUB, qui a permis de dégager une capacité d'autofinancement importante, permettant une politique d'investissement dynamique sur le territoire. Le rapport de la Chambre Régionale des comptes est extrêmement explicite là-dessus et il pense qu'ils auront plutôt un avis unanime sur cela. Ils ont un taux de désendettement très faible, de l'ordre de deux années, tous les indicateurs étant plutôt au vert, mais il y a juste une petite remarque sur une baisse du volume d'investissement sur une période, qui est normale, puisqu'ils savent qu'ils montent en puissance avec le tramway et que c'est pour cela qu'à un moment, il y a eu une petite décélération des investissements, mais depuis quelques mois, il y a une augmentation forte de ces investissements.

Sur la question des recettes, il estime qu'il y a deux points extrêmement importants : d'abord, leur fiscalité sur les entreprises qui demeure à un niveau plutôt élevé par rapport à d'autres communautés urbaines, même s'ils ont fait le choix de ne pas la faire évoluer depuis un certain nombre d'années, puisque la taxe professionnelle n'a pas progressé depuis 2001, et il en a été de même sur la CFE. Le second point qui est extrêmement important à son avis, notamment dans une période de difficultés pour les Françaises et Français, et pour les Bordelaises et Bordelais, c'est que la fiscalité sur les ménages est restée à un niveau très faible, puisqu'ils n'ont pas pris l'option, contrairement à d'autres agglomérations, de mettre en place une fiscalité mixte, ni de majorer le taux départemental de taxe d'habitation. Donc, leur situation financière est bonne, les contributions des entreprises sont à un niveau non négligeable mais qui n'a pas augmenté depuis 2001, et surtout, les ménages n'ont pas été touchés par d'autres mesures. Il informe ses collègues qu'ils ont dans le rapport, ou dans le PowerPoint que l'on va leur faire distribuer, la comparaison avec d'autres communautés urbaines, notamment sur la question de la taxe additionnelle.

Il revient sur ce qu'il a dit sur les dépenses il y a quelques instants, et précise qu'entre 2006 et 2010, il y a eu pratiquement 1,9 milliard d'investi, des dépenses d'équipement supérieures à 300 M€ par an sur l'ensemble de la période en raison d'une montée en puissance de la troisième phase du tramway, puisqu'en 2012, ils sont à 434 M€. Il rappelle que dans le PPI sur cinq ans qu'ils ont adopté il y a quelques mois, ils sont à plus de 2,2 milliards, s'il se souvient bien.

Il insiste sur le fait que la situation financière est saine, que le fonds de roulement s'est accru, que la trésorerie est de l'ordre de 340 M€, et que le ratio de désendettement, comme il l'a indiqué, est inférieur à deux ans. Sur la question de l'augmentation des dépenses de personnel, qui est un des points éventuellement pointés, il souligne que ces dernières

années, entre 2002 et 2010, les dépenses de personnel ont effectivement progressé de l'ordre de 4 % par an, ce qui n'est pas totalement négligeable. En même temps, quand l'on regarde le détail, il fait remarquer d'une part que cela est dû à un certain nombre d'embauches sur la collecte sur lesquelles il reviendra, et d'autre part, à la mise à niveau de la Communauté urbaine en termes d'encadrement de catégorie A, parce que l'on sait bien qu'il y a à la CUB, moins de personnel de catégorie A en comparaison d'autres agglomérations.

Il évoque un autre point très important dans les dépenses qui est que la CUB est solidaire de ses communes. Il invite à noter que la Communauté urbaine est, parmi toutes les communautés urbaines de France, c'est-à-dire seize, celle qui redistribue le plus à ses communes, que cela passe par la DSC ou par d'autres choses. Il indique que l'attribution de compensations est de l'ordre de 40 M€, mais il y a aussi le FIC et ils se sont dotés d'un nouveau contrat de co-développement. Il appelle leur attention sur la troisième ligne sur la dotation de solidarité communautaire où il est mentionné que la DSC a connu depuis 2009, en moyenne, une augmentation de 5 % par an. Il les incite à mettre cela en regard avec les deux autres dotations qu'ils ont dans leurs budgets communaux.

Sur la question des compétences dont il pense qu'elle appellera un débat de leur part, il y a plusieurs remarques, de l'ordre de trois, qui sont faites, d'une part, un certain nombre de dépenses qui sont considérées « hors compétences », comme notamment la Ligne à grande vitesse dont il parlait tout à l'heure, un certain nombre d'opérations portant sur la culture et les sports, même s'ils ont fait évoluer leurs compétences, et enfin, un sujet lié à la propreté et au stationnement, autour duquel il estime que le débat se fera, d'autant plus que les enjeux financiers ne sont pas neutres. Pour être plus précis là-dessus, ils avaient dans les discussions entre la Communauté urbaine et la ville-centre, la question de la politique de stationnement et notamment des parcs, et il souligne que la Communauté urbaine n'a pas été convaincue par les arguments avancés sur la compétence de la commune pour les parcs de stationnement, et sur la question de la propreté, ils ont formulé un certain nombre d'avancées, notamment dans la délibération de juillet 2011. Mais, il renvoie à nouveau cela au débat.

Sur les autres programmes hors compétences, il considère qu'ils sont dans un exercice un peu schizophrène, puisqu'on leur reproche d'être hors compétences et en même temps, on les appelle sur la Ligne à grande vitesse, sur le PDMI, sur le Plan Campus. Il pense que tous les choix qu'ils ont faits, notamment lors du dernier PPI, montrent qu'ils veulent mettre la Communauté urbaine en position de devenir une métropole solidaire et européenne.

Il fait observer que quand l'on zoome un peu sur les choses, il y a effectivement des interrogations de la part de la Chambre régionale des comptes dans le domaine économique, mais, c'est quelque chose qu'à titre personnel, il assume sans trop de difficultés, compte tenu de l'enjeu de l'emploi sur notre territoire et au niveau national.

Sur les évolutions législatives, il ne fera pas le débat qu'ils ont eu il y a quelques semaines sur le projet de loi métropole qui reviendra prochainement à l'Assemblée nationale, et leur précise juste que sur la question des équipements sportifs, comme ils avaient voté le principe d'une aide de 15 M€ sur le Grand stade, il y avait une contrepartie de 15 M€ sur d'autres équipements, Françoise CARTRON ayant été missionnée en ce sens, et il y aura des propositions concrètes d'ici la fin de l'année.

Au-delà du diaporama, le point qui lui semble extrêmement important, puisque c'est un débat récurrent qu'ils ont entre eux, c'est la conclusion de la Chambre régionale des comptes, page 45, où elle remet en perspective leurs ambitions politiques par rapport aux compétences dont ils sont dotés. La Chambre régionale des comptes est extrêmement claire dans ses recommandations (mais il rappelle qu'elle n'est pas élue et que c'est à eux de faire les choix), et elle explique que leur ambition de métropole européenne est peu compatible avec le cadre juridique communautaire actuel. C'est un débat récurrent qu'ils ont et ils savent bien que la Communauté urbaine de Bordeaux est celle de France qui a le moins de compétences, mais ils ont eu l'occasion d'échanger là-dessus, les positions étant maintenant connues et ils pourront continuer le débat.

Au-delà de l'augmentation du personnel et de certaines modalités de recrutement sur lesquelles ils peuvent revenir, il retient une très bonne gestion de la Communauté urbaine, une Communauté urbaine très « redistributive » avec les communes et ponctionnant peu les ménages, des sujets compétences à traiter (propreté et stationnement) et cette question en conclusion sur l'articulation entre leur ambition de métropole européenne, leur statut et leurs compétences actuelles. Mais, il s'agit juste d'un résumé de sa part, et ils vont ouvrir maintenant le débat au cours duquel il pense que sera l'occasion d'un certain nombre de prises de position et de discussions.

**M. Jean-Claude GALAN** confirme que ce rapport appelle évidemment quelques remarques de la part des élus Communistes et Républicains. Il reviendra sur des sujets que M. le Président a déjà abordés, et donc d'abord sur la fiscalité des entreprises où, après avoir stagné jusqu'en 2010, le produit de la taxe professionnelle a été dynamité par la réforme Sarkozy/Fillon, et la Chambre régionale, dans le rapport dont ils avaient débattu l'année dernière, avait elle-même souligné le risque d'un transfert de la pression fiscale vers les ménages. Il précise que ce transfert s'est déjà produit et ils l'ont évoqué le mois dernier, puisque ce sont les petites entreprises, les commerçants et les artisans qui font déjà les frais de cette réforme.

Sa seconde remarque concerne évidemment les frais de personnels. D'abord, comme les magistrats de la Chambre régionale, ils s'interrogent sur le niveau particulièrement élevé de certaines rémunérations, et ils dénoncent le recours abusif aux contrats. Quant aux effectifs, ils sentent la Chambre régionale sensible à ce sujet, même si elle peine à fournir de véritables arguments à ce qui relèverait d'un dégraissage, car l'augmentation des effectifs de la CUB est bien légitime, au regard de l'accroissement démographique observé et attendu. Il l'est aussi à leur avis, au regard des élargissements des domaines de compétence acceptés par ce Conseil et des élargissements à venir, et il l'est surtout, eu égard au besoin de consolidation des services publics, dans une période de crise durement vécue par leurs concitoyens. Enfin, ils notent la préférence de la Chambre régionale pour la création rapide d'une métropole, afin de mettre fin aux nombreuses dépenses hors compétences. Pour leur part, ils préféreraient prendre l'avis des concitoyens, c'est pourquoi ils se prononcent et demandent l'organisation d'un référendum sur les bouleversements démocratiques qui sont prévus par l'Acte III de la Décentralisation.

**M. Gérard CHAUSSET** fait observer en premier lieu qu'il y a dans ce rapport un constat de bonne gestion, et que globalement, ils ne peuvent que s'en féliciter. Cela dit, la Chambre ne manque pas de relever un certain nombre d'ambiguïtés que les élus EELV dénoncent depuis de nombreuses années sur un certain nombre de sujets. Pour la petite histoire, il a relevé que la « course à l'échalote » a été notée entre la Ville de Bordeaux et la

Communauté urbaine, qui ont du mal à s'accorder sur un certain nombre de dossiers. La Chambre rappelle notamment ce que son groupe disait depuis longtemps au sujet du Pont Chaban-Delmas, sur le manque de clarté du coût au final de cet ouvrage. Il estime aussi qu'il faut bien sûr, être plus rigoureux sur le volet RH, notamment au niveau du recours aux postes contractuels et il comprend bien qu'il y a des difficultés, mais il lui semble qu'ils avaient là, à plusieurs reprises, dénoncé ce sujet. Il pense qu'il serait bien que l'on puisse remettre les choses à l'endroit.

Il annonce que son collègue Pierre HURMIC interviendra bien sûr sur le domaine des compétences, mais il considère qu'il y a un certain nombre de sujets sur lesquels le paradoxe n'a cessé de s'amplifier, et voudrait prendre deux points qui concernent plus particulièrement les transports et la mobilité au sens large. Il s'agit du stationnement, avec en plus la décision qu'il espère voir mise en place rapidement des dépenalisations des amendes transformées en redevances administratives, ce qui va permettre aux collectivités de lever elles-mêmes un certain nombre de fonds. Il lui semble bien qu'il faudra nécessairement faire très rapidement évoluer cette compétence stationnement, puisque là comme ailleurs, ils sont la seule communauté urbaine qui n'a pas cette compétence dans son entièreté. Il estime que s'ils veulent avoir un levier global en matière de mobilité, il faudra agir rapidement et se mettre d'accord sur ce sujet.

Il souligne qu'un autre point a été soulevé, sur lequel chacun sait que les élus EELV sont favorables depuis longtemps, qui est la mise en place d'un conseil métropolitain par le biais d'un syndicat mixte en matière de transports. Il pense qu'on voit bien qu'avec Movable, ils sont arrivés au bout de l'affaire et ne sont pas du tout à la hauteur du sujet. Il lui semble vraiment qu'au-delà des écrits et des constats de la Chambre, il va falloir qu'il y ait une révolution culturelle à la Communauté urbaine de Bordeaux, et il croit savoir que M. le Président est plutôt sur cette ligne. Il considère qu'ils ne peuvent pas continuer à aller « de-ci de-là » sur des subventions, sur un certain nombre de sujets, toujours dans l'ambiguïté, toujours dans le paradoxe, par le biais du développement économique, et ne pas prendre à bras le corps l'envergure que doit avoir aujourd'hui l'agglomération bordelaise. A son sens, ceci ne présentera absolument pas de difficulté à se mettre en œuvre et ne se fera pas au détriment des mairies et des villes qui peuvent tout à fait garder leur originalité et leur façon de faire auprès des citoyens.

**M. Patrick BOBET** note que ce rapport de la CRC de février 2012 redit régulièrement cette bonne situation financière de la CUB qui a déjà été mise en avant, et qu'il rappelle rapidement : fonds de roulement qui s'est accru ; excédent de fonctionnement qui est très confortable ; une capacité d'autofinancement qui est en hausse également, ce qui amène donc à ce ratio de désendettement qui est tout à fait optimum. Il y voit principalement deux raisons et le dit avant qu'Alain JUPPÉ le fasse, parce que son humilité naturelle ne le lui fera pas dire ; il croit que c'est d'abord parce qu'ils sont sur cette ligne depuis dix-huit ans et qu'une continuité s'est effectivement mise en place dans cette Communauté urbaine de Bordeaux depuis ces dix-huit ans, avec de bonnes décisions qui ont été prises, des bonnes habitudes également, en termes de rigueur budgétaire et d'économie générale. Il estime qu'il fallait le rappeler.

La seconde raison pour lui, c'est la cogestion, qui est certainement de nature à améliorer leurs décisions, à apporter une meilleure réponse, en bonne adéquation de leurs dépenses par rapport à l'attente et aux besoins de leurs concitoyens dans cette agglomération. Il pense qu'il est important que cette cogestion perdure, et on sait qu'ils y sont très attachés.

Il constate enfin pour conclure, parce qu'Alain JUPPÉ sera plus long que lui, que, sans s'en réjouir encore une fois, la CRC appuie elle aussi sur cette évolution des dépenses de personnel et sur l'augmentation du déficit de leur réseau de transport. Il le dit régulièrement, et il n'est pas toujours entendu, mais il constate encore une fois sans s'en réjouir, que la CRC appuie également sur ces deux facteurs.

**M. Alain JUPPÉ** indique qu'ils se réjouissent tous de cette confirmation, à savoir que la situation financière de la Communauté urbaine de Bordeaux est bonne ; elle a d'importantes ressources propres, son endettement est très faible, elle a d'abondantes liquidités, une capacité d'autofinancement en hausse, pas ou très peu de fiscalité sur les ménages, et il rappelle que ne pas avoir de fiscalité additionnelle sur les ménages est le choix qu'ils ont fait lorsqu'ils sont passés en TPU. Tout ceci est positif et il s'en réjouit. Il souligne que leur groupe est pleinement associé à cette gestion, qu'ils ont voté tous les budgets et il pense que c'est un des aspects positifs de leur cogestion.

Il indique qu'il y a quelques bémols bien sûr, comme dans tout rapport de Chambre régionale des comptes, puisque le rythme de leurs investissements s'est ralenti au début de cette période, et comme M. le Président l'a évoqué, de nouveaux projets sont en cours de lancement, et ils ont un niveau de fiscalité sur les entreprises qui est élevé, puisque le versement transport est « au taquet », à 1,80 % ; le taux de taxe professionnelle (puisque c'était le régime applicable durant la période de vérification de la Chambre régionale) est supérieur à celui de la moyenne des communautés urbaines avec 25,5 % contre 21,35 %. Au-delà de ces bémols, qui sont connus, il voudrait souligner deux préoccupations, et d'abord, la croissance des dépenses de personnel. Il a noté que M. le Président a dit que cela correspondait à des choix qu'il assume, et fait observer qu'ils ne pourront pas continuer à un rythme de 200 agents supplémentaires tous les quatre ans et avec une augmentation de 4 % par an de la masse salariale, car cela les conduira à des difficultés importantes. Il ajoute que la Chambre souligne que ceci s'est fait sans transfert de compétence de l'État, hormis la délégation de l'octroi des aides à la pierre en 2006.

Son second sujet de préoccupation, c'est bien sûr le glissement du déficit de leur réseau de transport TBC, à + 26,85 % sur la période. Il estime qu'ils ne pourront pas éluder la question de l'évolution des tarifs s'ils veulent maîtriser l'évolution de ce déficit.

Il souligne que le problème majeur que soulève la Cour, c'est celui de l'exercice des compétences, ce qui est un sujet bien connu entre eux, et la Chambre recense 50 M€ d'interventions dont elle estime que le fondement juridique est plus qu'incertain, se fondant d'abord sur une interprétation juridique extrêmement restrictive, il faut bien le dire, du cadre légal, puisqu'elle va jusqu'à considérer que la participation de la CUB, s'il a bien compris, à la Cité des civilisations du vin, n'est pas un enjeu économique. Si le développement de la filière vitivinicole n'est pas un enjeu économique sur notre territoire, il se demande alors ce qu'est l'économie, et ils pourraient multiplier les exemples. Il répète que c'est la lecture très restrictive par la CRC du cadre légal actuel.

Sur le plan financier, leur position est connue, il n'en reste pas moins qu'ils estiment, pour leur part, que la CUB doit se concentrer sur son cœur de compétences et sur des opérations dont le caractère métropolitain est clairement avéré et reconnu entre eux.

Sur les compétences, il souligne un cas particulier que M. le Président a évoqué, qui est celui de la collecte des ordures ménagères et de la propreté, qui ne concerne pas d'ailleurs que la Ville de Bordeaux, et celui des parcs de stationnement. Il est tout à fait prêt à ce qu'ils avancent dans la discussion sur ces deux points, des propositions ayant été faites, des positions affirmées, et il incite donc à ce qu'ils se rapprochent à nouveau pour sortir de l'impasse dans laquelle ils sont, la Chambre leur demandant une fois encore de régler cette question.

Enfin, pour terminer sur la question des compétences, il observe que la Chambre se prononce en tant que juridiction financière, que la dimension politique lui échappe complètement, et l'ensemble de ses observations deviendra vraisemblablement et même certainement caduc, lorsque l'Acte III de la Décentralisation sera mis en œuvre et que de nouvelles règles de répartition des compétences seront fixées. Mais, c'est un débat politique qu'ils auront bien entendu dans les mois et les années qui viennent.

**M. Pierre HURMIC** déclare être assez d'accord avec M. le Maire de Bordeaux pour dire qu'effectivement le débat qu'ils n'ont jamais été capables de trancher ici sur la dimension métropolitaine de leur établissement public, le législateur va le faire à leur place. Il n'en demeure pas moins que le rapport de la Cour des comptes aujourd'hui les épingle à son avis sérieusement sur cette absence de choix qu'ils ont été incapables de réaliser ces dernières années, puisque la Chambre régionale des comptes leur dit clairement qu'ils sont un Établissement public de coopération intercommunale, aux compétences très limitées, puisqu'ils sont restés arcbutés sur celles initiales de 1966. Cela étant, il constate qu'ils se prennent tout de même pour une métropole européenne, et la Cour des comptes note effectivement cette espèce de distorsion, ce hiatus qui existe entre leurs prétendues ambitions et le fait qu'ils ont toujours été incapables de se donner des moyens juridiques et politiques de fonctionner comme une véritable métropole.

La Chambre régionale des comptes leur dit qu'à trois reprises, ils ont effectivement loupé le coche et il ne rappellera pas ici ces trois dates historiques qui sont mises en exergue par la Chambre, pour leur rappeler qu'effectivement, ils ont refusé de se doter de cette compétence métropolitaine ou de ce statut métropolitain, alors qu'ils y avaient été invités à le faire, même par l'État. Il pense qu'il est important de le souligner ici. La juridiction financière leur indique que cette espèce de vision extrêmement restrictive de leurs compétences ne les a pas empêchés de « braconner » hors compétences, selon une expression qu'il a utilisée ici à plusieurs reprises. Ils « braconnent » régulièrement hors compétences, notamment dans le domaine culturel, sportif et dans le domaine festif et il pense qu'ils sont un certain nombre à l'avoir dit, ici, en Assemblée plénière, et il pense notamment à leurs collègues communistes qui reviennent régulièrement sur le sujet. Il estime qu'ils « braconnent » effectivement, et aujourd'hui, la Chambre régionale des comptes vient leur rappeler que toutes ses subventions, d'un montant assez conséquent puisque c'est de l'ordre de 50 M€ comme rappelé, sont tout à fait hors compétences et qu'il aurait fallu pour cela modifier leurs compétences, ce qu'ils n'ont jamais voulu faire. Il fait un petit aparté pour dire qu'il est persuadé que ces 15 M€ qu'ils ont décidé de voter au profit du Grand stade, feraient incontestablement partie des dépenses hors compétences, qui sont aujourd'hui stigmatisées par la juridiction financière.

Il a bien noté que MM. JUPPÉ et BOBET tiraient une conclusion qui lui paraît totalement hasardeuse de cette lecture du rapport de la Chambre régionale des comptes, consistant à dire que cela conforte la cogestion. Mais, à son avis, c'est une critique sévère de leur

cogestion et s'ils sont condamnés à voter régulièrement des subventions hors compétences et sont condamnés à refuser de se doter de compétences dignes d'une métropole, à son sens, c'est précisément à cause de la cogestion, qui suppose l'unanimité. Il rappelle qu'ils ont eu ici, à plusieurs reprises, le débat sur leur futur métropolitain, et un certain nombre de maires notamment, particulièrement jaloux de la protection de leur clocher municipal, sont tout à fait réticents à ce que l'on élargisse leurs compétences, précisément à cause de la cogestion. Il ajoute qu'à cause d'elle, ils sont aujourd'hui épinglés par la Cour des comptes, qui leur dit : « *Vous êtes incapables de choisir entre un statut d'établissement public aux compétences limitées, restrictives, héritées de la loi de 1966 et une métropole moderne de dimension européenne* ». Il considère que c'est la cogestion qui leur impose ce déficit, qui est aujourd'hui stigmatisée.

Il espère donc que l'Acte III de la Décentralisation sera suffisamment audacieux pour les mettre tous d'accord et qu'ils auront le souci de se doter enfin de cette métropole européenne qu'ils sont un certain nombre d'entre eux à appeler de leurs vœux.

Il espère aussi qu'à l'occasion de la campagne des municipales qui démarre aujourd'hui, ils auront, les uns et les autres, le courage de parler des enjeux métropolitains, à l'occasion de cette campagne strictement municipale, ce qui n'a jamais été fait jusqu'à présent, précisément en raison des dérives qui sont dénoncées par la Cour des comptes. Il pense que c'est une occasion rêvée pour dire à leurs électeurs municipaux quel est le sort qu'ils veulent donner dans les années qui viennent, à ce qui sera demain, l'espère-t-il, une métropole européenne avec des compétences les plus larges possible.

**M. Alain ANZIANI** invite ses collègues à souligner qu'effectivement, il s'agit d'un bon rapport. Il n'ira pas au-delà, mais on pourrait même parler d'un très bon rapport. En tout cas, c'est un rapport qu'il souhaite à chacun des maires présents dans cette salle, car si chacun d'eux pouvait avoir un tel rapport, il croit qu'ils en seraient tout à fait satisfaits.

Il indique que c'est un bon rapport parce que sur trois points, il leur donne soit des satisfécits, soit en tout cas des orientations positives. Le premier point qui est toujours évidemment sensible, c'est le point de la fiscalité, et il observe que le rapport note qu'ils ont, dans la période concernée, fait preuve d'une grande modération fiscale. Il a entendu tout à l'heure, et c'est exact, qu'ils sont à des taux élevés de fiscalité, mais là aussi, la Communauté urbaine a une histoire, mais en tout cas, dans la période récente, ce que note la Chambre régionale, c'est qu'ils n'ont pas fait usage d'excès en matière de fiscalité, et ce qui est important et peut-être d'ailleurs difficile, c'est que le passage de la taxe professionnelle à la contribution foncière des entreprises ne s'est pas accompagné d'un alourdissement de la fiscalité pour les entreprises, ni sur les différents types de taxe, taxe foncier bâti notamment. C'est une très bonne chose à son sens, et comme ils l'avaient vu d'ailleurs lors du dernier Conseil de Communauté, ils ont besoin d'entreprises fortes et donc, évidemment, d'une politique fiscale à l'égard de ces entreprises, puisque ce sont elles qui vont, ensuite, créer de l'emploi et distribuer des revenus.

Il constate donc une bonne stabilité vis-à-vis de leurs entreprises, une bonne fiscalité aussi vis-à-vis des ménages et ils y sont extrêmement sensibles. La Communauté urbaine n'ayant pas créé de taxe additionnelle, elle n'a donc pas majoré la taxe d'habitation, la taxe sur le foncier bâti, et il estime que c'est une excellente solution qui a été retenue lors de ces dernières années.

Il souhaite s'attarder un peu sur la nature profonde de la Communauté urbaine de Bordeaux ; ce sont à la fois des compétences propres mais aussi une mutualisation avec ses communes. L'équilibre est toujours difficile à trouver, entre d'un côté, affirmer le fait métropolitain et de l'autre, continuer à affirmer l'identité communale, et il considère que visiblement ils sont parvenus à cet exercice difficile, puisqu'en matière de redistribution des fonds à l'égard de leurs communes, ils en ont ici aussi des importantes. Il teint à dire d'ailleurs à ceux qui peuvent contester qu'à son avis, cette tâche de redistribution et de mutualisation est dans les gênes d'un Établissement public de coopération intercommunale, et ce n'est pas affaire de configuration politique ou pas. Effectivement, ils peuvent avoir un débat là-dessus, mais tant que la Communauté urbaine de Bordeaux restera un « établissement public de coopération intercommunale », et il insiste bien sur ces mots, c'est donc dans les gênes et la loi ne permettra sans doute pas d'aller au-delà. Il estime donc qu'ils font preuve de beaucoup de sagesse en gardant cet équilibre.

Enfin il reprend à peu près tout ce qui a été dit sur les compétences avec lequel il est effectivement d'accord. La Chambre leur dit : « *Vous dépensez 50 M€ au-delà de vos compétences légales sur toute la période* », mais il considère que c'est une interprétation extrêmement restrictive, la moitié de ces 50 M€ étant consacrée aux aménagements ferroviaires. Il leur demande si oui ou non ils veulent continuer des aménagements ferroviaires qui déterminent aussi le rayonnement de la métropole. Il souligne qu'il s'agit d'un choix politique et rappelle d'ailleurs que la Chambre régionale n'a pour mission qu'une appréciation de la légalité de leurs dépenses et non pas leur opportunité. Il pense qu'ils sont ici sur le bord entre légalité et opportunité. Il répète que c'est un choix politique profond qui leur est tout à fait cher et que la Chambre régionale n'a pour mission que la légalité de la dépense et non pas l'opportunité.

Il pense de même sur le développement économique, car il y a plusieurs conceptions du développement économique. Il demande si l'on va réduire la compétence économique de la Communauté urbaine uniquement aux zones d'activité et au foncier, et se priver de toutes les compétences en matière d'animation. Il trouve que c'est une interprétation très restrictive qui est faite par la Chambre régionale. Ils ne la partagent pas et d'ailleurs, il considère que l'avenir leur donnera raison, c'est-à-dire que l'avenir va montrer qu'effectivement, la logique dans laquelle ils sont est bien celle-ci.

Il y a donc pour lui, beaucoup de points positifs et en même temps, il y a un dernier point positif qui est qu'au fond, ce rapport, aussi financier soit-il puisque c'est la mission de la Chambre, ouvre un grand débat, qui est celui sur la métropole et leur pose la question : « *est-ce que oui ou non, nous voulons davantage de compétences* ». Il observe que la Chambre note avec raison, et Pierre HURMIC l'a dit avant lui, qu'ils sont au fond dans le paradoxe, c'est-à-dire qu'aujourd'hui, ils n'exercent pas toutes les compétences qu'ils pourraient avoir. Il a entendu dire qu'au fond, il fallait un panel de compétences extrêmement limité et que c'était un choix. Il en convient, mais c'est un choix sans doute parfois au détriment de leurs habitants ; il faut l'identité communale, mais il faut sans doute davantage de compétences pour la Communauté urbaine et ils vont y être conduits. Il souligne que la propriété fait partie des questions et si la compétence propriété évidemment vient sur la table, il faudra qu'elle soit sur la table pour l'ensemble des communes et dans une vision budgétaire qui soit globale, et qui sera la vision budgétaire de la métropole à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015.

**M. Christophe DUPRAT**, sans vouloir paraphraser **Max GUICHARD**, indique qu'il n'avait pas forcément prévu d'intervenir, mais il le fait en entendant les propos de **Pierre HURMIC**, qui sont permanents depuis le début de ce mandat, leur donnant des leçons sur la façon dont les maires doivent se comporter dans leurs communes, avec toujours cette expression extraordinaire de « *défendre l'esprit de clocher* ». Il déclare qu'effectivement, c'est le mandat que leur ont confié leurs administrés que de défendre, à un moment donné, la commune dont ils sont les élus, c'est faire en sorte que l'intercommunalité se mêle bien avec la commune pour défendre le mieux possible la commune dont ils sont issus ; et tant qu'ils seront sur un Établissement public de coopération intercommunale, il en sera ainsi. Peut-être qu'un jour cela changera, mais pour l'instant, cela n'a pas changé, et il précise que quand on interroge les administrés, puisque on doit en ce moment faire campagne, c'est bien ce qu'ils disent. Il demande vers qui ils se tournent en priorité et répond que ce n'est pas vers l'Établissement de coopération intercommunale, mais vers la commune. Il invite donc son collègue à arrêter de donner cette image de maires, dont le seul bien est de vouloir défendre leur commune, comme étant ringarde, car c'est plutôt l'avenir et qu'on va dans ce sens-là, parce que la solidarité, parce que le social, parce que le logement, parce qu'un certain nombre de priorités se traitent mieux au niveau communal qu'au niveau intercommunal.

Par contre, il fait observer que quand on se met ensemble pour faire de grandes choses, l'on y arrive, et c'est le tramway, ce sont de gros aménagements dans toutes les communes qui ont été faites, et il souligne que c'est ce sur quoi l'intercommunalité pèse et ce que les gens leur demandent, et surtout, ils leur demandent aussi de parler entre eux et il précise que la cogestion, ils la plébiscitent. Et quand il entendait **M. ANZIANI** dire qu'il n'y a pas eu de taxe additionnelle, il considère qu'heureusement qu'il y avait la cogestion, car sinon, il y aurait eu une taxe additionnelle avec l'Établissement public foncier ; et c'est une réalité parce que le fait qu'il y a eu cette cogestion, a permis qu'il n'y ait pas cette taxe additionnelle. Il invite donc **M. HURMIC** à un petit peu d'humilité, et à penser qu'il y a des gens qui passent beaucoup de temps dans leur commune, et qui ce ne sont pas forcément des ringards.

**M. Alain CAZABONNE** indique qu'entre l'intervention d'**Alain ANZIANI** et celle de **Christophe DUPRAT**, il n'a rien à rajouter, car c'est ce qu'il avait l'intention de dire et craint de faire une redite. Il trouve insupportables certains donneurs de leçon qui en permanence, les traitent de ringards ou autres. Il est tout à fait d'accord, car ils détiennent un mandat du peuple, la proximité étant quelque chose d'important. Quand M. ou Mme MICHU viennent le voir pour un bord de trottoir, et qu'il explique qu'il va intervenir auprès de la Communauté urbaine, il est conscient que pour la Communauté urbaine, au niveau des 28 communes, le bout de trottoir de 50 mètres n'est pas une priorité, mais quand six mois après, il revoit M. ou Mme MICHU qui lui disent : « *Eh mon bout de trottoir ?* » il leur dit : « *J'ai écrit* », ce qui montre bien qu'il y a une nécessité de proximité. C'est vrai pour le bout de trottoir, mais il pense que c'est encore plus vrai sur le plan social, où l'approche humaine est extrêmement importante et n'est pas liée, à ce moment-là, à la mégalomanie ou au désir de pouvoir de certains. Il ne parle pas pour lui, parce que l'évolution de la Communauté urbaine vers une métropole sera pour ses successeurs, mais, il estime que la proximité est quelque chose d'indispensable. *Suite à des murmures dans l'assemblée*, il ajoute qu'il ne parle pas pour dans les six ans, mais il a parlé « dans le futur », sachant qu'il faut qu'ils soient conscients que la loi est sur 2020. Il les invite à être rassurés ou inquiets, et il annoncera prochainement sa décision, mais il n'a aucune inquiétude à ce sujet-là.

Pour le reste, il répète que la proximité est quelque chose d'indispensable et Christophe DUPRAT a bien fait de rappeler tout ce que la Communauté urbaine a pu réaliser entre l'assainissement, le tramway, le développement économique, les transports, car l'on sait faire de grandes choses. Peut-être que son collègue y est insensible, mais la cogestion est l'obligation à son avis, dans la mesure où, comme on le voit quand on participe à un gouvernement on est dedans, tandis que quand on est dehors on critique, alors que la cogestion, c'est ici l'obligation de se mettre d'accord et de négocier. Puisqu'il évoque le tramway, il rappelle pour ceux qui étaient là à ce moment-là, que lorsque ils ont connu l'échec du métro, la population de l'agglomération ne croyait plus aux propositions évoquées sur le tramway, jusqu'au vote de la Communauté urbaine où, à l'unanimité, ils ont décidé de se lancer dans l'aventure du tramway. Et là, il précise que tous les habitants se sont dit : « *cela va se faire parce qu'ils sont d'accord* ». A son avis, c'était cela l'important, de se mettre d'accord, chacun gardant ses responsabilités et ses compétences.

**M. Alain JUPPÉ** va faire comme Alain CAZABONNE, et considérer que tout a été dit, mais, sur ce qu'a dit Alain ANZIANI, il ne voudrait pas laisser se répandre l'idée que leur Communauté, aujourd'hui, a des compétences réduites aux acquêts, car elle a des compétences considérables avec tout ce qui est l'aménagement urbain, le logement, le SCOT, etc..., tout ce qui concerne les transports, dans toute leur dimension, tout ce qui concerne le développement économique, sans oublier l'eau et l'assainissement et beaucoup d'autres. D'ailleurs, il estime qu'ils ne peuvent pas à la fois dire qu'ils n'ont aucune compétence et se réjouir d'être le premier investisseur du département, et peut-être même au-delà. Il tenait simplement à rappeler cela.

Et puis, il lui indique qu'il ne faut pas non plus tout mélanger, car sur la propriété, il ne s'agit pas d'une extension de compétences, mais il s'agit du respect des compétences existantes. Il tenait juste à clarifier ces deux points, mais cela ne remet pas en cause ce qu'ils ont dit, les uns et les autres.

**M. Alain ANZIANI** voudrait préciser sa pensée : sur les compétences, il est vrai qu'ils exercent celles qu'ils ont choisies, mais il est vrai aussi que les compétences de la Communauté urbaine sont parmi les moins élargies de France. Il répète qu'ils sont la Communauté urbaine qui a choisi d'avoir le moins de compétences en France.

**M. Alain JUPPÉ** lui répond qu'elle a eu raison, et que c'est pour cela qu'elle a une bonne gestion.

**M. Pierre HURMIC** pense avoir été mis en cause, ce qui l'autorise tout de même à répondre en deux mots aux deux interventions de MM DUPRAT et CAZABONNE. D'abord, il ne les laissera pas caricaturer sa position, car il n'a jamais dit que le maire n'avait pas la légitimité du terrain. Il déclare être extrêmement respectueux de l'élection au suffrage universel des maires, et il est le premier à reconnaître que les maires ont un rôle important à jouer. Ce qu'il ne veut pas laisser passer ici, c'est lorsqu'ils lui disent que leurs électeurs plébiscitent la cogestion. Il considère qu'ils ne leur en parlent jamais. Il demande à M. DUPRAT s'il se fait élire sur des enjeux métropolitains, et s'il se fait élire à Saint-Aubin-de-Médoc en disant : « *Je voterai pour un Grand stade à Bordeaux* » ? Il lui demande aussi si c'était dans son programme électoral, et est sûr que non. Il lui fait donc observer qu'il prend ici des décisions pour lesquelles il n'a absolument pas été mandaté par ses électeurs, pour la bonne raison qu'il n'aborde jamais les enjeux métropolitains au cours de ses campagnes électorales, et c'est cela qu'il a voulu dénoncer. Quant à M. CAZABONNE, il sourit quand celui-ci dit que

c'est grâce à la cogestion qu'ils ont le tramway à la place du métro. Il pense que M. CAZABONNE était déjà à l'époque un fervent adepte de la cogestion et que s'il n'y avait pas eu un pouvoir associatif à Bordeaux, lui et ses collègues auraient fait un métro à Bordeaux. Il souligne qu'heureusement, c'est la rue et ce sont les associations qui les ont dissuadés de ce projet, et si c'était M. CAZABONNE qui avait décidé seul, il y a longtemps qu'ils auraient eu un tramway ruineux à Bordeaux. Donc, aujourd'hui, il lui demande de ne pas venir leur dire que c'est grâce à lui et à la cogestion qu'il n'y a pas de métro à Bordeaux, car c'est précisément l'inverse.

Il entend éviter qu'ils caricaturent ses positions et qu'ils pensent qu'il ne respecte pas le travail des maires au sein de leur commune et leur reconnaissance par les électeurs.

**M. Max GUICHARD** sera bref, parce que chaque fois que l'on prend un rapport, bien entendu, suivant son option idéologique, on en tire des conclusions qui, à son avis, ne sont pas dans ce rapport.

Il estime par exemple, que Pierre HURMIC a eu raison de dire que les élus Communistes et Républicains s'élevaient contre les hors compétences, mais ce n'était pas pour avoir des compétences complémentaires, et il constate que la Cour des comptes ne le dit pas non plus, et il faut dire les choses telles qu'elles sont. Il relève que M HURMIC a un avis, mais il l'invite à ne pas s'appuyer sur des choses qui ne sont pas dites ou contredites par son Groupe notamment.

Il souhaite faire une seconde parenthèse pour son ami Alain ANZIANI avec qui il aime bien débattre. Il estime que celui-ci a eu raison de se féliciter du fait qu'ici, ils ont gelé toutes les taxes ménages, hormis les tarifs, même si l'on a fait quelques progrès. Mais il lui demande s'il peut lui garantir qu'avec des compétences nouvelles, ils seront toujours sur cette ligne de ne pas augmenter, par exemple, la taxe d'habitation. Il lui demande s'il peut s'y engager, d'autant plus dans le système financier dans lequel le gouvernement les a entraînés.

**Mme Françoise CARTRON** souhaite s'exprimer à ce stade-là du débat, parce que ce rapport de la Chambre régionale des comptes a une lecture parfois très restrictive, comme l'a dit Alain JUPPÉ, et qui ne tient pas compte de la vie au sein de cette Communauté urbaine de Bordeaux. Elle rappelle que depuis plusieurs mois, un certain nombre de commissions et comités stratégiques se sont réunis pour justement penser cette Communauté urbaine de Bordeaux dans l'avenir qui s'ouvre à eux, et non pas en la laissant figée dans ce qu'elle vit depuis plus de vingt ans, avec les compétences telles qu'elles ont été définies et qui, aujourd'hui, doit s'ouvrir vers d'autres interventions et d'autres compétences, car ils ont entendu l'avis de leurs concitoyens.

Elle considère qu'ils ont fait une démarche, dont elle ne dira pas qu'elle est de « braconnage » comme le dit Pierre HURMIC, parce que ce terme est très péjoratif, mais une démarche de la pédagogie par l'exemple et par l'expérimentation, parce qu'il est exact qu'il n'y a pas ou qu'il n'y avait pas de consensus politique de majorité. Elle insiste sur le fait que ce n'est pas une histoire de savoir s'il faut passer en force ou pas, puisque c'est la démocratie et qu'il n'y avait pas une majorité pour voter une extension large des compétences. Mais, comme de l'autre côté, M. le Président portait, et avec lui un certain nombre d'élus, une ouverture vers le futur pour cette métropole, ils ont choisi la pédagogie de l'expérimentation qui les a conduits, justement, à intervenir dans le domaine culturel, en marchant sur leurs deux pieds, qui sont aussi volontaires l'un que l'autre.

Elle précise que le premier, c'est en s'appuyant sur la dynamique des communes. A ce sujet, elle indique à Pierre HURMIC que l'expression « *le clocher municipal* » lui apparaît un tant soit peu péjorative et elle croit qu'il faut considérer avec plus de respect ce qu'il se fait dans les communes et les initiatives d'un certain nombre de maires, en particulier en matière culturelle, qui s'avèrent aussi audacieux que s'ils avaient cette soi-disant grande politique déterminée depuis en haut. Elle répète donc qu'ils marchent sur ce pied communal, qui apporte justement la dynamique, l'inventivité dans la proximité, mais aussi, sur le deuxième pied qui est de concevoir au niveau métropolitain, un certain nombre de grands rendez-vous, comme l'a été l'Été métropolitain, qui font que les habitants de telle ou telle commune peuvent se déplacer et découvrir toute la richesse de cette Communauté urbaine et ne justement pas rester simplement ancrés dans leur clocher municipal. Elle estime que ce qu'ils mettent en œuvre depuis deux ans est quelque chose qui recueille l'assentiment de tous et surtout, l'adhésion des habitants de la Communauté urbaine de Bordeaux, et c'est pour cela qu'ils ont été élus.

Ensuite, elle explique qu'ils se sont lancés là-dedans aussi parce qu'ils disposaient, comme la Chambre l'a reconnu, d'une situation financière saine qui leur permettait ces expérimentations au niveau de 25 M€. Comme ils avaient la possibilité de le faire, elle pense qu'il eut été irresponsable de rester frileux, ancrés dans ce qui était leurs compétences « normales », au lieu justement, d'ouvrir la voie vers l'avenir.

Elle précise qu'il y a deux voies aussi qu'ils ont ouvertes dans leurs comités stratégiques et qui demandent à aller plus loin, ce sont celles concernant la propreté et la politique de stationnement.

Elle indique que pour la propreté, il faut savoir qu'il y a deux approches différentes, selon que l'on se trouve dans des communes périphériques ou petites communes qui, elles, souhaitent conserver dans ce qu'elles leur ont dit, l'exercice de la propreté en proximité, avec un fonds de concours de la Communauté urbaine pour rester dans les règles ; et puis il y a le problème de la ville-centre, qui est un autre problème et où là, il faut avancer pour voir quelle solution peut être apportée. Mais, elle ne croit pas aux solutions uniques qui font fi des différences, elle croit aux solutions qui les prennent en compte et qui répondent au plus près aux désirs des élus, mais aussi des habitants.

Quant à la politique du stationnement, il y a là aussi une nécessité à son avis, de poursuivre le travail de réflexion avec la Ville de Bordeaux, mais elle pense que tout cela peut se faire au travers justement de groupes de travail d'élus, parce que la Chambre régionale des comptes pointe une difficulté. Il y a donc besoin de travailler ce sujet pour se mettre en accord avec ce que leur demande la Chambre régionale des comptes, mais elle estime que là encore, ce n'est pas de la cogestion, avec cette espèce de « péché originel » qui lui collerait à la peau, c'est plutôt la participation. Elle sait que tout le monde est attaché à cette démocratie participative, et ils peuvent justement la mettre en expérience et faire que chacun, sans perdre son identité, participe à l'élaboration de la meilleure solution pour sa ville, et s'inscrivant bien sûr dans les grands objectifs de la Communauté urbaine.

**M. Didier CAZABONNE** souhaite faire un commentaire sur ce qu'a déclaré Pierre HURMIC à l'instant, en répondant à son frère sur le tramway et le métro. Il indique qu'il faut savoir à la fois se souvenir et respecter ce qui a motivé les douze élus de la majorité de Jacques CHABAN-DELMAS, dont son frère et lui étaient, qui en conscience, au vote final, ont voté contre la proposition du Métro VAL de Jacques CHABAN-DELMAS. Sachant le respect, la

fidélité qu'ils ont toujours manifestés ce qui est un trait de leurs caractères, cela leur a coûté de voter contre le métro, et ils l'ont fait parce qu'ils ont jugé en conscience que cela n'était pas la solution d'avenir pour la Communauté urbaine. Il explique que la vision qu'ils avaient de voir intégrer la nouvelle façon de vivre la ville, un métro ne l'apportait pas, alors que le tramway l'apportait, et l'avenir l'a montré. Aussi invite-t-il à un peu de respect pour ceux qui, à un moment donné, dans leur vie, ont pris une décision courageuse et qui leur a coûté, sur le plan personnel, parce qu'ils avaient compris que ce n'était pas la solution qu'il fallait pour la Communauté urbaine et pour l'avenir.

**M. Ludovic FREYGEFOND** voudrait revenir sur deux points, et d'abord, comme l'ont dit certains de ses collègues et notamment Alain ANZIANI, c'est un bon rapport, même s'il est mal placé pour le dire, notamment sur les aspects financiers de ce rapport. Il voudrait d'abord intervenir sur les dépenses de personnel, car il sait que c'est la marotte et quelque chose de récurrent, qui revient chaque année. Il rappelle qu'ils ont les dépenses de personnel, en € par habitant, les moins élevées de toutes les communautés urbaines en France, ce qui est important, et ils peuvent faire des comparaisons avec les compétences. Et quand on reprend les chiffres, il fait remarquer qu'on se situe, sur la période du contrôle de ce rapport, sur une moyenne de 3,8 % d'augmentation des dépenses, alors qu'ils ont connu plus, puisqu'entre 2001 et 2005, ils étaient à 4,03 %, et que depuis le début de cette mandature, depuis 2009, ils sont à 3,8 % également. Les besoins et les services ont tous été expliqués, et ils font des efforts, mais il considère que c'est plutôt contenu, même s'ils peuvent faire mieux. Mais il pense que les éléments sur ces différents points ont été donnés par M. le Président également dans la présentation.

Le deuxième point qui l'étonne dans ce rapport concerne les investissements. Alain JUPPÉ, l'a relevé tout à l'heure, et il voudrait tout de même apporter une précision, c'est que jamais entre 2008 et 2012, les dépenses n'ont été aussi importantes en investissements hors tramway ; et quand on regarde cette période de contrôle, l'on voit bien que c'est la fin de la phase 2, et que c'est pour cela qu'il y a une baisse des investissements. Mais, il tient à préciser que pour ce qui concerne les dépenses d'investissements hors tramway, au contraire, elles sont dynamiques et en augmentation.

**M. le Président Vincent FELTESSE** souhaite exprimer quelques mots sur le texte, mais aussi sur le contexte, sur l'histoire et sur l'avenir.

Sur le texte, il retient quatre points de discussions, mais ce qui est aussi mis de manière explicite dans le rapport de la Chambre régionale des comptes. Le premier point, c'est que la situation financière est très bonne, et on ne va pas dire le contraire. Pour le deuxième, sur la question du personnel, il revient sur la question des contractuels évoquée par Gérard CHAUSSET pour juste rappeler qu'au niveau de la CUB, il y a 3 % de contractuels, alors qu'au niveau des communautés urbaines en France, c'est 15 %. Il estime qu'ils sont plutôt exemplaires dans le respect du statut de la fonction publique territoriale. Ils ont eu une augmentation des dépenses de personnel ces dernières années, qu'il va falloir limiter à l'avenir, et c'est pour cela qu'il a pu être surpris il y a quelques semaines, quand certains de ses Vice-présidents demandaient en conférence de presse de nouvelles embauches à la CUB. Mais, il pense que c'était dans un contexte particulier.

En troisième point, sur le montant des investissements, il rappelle que Ludovic FREYGEFOND vient d'y répondre de manière très précise. Sur la question des compétences actuelles, il y a clairement à son avis, deux sujets au bout desquels ils sont

allés, à savoir le sujet de la propreté et celui du stationnement. Il pense qu'ils ne peuvent pas avoir une politique de la mobilité sans que la question du stationnement soit intégrée, et que sur la question de la propreté, il va falloir qu'ils tranchent les choses, à un moment, de manière plus simple pour les uns et les autres.

Ensuite, sur l'histoire et l'avenir, et déjà sur la cogestion, il est le garant de la cogestion, comme Président de la Communauté urbaine ayant des Vice-présidents de l'ensemble des couleurs politiques. Il rappelle ensuite que cette cogestion date de 1978 et a donc presque 40 ans ; elle a permis des choses positives, des choses moins positives, parce qu'à un moment, ils exercent leur rôle d'élu. Il se permet une petite incidente amicale à l'adresse de Patrick BOBET, pour lui dire qu'il est paradoxal que ce soit lui qui défende Jacques CHABAN-DELMAS, mais la situation financière de la CUB en 1994-1995 n'était pas mauvaise, puisque le taux de désendettement était de quatre années, il y avait même de l'argent de côté, et il note que Patrick BOBET dit : « *Il y a une bonne gestion financière à partir de dix-huit ans* », ce qui correspond à l'arrivée d'Alain JUPPÉ.

**M. Alain JUPPÉ** intervient car il y a une différence qu'il peut souligner, à savoir que si la Communauté était en bonne santé en 1994, c'est qu'il n'y avait pas de métro ; elle est restée en bonne santé avec le tramway, et c'est toute la différence.

**M. le Président Vincent FELTESSE** le sait bien et d'ailleurs, l'historien qu'il est entend ce débat où l'on revient dans les années 1993-94 de manière assez savoureuse, mais il tient à dire sur la situation financière de leur institution, ayant échangé avec Serge Haget qui connaît cela par cœur, qu'il y avait plutôt une bonne situation financière.

Sur la question de l'avenir, à la fois sur les compétences et sur la cogestion, il pense que, de toute façon, de fait, la cogestion restera, et même s'il y a une évolution, il n'est pas question que les maires et les communes disparaissent. Il se demande qui peut penser qu'un président d'intercommunalité peut gérer demain l'intercommunalité sans que les maires ne soient présents, et c'était bien le sens de l'amendement qui a été déposé par Alain ANZIANI et par lui-même, disant que, de toute façon, comme le nombre de Vice-présidents va être diminué, il est important de trouver un rôle aux maires avec une fonction exécutive. C'est pour cela qu'ils ont proposé, ce qui n'a pas été retenu pour l'instant, mais ils vont revenir à leur lecture, une commission permanente qui permettrait à l'ensemble des maires d'y être, et il ne faut donc pas non plus faire de faux procès là-dessus. Il indique qu'ils auront un prochain mandat qui sera de transition, puisque chacun sait que sur les bulletins de vote, il y aura deux choses, et après, le rôle des maires sera bien sûr là.

Il fait observer que la question qui va se poser porte sur les Vice-présidents, puisque leur nombre va fortement diminuer, encore plus qu'ils ne le pensaient, et il faut qu'ils refassent un amendement à ce sujet. Il précise que pour les communautés urbaines, il n'est prévu que 15 Vice-présidents, or ils ne deviendront métropole qu'au 1<sup>er</sup> janvier 2015, ce qui veut donc dire qu'en avril 2014, ils n'auront potentiellement que 15 Vice-présidents, et il faudra voir comment articuler cela.

Sur la question des compétences à venir, il incite à ne pas se faire là aussi de faux procès et à faire preuve de bon sens. Il se demande comment on peut penser qu'un certain nombre de grands dossiers ne sont pas d'échelle métropolitaine, et souligne que c'est bien pour cela qu'ils font un fonds de concours sur le Grand stade, sur le Centre culturel du vin et ainsi de suite, ce qui est un débat entre eux. Mais à titre personnel, comme garant de la métropole, il

pense qu'il faut que cette approche vaille pour l'ensemble des communes, et c'est bien pour cela que le fonds de concours est équilibré. Il se demande aussi comment peut-on penser que l'université n'est pas un enjeu métropolitain, comment peut-on penser que le transfert de technologie n'est pas un enjeu métropolitain, comment peut-on penser qu'un certain nombre de grandes manifestations culturelles ne sont pas un enjeu métropolitain, et même le rapport sur EVENTO le disait. À l'inverse, comment peut-on penser qu'une manifestation sportive dans un quartier n'est pas un enjeu communal, et comment peut-on penser que la réactivité n'est pas plus forte dans les communes. S'exprimant au niveau du Groupe socialiste, il indique qu'ils ont une position parfaitement claire, à savoir que la Communauté urbaine doit être l'outil d'appui aux communes, et c'est bien ce qu'ils font par la DSC, c'est bien ce qu'ils font par le FIC, c'est bien ce qu'ils font par les contrats de développement, et c'est bien ce qu'ils font par les directions territoriales. Il estime que c'est plutôt à leur honneur de faire que la Communauté urbaine aide les communes, mais, à un moment où l'argent public est plus rare, il se demande comment on peut éviter de dire qui est le mieux placé pour dépenser cet argent public ; et c'est bien pour cela qu'ils ont une vision entre métropole et commune, même à l'avenir. Même pour lui qui a une sensibilité métropolitaine, il n'est pas question que la commune disparaisse, car ce serait absurde en termes de réactivité, de proximité.

Après, il y a un enjeu démocratique à propos duquel chacun connaît sa position depuis des années, il trouve que la position du gouvernement aujourd'hui est bonne, à savoir qu'une part des conseillers métropolitains soient élus directement, parce que malgré tout, la Communauté urbaine a un budget de 1,3 milliard et qu'une autre part soit élue par les conseils municipaux, et que de toute façon, les maires soient présents ou représentant leurs communes. Cela ne lui semble pas plus compliqué que cela.

## DÉBAT EFFECTUÉ

### **M. CHAUSSET**

**2013/9/ 27 Marchés Publics - Marchés de prestations intellectuelles --> n°12135 U (lot 1) --> n°12136 U (lot 2) --> n°12137 U (lot 3) --> n°12138 U (lot 4) Études de faisabilité pour le schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM) - Avenants.**

**M. Gérard CHAUSSET** ayant présenté ce rapport, sollicite l'accord de **M. le Président** pour qu'à la fin du débat, ils puissent mettre au vote et éventuellement débattre sur le vœu que leur Groupe politique a présenté sur la hausse de la TVA dans les transports, qui est proposée dans le projet de loi de finances.

**M. le Président Vincent FELTESSE** indique qu'ils feront plutôt cela en fin de Conseil, parce qu'il pense qu'après cette délibération, il faut qu'ils parlent du SCOT, qui est tout de même l'objet d'un débat important.

**M. Max GUICHARD** rappelle que cette délibération fait suite au vote qu'ils ont effectué sur le SDODM, vote au cours duquel ils avaient une nouvelle fois soutenu l'idée que pour répondre aux besoins de déplacements circulaires sur notre agglomération, il fallait avoir de grandes ambitions pour la ligne de ceinture. Il semblerait, au vu des déclarations des uns et des autres, que cette proposition prenne enfin corps dans les projets de la CUB et des candidats. Ils ne peuvent que s'en féliciter, d'une part parce qu'à l'occasion il faut dire qu'ils

aiment bien avoir raison, mais surtout, parce qu'ils sont convaincus qu'elle répond à une urgence pour leurs concitoyens. (Il invite à retenir la deuxième formule !)

Mais, pour une réussite complète, les élus Communistes et Républicains insistent sur le fait qu'il faut réfléchir à de nouvelles haltes comme celle d'Arlac, et donc, rouvrir la gare de la Médoquine, qui pourrait devenir un véritable pôle multimodal.

Il conclut en espérant que dans six ans, un autre élu communiste ne soit pas obligé de faire cette même intervention, car les mots finiraient par leur manquer.

**M. Michel LABARDIN** souligne que le rapport qui est présenté indique en effet qu'il y a eu un accord sur les tracés, mais pas de décision prise sur les modes de transport, et de fait, cet avenant sur l'étape 3 est absolument nécessaire pour évaluer les modes de transport les mieux adaptés en fonction des analyses socioéconomiques, mode-tracé. Il tient quand même à souligner ici et rappeler que la restitution de l'étape 2 était en son temps, fortement marquée d'un parti pris, à telle enseigne que les propositions de mode étaient déjà avancées. Il estime que le Vice-président en charge de ce dossier a pris des positions très péjoratives, en particulier sur le secteur de la liaison Pellegrin-Gradignan, en préconisant un mode de bus en site propre intégral, dont il leur a été indiqué par la commission technique, que ce n'était pas tout à fait un bus en site propre intégral. Il avait dit en son temps qu'il y avait une véritable discrimination territoriale à l'œuvre et ils ont entendu hier en Bureau l'appel à projets de l'État, qui positionne la ligne de Saint-Médard-en-Jalles (et il s'en réjouit pour Saint-Médard-en-Jalles) avec un mode déjà avancé de BHNS.

Il observe qu'il y a donc d'un côté l'affirmation qu'aucun mode de transport n'est retenu, et d'un autre côté qu'il y a déjà, un « peleton » qui se détache en faveur de Saint-Médard-en-Jalles, ce qui de son point de vue, renforce la discrimination territoriale dont il parlait à l'instant et que leurs habitants ressentent. S'il se réjouit aujourd'hui de l'ouverture de cette troisième étape, il ne peut qu'appeler de ses vœux que cette fois-ci, les études soient davantage contradictoires avec les communes concernées, de façon qu'il y ait une véritable cohérence stratégique. Il rappelle qu'ils vont débattre dans quelques instants du SCOT, et l'enjeu de transport collectif sera de plus en plus prégnant, eu égard à la prétention d'atteinte démographique de notre agglomération. Il souligne que jusqu'à présent, les propositions qui étaient à l'œuvre n'étaient pas à la hauteur des enjeux. Il espère qu'ils auront la lucidité de regarder cela en face et de faire en sorte qu'il y ait un traitement équitable. Il note que le quadrant nord-ouest est très bien desservi et le sera encore davantage, que d'autres secteurs comme le leur sont en attente d'une solution qui leur permette d'avoir un aménagement durable de territoire et de pouvoir prétendre aussi à la conditionnalité de l'urbanisation par les transports collectifs, ce qu'ils appellent de leurs vœux et qui, jusqu'à présent, ne s'est pas reflété dans les positions qui ont été prises par le Vice-président.

**M. Alain CAZABONNE** tient juste à dire que naturellement, il y a une totale union entre **Michel LABARDIN** et lui-même par rapport à ce projet et ce choix de mode de transport, qu'ils vont continuer à appuyer, persuadés qu'ils sont qu'il peut y avoir sur d'autres opérations communautaires, des économies permettant peut-être de financer ce qu'ils souhaitent tous, tous les deux au moins, et tous les trois avec le Maire de Bordeaux, à savoir la liaison Pellegrin-Médoquine-Talence-Gradignan avec un tramway.

Pour ce qui concerne la Médoquine, comme cela a été évoqué également par leur collègue Max GUICHARD, puisque c'est un sujet sur lequel il est souvent revenu avec Michel OLIVIER, il estime que cela fait tout à fait partie du développement de cette ligne et il rappelle souvent qu'il avait évoqué avec François Saglier à une époque cette fameuse ligne, sous la pression souvent aussi des habitants de Talence, qui disaient : « *Pourquoi ne pas avoir cette ligne vers Thouars et vers Gradignan* » mais il y avait aussi un souci d'équité communautaire. Et il expliquait aux habitants que Talence avait déjà une ligne, la ligne B, qui coupait totalement la ville et qu'il était difficile de pouvoir imposer une deuxième ligne dans Talence, alors que dans la première phase, cette ville était desservie par le tramway, mais qu'il y aurait naturellement dans la seconde ou troisième phase, une ligne qui pourrait relier le CHR à Gradignan ; et cela amenait aussi à se poser la question de la réouverture de la gare de la Médoquine au sein de la ligne de ceinture ferroviaire.

Il précise que la ligne de ceinture ferroviaire, qui avait été de tout temps actée comme une priorité, avait été mise en priorité numéro 2 pour la raison très simple qu'à l'époque, l'étude qui avait été réalisée montrait que l'investissement était lourd, puisque suivant le calcul des associations ou à l'époque celui de la SNCF, cela variait de 800 millions à 1,5 milliard, ce qui était le prix de la phase 1 du tramway. Mais, il insiste sur le fait que la nécessité de cette ligne était toujours actée, dans la mesure en plus où il y avait la fermeture par le nouveau pont Jacques Chaban-Delmas, enfin réalisée.

Il indique que le deuxième élément qui avait amené à mettre en seconde priorité la ligne de ceinture, c'était que les fréquentations estimées à l'époque étaient de 4 000 à 5 000 passagers/jours, alors qu'il rappelle que l'estimation du tramway était de 4 500 passagers/heure, et c'est pour cela qu'il avait été décidé que cela adviendrait en deuxième priorité, pour des raisons essentiellement financières et de fréquentation.

Aujourd'hui, tout cela commence à être acté et se met en place, et il en est très heureux. C'est pour cela qu'ils ont fortement poussé à la réactivité ou à la réouverture de la gare de la Médoquine.

**M. Jacques MANGON** estime que l'on ne peut que se féliciter dans un premier temps de bénéficier d'un surcroît d'études socioéconomiques pour les aider dans la décision. Cela dit, par rapport à ces questions de transport et de desserte, en particulier du quadrant nord-ouest, il précise que ce qui manque le plus, ce ne sont pas les études socioéconomiques, c'est bel et bien la volonté politique qui, jusqu'alors, de son point de vue, a fait défaut à la fois à leur Assemblée et aux édiles les plus concernés.

En plus, il lui semble que leur Assemblée fait preuve d'une certaine schizophrénie, puisque d'un côté, on affirme par cet avenant qu'on rouvre le champ des études, notamment sur les tracés, et en même temps, hier, M. le Président a communiqué en Bureau que lors de l'appel à projets qui a été souscrit par la Communauté urbaine de Bordeaux, il est inscrit, comme il leur avait été dit le 12 juillet dernier, que finalement, l'option retenue pour la desserte de Saint-Médard-en-Jalles, est un bus à haut niveau de service.

Ils doivent savoir que ses amis et lui en tout cas, et pour bon nombre d'autres personnes, ils refusent totalement ce choix du bus à haut niveau de service pour la desserte de Saint-Médard-en-Jalles, qui ne leur paraît pas correspondre aux enjeux de cette desserte, notamment en termes de capacité d'évolution, d'autant plus que le bus à haut niveau de service est quelque chose de très coûteux. La desserte de Saint-Médard-en-Jalles dont il

leur a été parlé, a été estimée à près de 120 M€ en bus à haut niveau de service, ce qui est une somme considérable. Ils sont tout à fait conscients des réalités financières, mais ils proposent de réaffecter cette même somme autour d'une solution tramway qui consistera (et s'ils sont élus, c'est ce qu'ils défendront), à ce qu'ils puissent rattacher le centre de Saint-Médard-en-Jalles en tramway à l'échangeur numéro 9 au niveau de la ligne A. Il insiste sur le fait que cette solution-là sera une solution à la fois tramway et respectueuse des finances communautaires et des possibilités qui sont les leurs, cela sera une solution qui témoignera qu'ils ont la volonté politique de sortir Saint-Médard-en-Jalles de l'ornière, en termes de transport, où elle se trouve jusqu'à aujourd'hui.

**Mme Brigitte TERRAZA** entend tout ce qui vient d'être dit par les collègues concernés par les quatre lots, mais elle voudrait simplement rappeler que la CUB ne ferme aucune porte et s'efforce même d'en ouvrir de nouvelles, en analysant précisément le coût et l'opportunité des différents modes de transport qui seront tous étudiés. Pour autant, elle pense qu'il est peu probable que ces études complémentaires tranchent en faveur du tramway pour tous les tracés. Elle rappelle tout de même qu'à partir de 2017, leur Assemblée a prévu d'investir environ 30 M€ par an pour développer le réseau des transports en commun, et que cette capacité d'action représente, aujourd'hui, environ 1 km de ligne nouvelle de tramway par an. Elle juge nécessaire de rappeler également que le développement du réseau du tramway est basé sur le potentiel de fréquentation du corridor qui sera desservi, et là aussi, la vérité des chiffres sera là et sera intégrée dans ces études. Elle estime donc qu'il y a vraiment urgence à démarrer cette étude, à intégrer toutes les données, mais à ne pas d'ores et déjà anticiper les réponses qui seront données dans cette étude ; après, au vu des études, au vu du TRI, au vu des coûts, leur Assemblée aura effectivement à se prononcer.

Concernant la Médoquine, elle précise que là aussi, le lot n 4 a prévu l'étude de faisabilité qui permet de définir le plan d'aménagement d'échange multimodal autour de la réouverture du point d'arrêt Talence-La Médoquine.

**M. Michel HERITIE** intervient concernant la presqu'île d'Ambès, pour rappeler une nouvelle fois la nécessité de traiter l'accroche de la presqu'île depuis Bassens en particulier, à laquelle les maires de la presqu'île sont particulièrement attachés. Il rappelle aussi que l'étude des déplacements qui vient d'être réalisée sur la presqu'île d'Ambès a permis d'arrêter un certain nombre d'orientations, notamment sur les rabattements depuis les communes de la presqu'île sur le cœur de cette dernière, avec la carte qu'il leur faut jouer sur le ferroviaire, puisqu'ils ont deux voies ferrées qui passent sur la presqu'île, avec trois haltes TER. Il ne faut pas perdre de temps, à son avis, pour engager tout un travail, notamment avec la Région, sur ces avancées, sur un territoire qui est amené à se développer dans les prochaines années, avec une population qui arrive avec un ensemble de besoins de déplacements.

**Mme Martine DIEZ** voudrait tout de même rappeler dans le désir de chaque commune de voir développer le tramway sur chacune d'elles, en l'occurrence sur la commune de Saint-Médard-en-Jalles, que ce passage et cette jonction du tramway qui relie Saint-Médard-en-Jalles à la ligne A à l'avenue de Magudas, revient à supprimer carrément son passage sur le secteur de Caudéran. Or, elle voudrait néanmoins rappeler à **Monsieur JUPPÉ** que cette liaison entraînera aussi la suppression du BHNS sur ce secteur. Elle souligne que ce quartier représente 1/5<sup>ème</sup> de la population bordelaise, et qu'il serait grand temps, non seulement de faire des promesses, mais au moins de ne pas oublier ce secteur de Caudéran qui attend lui aussi le tramway.

**M. Serge LAMAISON** ne comptait pas spécialement intervenir sur le SDODM ce matin, mais il tient à dire qu'il se félicite de voir qu'en quelque sorte, une liaison Saint-Médard-en-Jalles/Bordeaux centre se prépare et va s'affirmer. Il ne sait pas dans quels délais, n'ayant pas compris pour l'instant qu'un calendrier ait été arrêté par eux ou par qui que ce soit. Il confirme que c'est un projet dont il ne peut que se féliciter, puisqu'ils vont voir si des crédits sont disponibles. Il rappelle que sa préoccupation essentielle est la limitation de la durée du trajet entre Saint-Médard-en-Jalles et Bordeaux, et que dans ce trajet, en BHNS, ce serait 45 minutes affirmées pour aller de Saint-Médard-en-Jalles au Palais de justice. Il ajoute que l'utilisation par Le Haillan, Eysines, Caudéran lui paraît très réaliste, puisqu'il s'agit de la route départementale. Quant à Caudéran, il estime que c'est aux Bordelais de décider s'il faut passer d'un côté ou de l'autre, cependant, il insiste sur le fait que l'utilisation est essentielle pour les jeunes de Saint-Médard-en-Jalles en particulier, voire du Haillan, puisque les lycées sont concernés. Il répète que cela correspond à l'arrivée tous les matins à Grand Lebrun, Camille Julian, Bel Orme, etc... de tous ces lycées qui sont forcément concernés. Il fait remarquer que dans la journée, cela se passe plutôt bien actuellement, parce que la Liane 3 a amélioré grandement le service, même si c'est totalement insuffisant aux heures de pointe. Il a vu un magnifique projet qui se préparerait, mais il ne promet rien et quand il lit aujourd'hui dans Sud-Ouest une participation de Monsieur JUPPÉ auprès de son opposant, il juge que c'est normal, que c'est la politique, et ce n'est pas son problème en soi ; seulement, quand l'opposant déclare que la vraie solution est qu'il ne peut pas y avoir de rabais, il demande officiellement à Gérard CHAUSSET ce que représentent 120 millions. Il aimerait savoir si 7 km de tramway, cela fait 120 M€, et si tel est le cas, comme tous, il le « prend » tout de suite. Il estime que c'est 1,2 milliard, et pas 120 millions. Il constate un mélange de propositions et voudrait dire tout de même à M. le Maire de Bordeaux, qu'il comprend bien qu'il fasse son travail politique, mais il semblerait qu'il soit venu à Saint-Médard-en-Jalles hier à midi ou avant-hier, d'après une photo, et qu'hier après-midi en Bureau, il ait déclaré alors qu'on parlait de la liaison de Saint-Médard-en-Jalles et du tramway en général, et il cite : « *C'est un dossier important, je pense qu'il aurait été bien que le Bureau délibère sur le choix des trois projets présentés dans le cadre de l'appel à projet Grenelle III (Tout le monde était d'accord). Pourquoi avoir choisi le BHNS de Bordeaux à Saint-Médard-en-Jalles ? Nous aurions pu aller sur d'autres choix, par exemple la liaison Bordeaux-Aéroport est essentielle. C'est la priorité des priorités* ». Donc, s'il comprend bien, la priorité pour M. JUPPÉ, aujourd'hui, et il peut comprendre cela, ce n'est pas Saint-Médard-en-Jalles, c'est l'aéroport. Aussi déclare-t-il : « *Donc, moi, j'ai gagné mes élections pratiquement aujourd'hui !* »

**Mme Christine BOST** considère qu'il ne faut pas laisser imaginer qu'un certain nombre de secteurs ne seraient pas desservis dans le cadre de la nouvelle desserte du quadrant nord-ouest, en tout cas entre Bordeaux et Saint-Médard-en-Jalles, puisque au niveau des options qui sont prévues, l'idée est bel et bien de desservir Caudéran, le quartier du Grand-Louis à Eysines et de poursuivre vers la ville du Haillan et de Saint-Médard-en-Jalles, sachant encore une fois, qu'il y a une variante qui reste à définir sur le passage par Caudéran-centre ou par l'avenue de Lattre de Tassigny, et encore même, à l'intérieur, une autre variante avec un décroché. Elle précise que c'est, en quelque sorte, le tracé de la Ligne 3+ qu'ils connaissent aujourd'hui, qui pourrait être dévié par le centre de Caudéran. Mais, elle ajoute que cette option-là n'est pas encore définitivement choisie, et c'est à l'issue des études qui vont être lancées dans le cadre de cet avenant qu'ils pourront faire le choix définitif.

**M. Michel DUCHENE** ne reprendra pas ce que vient de dire **Christine BOST** puisque, effectivement, ils travaillent maintenant depuis de nombreux mois sur la desserte de Caudéran. Il indique qu'il va falloir à un moment ou un autre choisir entre de Lattre de Tassigny ou centre de Caudéran, mais qu'en tout cas, Caudéran sera desservi et l'on finira bien par trouver une solution pour savoir si cela sera du tramway ou du BHNS.

Par ailleurs, il estime aussi normal que des élus de l'agglomération fassent des propositions sur la desserte de leurs communes et trouve que **Jacques MANGON** a raison de défendre ses positions et des propositions qui tiennent la route à son avis, mais il faudra choisir et il faudra trancher. Il y a un problème de financement, mais il considère qu'il faudra bien en débattre et qu'il faudra bien faire des choix. Quant à l'aéroport, ils sont tous d'accord pour dire qu'il doit être desservi, parce qu'ils savent qu'aujourd'hui, la distance entre Quatre chemins et l'aéroport est extrêmement courte et qu'ils ont la possibilité, sans que cela ne coûte très cher, de très bien réaliser cette liaison et avoir un lien direct entre la gare et l'aéroport en passant par le centre de Bordeaux. Il fait observer que si tout le monde ne vient pas de la gare, tout le monde ne vient pas non plus obligatoirement des secteurs qui se trouvent autour de la gare, et on peut venir au centre de Bordeaux pour aller à l'aéroport. Il y a donc toute une série de propositions, et il ne voit pas pourquoi il faudrait stigmatiser celui ou celle qui en fait une qui, après tout, peut nettement aider les habitants des secteurs concernés dans leur vie quotidienne. Il trouve que le débat est ouvert, que c'est un bon débat, et quand **M. LAMAISON** dit qu'il a gagné les élections, c'est peut-être le cas, mais il n'est pas sûr que le SCOT dont ils vont parler tout à l'heure va vraiment l'y aider, mais c'est un autre débat !

**M. Alain JUPPÉ** voudrait simplement dire qu'il aime beaucoup la commune de Saint-Médard-en-Jalles, et qu'il y vient souvent à bicyclette, même si hier, il y est venu en voiture. Et même si son maire s'en émeut, il a bien l'intention de continuer ses visites. Pour le reste, il ne rebondira pas sur ce qui a été dit par **Christine BOST** ou par **Michel DUCHENE**, car il est évident que ce secteur, et au bout du chemin Saint-Médard-en-Jalles, doit être desservi par un système de transport. Ils sont aujourd'hui en train d'étudier les différents tracés et les différents modes possibles, BHNS ou tramway, et c'est l'objet même de cette délibération. Il y aura ensuite des arbitrages à faire et s'il comprend bien l'évaluation de **M. LAMAISON**, c'est 1 milliard pour 7 km, ce qui leur met à 150 M€ du kilomètre, ce qui est tout de même un peu cher pour le tramway. Aussi considère-t-il qu'ils ne sont pas là dans les bons chiffres, mais **M. CHAUSSET** pourra vraisemblablement les leur préciser.

Enfin, il rappelle avoir toujours dit que la desserte de l'aéroport lui paraissait une priorité. Il y a différentes options et l'on sait qu'il milite pour le prolongement jusqu'à l'aéroport de la ligne qui s'arrête à l'heure actuelle aux Quatre chemins à Mérignac, ce qui représente trois kilomètres ; du point de vue du développement économique de l'agglomération, c'est une priorité, ce qui ne veut pas dire qu'il ne faut pas non plus poursuivre les études et les projets sur le reste des quatre secteurs d'étude qui figurent dans le SDODM.

**M. Jacques MANGON** en réponse à ce que vient de dire le « maire sortant » de Saint-Médard-en-Jalles, se félicite qu'enfin, la lecture du journal Sud-Ouest et des propositions qu'ils ont à faire sur ce tracé le réveille de la torpeur dans laquelle il a été plongé en matière de transport depuis six ans par rapport à Saint-Médard-en-Jalles. Il le félicite, car il était temps qu'il s'y intéresse. Il estime qu'il fait des choix qui lui paraissent assez malheureux, et qui témoignent qu'il connaît assez mal ce dossier des transports et des coûts du tramway, car effectivement, sur une liaison de 7 km où ils prévoient simplement trois arrêts, dans des

zones d'un niveau d'aménagement assez facile, l'on peut tomber à des chiffres inférieurs à 20 M€ du kilomètre. C'est la raison pour laquelle il lui paraît beaucoup plus pertinent d'avoir un système à la fois ambitieux et pragmatique, plutôt que de se contenter des miettes que ses amis veulent bien donner à M. LAMAISON, car il fait observer que la vérité est que s'ils sont dans ce débat aujourd'hui, c'est que celui-ci n'a pas réussi à imposer, comme cela aurait dû être, Saint-Médard-en-Jalles dans la définition de la troisième phase du tramway. Il insiste sur le fait que c'est cela, la vérité, qu'elle le dérange, et il le comprend.

**M. le Président Vincent FELTESSE** trouve qu'il s'agit là d'une attaque intolérable vis-à-vis de la cogestion. Il insiste sur le fait que ce ne sont pas les miettes des amis. Ils viennent d'avoir, il y a quelques minutes, un éloge de la cogestion et là, il ne sait plus qui sont les amis de M. MANGON, et il se demande s'il critique directement son premier Vice-président.

**M. Bernard LABISTE**, puisqu'un maire doit s'intéresser à sa ville, comme l'a dit son collègue de Saint-Aubin-de-Médoc, trouve que la meilleure solution pour aller le plus vite possible à Bordeaux, c'est Saint-Médard-en-Jalles, le Haillan, Eysines, Caudéran ; c'est la plus rapide et c'est la moins chère. Aussi se demande-t-il pourquoi aller chercher une solution onéreuse ou sur le trajet du terminus de la ligne A jusqu'à Saint-Médard-en-Jalles. Il fait remarquer qu'il n'y a pas d'habitat, alors que les habitants sont sur les centres-villes de Saint-Médard-en-Jalles, du Haillan et de Caudéran. Il considère que c'est là le bon sens qui parle, et que ce n'est pas autre chose.

**M. Alain ANZIANI** tient à formuler trois observations sur des questions qui ont pu être posées ici ou ailleurs dans d'autres endroits. La première question qui a été posée est : « *est-ce que l'élargissement de la rocade se fait à une vitesse suffisante ou mériterait d'aller à une vitesse supérieure ?* » et il voudrait d'abord qu'ils réaffirment tous qu'ils sont très attachés à cet élargissement de la rocade dans les meilleurs délais possible. Il croit qu'il y a un consensus sur ce point dans lequel M. le Président a pris toute sa part, puisque c'est lui, au moment du Grenelle des mobilités, qui est intervenu, c'est lui qui a traité avec les services de l'État pour justement trouver des solutions, et c'est lui qui à plusieurs reprises, ici, dans cette Assemblée, a mis l'accent sur cette urgence. En conséquence il lui paraît toujours un peu paradoxal que s'agissant d'un dossier qui a dormi pendant des années et des années, tout d'un coup, l'on puisse se réveiller en se disant que, finalement, cela ne va pas assez vite, et en pointant du doigt celui qui en fait, a fait avancer ce dossier. Il reste qu'il y a un fait nouveau qu'il reconnaît bien volontiers, qui est la question de l'adossement qui serait une solution tout à fait intéressante. Il pense qu'il faut poursuivre aujourd'hui les consultations avec plusieurs sociétés concessionnaires et voir si une solution pouvait être envisagée rapidement. Mais il incite à ne pas faire comme si la question était réglée, alors qu'aujourd'hui, les discussions sont tout à fait en cours.

Sa deuxième observation très brève, parce que le débat a été épuisé sur cette affaire du tramway, est qu'il voudrait tout de même poser cette question : « *Peut-on envisager un 100 % tramway ?* » et l'assortit d'une première réponse, qui consiste à dire : « *Ne faisons pas avec le tramway ce que nous avons pu faire avec la LGV, c'est-à-dire promettre le tramway partout, sans jamais avoir le financement acquis pour ces extensions* ». Il indique qu'ils sont aujourd'hui ou qu'ils seront plus exactement demain, l'agglomération qui aura le réseau le tramway le plus dense, ce qui vraiment montre tout à fait leur volonté.

Il constate que, bien entendu, chacun veut le tramway, et c'est bien compréhensible, mais il y a un coût global et il demande donc comment ils font pour dégager les financements. Il invite encore une fois, à ne pas promettre sans savoir exactement s'ils pourront tenir.

Enfin, le dernier point porte sur le problème de la desserte de l'aéroport. Il se réjouit d'entendre qu'effectivement, chacun considère qu'il faut qu'il y ait une desserte de l'aéroport qui peut être effectuée de plusieurs façons, à savoir par le tramway ou par d'autres moyens. Il indique qu'elle pourrait aussi être effectuée, comme l'a dit Michel SAINTE-MARIE, par un moyen qui consiste à faire du transport par câble, du transport téléphérique, et sur ce point d'ailleurs, il voudrait regretter qu'en commission, Michel DUCHENE ait pu tenir des propos qui ne sont pas d'une grande élégance vis-à-vis de cette proposition. Il considère que cette proposition mérite d'être étudiée, s'agissant d'une proposition qui, en France, a trouvé des solutions, qui est beaucoup moins chère, beaucoup moins accidentogène que d'autres, qui a son utilité, et il croit donc que l'on ne peut la rembarquer comme il a pu le faire. En tout cas, il voudrait s'associer en disant qu'au fond, si l'on regarde aujourd'hui l'agglomération, la totalité de ses grands équipements sont desservis par un moyen de transport en site propre, que ce soit la gare, le port. Si l'on regarde les zones d'emploi, il rappelle que celle autour de l'aéroport est la deuxième après celle de Bordeaux, et il estime tout de même paradoxal que cette zone d'emploi ne soit toujours pas desservie par un moyen en site propre. Il ajoute que s'ils regardent même leur intérêt à tous, ils constatent que quand on sort de l'aéroport, si on va ensuite sur Bordeaux, c'est là où l'on va « galérer » le plus. Il pense que leur intérêt à tous, est qu'ils aient rapidement une desserte en site propre de l'aéroport, dans le cadre des financements qui sont les leurs et de la solution technique qui sera retenue.

M. Alain JUPPÉ précise que la conclusion de M. ANZIANI lui convient parfaitement, ayant lui-même rappelé la priorité qu'il faut donner à cette desserte. Il rappelle qu'aujourd'hui, c'est une expérience qu'a connue la nouvelle présidente du conseil d'administration de l'aéroport, qui lui a raconté que lorsque l'on prend le bus normal pour aller de l'aéroport au centre-ville de Bordeaux, il faut une heure et demie, cela dépend de l'heure à laquelle on arrive. Il insiste sur le fait que si on arrive à 8 heures du matin à l'aéroport de Bordeaux, il faut une heure et demie pour rentrer dans la ville, c'est en tout cas l'expérience qu'elle lui a livrée à deux reprises ; idem pour le retour où il faut attendre 20 minutes sur la place de la Victoire pour la navette desservant l'aéroport, puis ensuite une heure de trajet. Il observe qu'il y a donc bien un problème aujourd'hui. Leur aéroport va être fortement affecté par l'ouverture de la ligne à grande vitesse, et il faut qu'il puisse développer d'autres liaisons, comme il le fait, sa fréquentation augmentant. La liaison avec le centre-ville est prioritaire et il se réjouit que M. ANZIANI partage ce point de vue. Il estime qu'il y a une solution simple, qui n'est peut-être pas la plus coûteuse, qui est celle du prolongement de la ligne de tramway existante. Il veut bien qu'ils étudient une solution de téléphérique, qui arrive soudain, comme cela, sortant du chapeau, alors qu'il n'en a pas été question depuis des années, mais il insiste sur un point essentiel, c'est que toute rupture de charge est très handicapante pour ce genre de liaison ; lorsque des passagers arrivent, parfois avec des valises, il leur faut une continuité et ne pas être obligés de passer d'un mode de transport à un autre.

Concernant la rocade, M. ANZIANI leur dit que c'est l'objet d'un consensus, et il rappelle que par définition, dans un consensus, on est plusieurs, et que donc, il n'y en a pas qu'un qui fait la réalisation des choses.

Sans vouloir refaire l'histoire, il rappelle que si l'on a pris du retard dans les années passées, ce n'est pas la faute de la Communauté urbaine de Bordeaux, ce qu'il admet bien

volontiers, c'est que la Région s'est désengagée et qu'il a fallu ensuite monter un autre dispositif avec une montée en puissance de l'État décidée il y a quelques années, jusqu'à 75 %, la CUB à 25 %. Il entend dire aujourd'hui que la CUB est prête à monter à 50 %, mais il n'en ont pas délibéré et elle le fait sur les études apparemment. Il demande si elle peut le faire sur les travaux, car c'est tout de même une question qui mériterait d'être débattue ici. La question qu'il a soulevée est de savoir si l'on ne pourrait pas accélérer les travaux, en reprenant une idée qui a été lancée par M. le Président et d'une certaine manière, avalisée par le Président de la République, c'est celle d'une mise en concession de la rocade. Le Président de la République à Latresne, déclarait il y a quelques mois : « *Quand une concession de service public permet de réaliser un projet en trois ans au lieu de quinze sans un euro d'argent public, pourquoi nous en priver ?* », et il estime qu'il a parlé d'or, et M. le Président Vincent FELTESSE disait lors de l'inauguration du Pont Chaban-Delmas : « *L'objectif est d'avoir un calendrier d'adossement possible à une société d'autoroute autour de l'été* ». On en est à l'automne et il a donc posé la question de savoir où on en était. Il semble qu'aujourd'hui, les difficultés juridiques puissent être levées et que la possibilité d'adosser à une société d'autoroute qui gère en continuité, par exemple l'A10 et l'A89, permette de lever les objections du Conseil d'État. Il indique que le montant des travaux entre l'échangeur n°11 de l'aéroport et le pont d'Aquitaine est évalué à 250 M€; et en cas d'allongement d'un à deux ans de la concession d'ASF, on pourrait se retrouver avec un financement 100 % concessionnaire, 0 % État et Communauté urbaine de Bordeaux, alors que l'État n'a pas d'argent aujourd'hui dans son PDMI et que cela allègerait, à concurrence potentielle de 125 M€, le coût pour la Communauté urbaine de Bordeaux. Cela dit, sans péage naturellement, insiste-t-il, car c'est une des conditions qu'ils ont fixées. Il pose la question de savoir si c'est possible ou non. Il précise que ce dossier est aujourd'hui examiné par les services du ministère, et il semble que ce soit au niveau de l'État que les choses bloquent, et il se demande si l'on pourrait éventuellement reprendre cette solution qui permettrait l'accélération souhaitée par tout le monde.

**M. Michel VERNEJOUL** souligne que c'est le maire de la 28<sup>e</sup> commune, nouvellement adhérente de la Communauté urbaine de Bordeaux, qui intervient. Il indique que bien évidemment, ils s'inscrivent dans l'avenir du SDODM et il voudrait dire, entre autre, que dans le cadre du SCOT sur lequel ils auront le débat tout à l'heure, Martignas est catégorisée comme l'entrée nord du Bassin et se situe dans l'axe du développement majeur Interscot, Libourne/Bordeaux et Arcachon. À ce titre-là, il pense qu'il faudra bien évidemment envoyer un signe fort au niveau des transports en commun, parce que chacun sait que la RD 213 est sursaturée, et que c'est aussi la desserte de l'aéroport. Il estime qu'il aurait été de bon ton, comme ils en ont parlé en commission transports, que dans la déviation de Marcel Dassault pour la venue de l'entreprise Thalès, il y ait certes les emprises foncières qui soient réalisées, mais que l'on envoie un signe fort pour que quelque part, les couloirs de bus en TCSP soient réalisés. Il a bien compris qu'il s'agit d'un problème financier, mais il pense que c'est un sujet dont il faudra débattre, parce que Martignas doit, bien évidemment, s'inscrire dans le cadre des projets du SDODM.

**M. Gérard CHAUSSET** estime qu'il y a d'abord le temps des études, dans lequel ils sont, dans lequel ils peuvent faire des propositions, même nouvelles à certains moments, et puis après, il y aura le temps des élections politiques. Il reconnaît qu'actuellement, avec les élections municipales, ils ont une temporalité un peu différente qui vient perturber le jeu, qui fait que cela se bouscule un peu, et que l'on voit surgir des propositions de toute part.

Concernant l'appel à projets Grenelle, ils ne sont pas allés plus vite que la musique, mais soit ils ne répondaient pas du tout, soit ils essayaient de présenter le meilleur projet. Aujourd'hui, au regard des critères de l'appel à projets et des prévisions de trafic qui figurent dans les études, il fait remarquer que c'est le projet qui peut éventuellement, à l'heure où ils en sont aujourd'hui, essayer d'obtenir une subvention de Grenelle. Ils ont présenté l'ensemble de la démarche et le dossier continue, et ce n'est pas parce qu'ils ont présenté ce projet au Grenelle que cela empêchera éventuellement d'avancer sur tel ou tel autre dossier, et d'éventuellement mettre en œuvre le projet.

Par rapport à ce qu'a dit M. LABARDIN, il souligne que le Vice-président qu'il est, à l'étape 2, a tout simplement respecté le cahier des charges. Il a été décidé de poursuivre l'étude et de revisiter un certain nombre de modes et ils s'y conforment, ce qui permettra de mettre tout le monde d'accord. Comme cela a été dit tout à l'heure, il insiste sur le fait que ce n'est pas le Vice-président qui décide, mais s'il a bien compris, au bout du compte, ce sont les maires qui décident le plus souvent à la Communauté urbaine. Il précise que ce n'est pas de sa faute si pendant des années, Talence et Gradignan, ne se sont pas mis d'accord sur ce dossier alors qu'ils le sont aujourd'hui, et ont fait l'union sacrée. Il estime qu'ils ont pris eux-mêmes du retard sur ce type de dossier et se sont aujourd'hui mis d'accord sur le plus petit commun dénominateur, en proposant le dossier le plus tortueux, le plus long, le plus cher et où il y a le moins de prévisions. Il souligne qu'un petit train ne marche pas avec les critères du Grenelle et que le jour où ils se mettront peut-être d'accord sur un dossier plus direct, plus efficace, à ce moment-là, il pourrait y avoir un certain nombre de critères qui fonctionneraient. Ce n'est pas de sa faute, c'est comme cela, et il considère qu'ils ont une grande part de responsabilité.

Il en est de même à son avis sur la liaison Saint-Médard-en-Jalles, où il a l'impression que M. JUPPÉ est le Père Noël et se promène un petit peu partout en promettant le tramway dans sa hotte à tout le monde ; un coup l'aéroport, un coup Gradignan, et aujourd'hui il est dans le journal sur Saint-Médard-en-Jalles. Mais, il fait observer que Saint-Médard-en-Jalles par le tramway depuis Magudas, c'est plus d'une heure la liaison, et en plus cela squeeze Caudéran. Il lui reconnaît que c'est son choix, et il pense qu'à ce moment-là, il pourrait peut-être se présenter à Saint-Médard-en-Jalles. Il indique que la liaison Bordeaux-Saint-Médard-en-Jalles par Caudéran, c'est 45 mn en BHNS, et que le BHNS n'est pas des miettes. Il précise que sur l'appel à projets, ce sont plus de 120 collectivités qui proposent des BHNS ce qui ne constitue pas des miettes, car c'est un transport en site propre qu'ils pourraient proposer. Cela veut dire qu'il peut être évolutif, et il incite à essayer d'avoir une démarche un petit peu hiérarchisée. Il rappelle qu'Alain ANZIANI leur a demandé si on pouvait mettre du tramway partout, et il répond par la négative, parce qu'ils verront qu'il n'y a pas que les coûts d'investissement, il y a aussi ceux d'exploitation ; emmener le tramway depuis Magudas jusqu'à Saint-Médard-en-Jalles aura des répercussions sur le nombre de rames, et ils verront exploser les coûts d'exploitation. On peut faire de la politique en faisant du transport, mais on le fait aussi avec un certain nombre de données, et il regrette, car 45 mn entre le centre de Saint-Médard-en-Jalles et Bordeaux centre en BHNS sur un système basé sur un aménagement tramway, avec les réseaux qui sont déviés et qui peut évoluer d'ici 10/15 ans, vers un tramway, ce ne sont pas des miettes, mais c'est un système dont beaucoup de collectivités souhaitent aujourd'hui se doter. Il ajoute que l'on dessert Caudéran, on dessert les quartiers de Mérignac et d'Eysines, le Haillan et le cœur de Saint-Médard-en-Jalles, et il pense que c'est tout de même beaucoup plus pertinent que de faire une sortie électorale du style : « *On va tirer le tramway avec trois stations* ». Il se demande d'ailleurs pourquoi trois, car il ne le sait pas, et pourquoi pas quatre, pourquoi pas

cinq. Il estime franchement que là, M. MANGON a entraîné M. JUPPÉ sur une direction qui ne lui semble pas très bonne, politiquement, mais il pense que ce dernier aura suffisamment d'expérience et de compétences pour se sortir de ce mauvais pas dans lequel il l'a entraîné.

Sur la Médoquine, il leur dira simplement qu'il y a eu une réunion la semaine dernière, pour justement lancer le dossier qui est en route. Il précise qu'il y a aussi la liaison Pont rouge qui est mise à l'étude et sur ce dossier, ils essaient d'avancer de façon mesurée, en faisant les études, et ils auront le temps sûrement lors du prochain mandat, de prendre un certain nombre de décisions. Il pense à un mot qui lui semble important, c'est « en connaissance de cause ». Il invite à prendre les décisions en connaissance de cause, avant de faire des projections comme cela et de « balancer » le tramway partout. Il considère que ce n'est pas le meilleur service qu'ils se rendent en procédant de la sorte.

**M. Michel LABARDIN** estime qu'il n'est pas nécessaire d'aller sur le champ polémique et il voudrait simplement renvoyer M. CHAUSSET au dossier qu'il a lui-même présenté, puisque s'ils ont trouvé un accord avec la Ville de Talence sur un tracé, il est également prévu, et c'est la raison d'ailleurs du coût supérieur des études, de réexaminer le tracé numéro 1 à la demande des services, qui passe par l'échangeur 16. Il lui demande simplement de ne pas jouer Ponce Pilate ce matin et s'il a des convictions en la matière, il doit les faire valoir ; en tout les cas, dans le dossier, cela prévaut, puisqu'un deuxième itinéraire va être réétudié.

Ensuite, Brigitte TERRAZA leur explique qu'ils ne feront qu'un kilomètre de tramway par an, et il est désolé de dire que ce n'est pas inscrit dans le marbre. C'est à périmètre connu aujourd'hui, des conditions économiques de la Communauté urbaine de Bordeaux, et il répète que ce n'est pas inscrit définitivement dans le marbre, de ne pas faire plus d'un kilomètre de tramway par an, et il y a des choix économiques et financiers à faire.

Il fait remarquer que l'ironie de l'ordre du jour veut qu'ils examineront le SCOT dans quelques instants et ils auront des discours très vertueux sur la métropole durable et les enjeux environnementaux, qui nécessiteront d'avoir des transports collectifs à hauteur des enjeux d'attractivité de la métropole. Il croit que l'on appréciera cette dichotomie entre la torsion qu'ils s'imposent à eux-mêmes de faire peu et les exigences de demain, qui nécessiteront d'avoir une politique d'infrastructure beaucoup plus lourde. À cet égard, il pense qu'il faudra trouver un point d'accord, à défaut d'être simplement dans des discours vertueux. Il considère qu'ils seront au pied du mur pour dire qu'effectivement, cette politique d'infrastructure doit se poursuivre, sans doute à un rythme plus soutenu et plus cadencé qu'ils ne le laissent entendre aujourd'hui.

**M. Alain JUPPÉ** considère, comme il l'a dit tout à l'heure, qu'ils sont à un stade où les tracés ne sont pas figés et il faut donc continuer à comparer les différents tracés possibles ; c'est très exactement la position qu'il a exprimée publiquement.

Il souhaite ensuite poser la question suivante à M. CHAUSSET : puisqu'il faut tout de même un peu anticiper, et qu'ils travaillent sur 2030, et pas forcément sur 2014, s'ils renoncent au tramway et s'ils considèrent qu'ils n'ont plus les moyens de le faire, même dans une métropole d'un million d'habitants, pourquoi leur soumet-il aujourd'hui un projet de délibération qui vise à comparer la solution tramway et la solution BHNS. Si la messe est dite, et s'il considère que c'est du BHNS partout, il l'invite à retirer ce projet de délibération.

**M. le Président Vincent FELTESSE** rappelle que cette délibération est un avenant qui leur permet de continuer les études et se faisant, cela leur permet de ne pas choisir. C'est aussi simple que cela souligne-t-il, et à quelques mois des élections municipales, tout le monde pourra donc dire : « *Je laisse le choix ouvert* ». En même temps, il considère que l'on ne peut pas non plus être totalement démagogique vis-à-vis de la population, et il faut peut-être rappeler certaines dates et certains chiffres. Ils ont eu, tout à l'heure, une discussion sur la fin du VAL et sur le lancement du tramway, décision prise en 1996, avec une première inauguration du tramway, décembre 2003, soit sept années d'écart avec la décision ; quant à la troisième phase, on se souvient des nombreuses discussions, de l'accélération en 2005/2006 pour une livraison entre 2014 et 2017. Il fait remarquer qu'ils sont aussi sur la même durée, et donc tout de même sur des horizons assez lointains.

Sur des questions sur la réalité des chiffres, il entend ce que dit Michel LABARDIN, à savoir que l'on peut être un peu plus allant sur la question du tramway. Il rappelle juste qu'à la fin de la troisième phase du tramway, ils auront 75 km de tramway sur l'agglomération bordelaise et qu'ils seront la métropole la plus équipée en France en termes de tramway. On peut toujours aller au-delà, mais il y a tout de même un moment où cette réalité est là, souligne-t-il, mais, pour l'instant, ils ne ferment pas de porte, en se rappelant tout de même de ce qu'ils ont voté sur le budget, sur le budget annexe transports, sur le taux d'endettement qui frôle les sept ans en 2017, et en tenant compte de la capacité de désendettement qui augmente. Il les met en regard avec un certain nombre de chiffres, afin qu'ils aient les valeurs et il prend les chiffres extrêmes, ceux du tramway.

Il indique qu'ils ont décidé qu'il y avait quatre lots : le premier est la liaison entre les deux rives, le bouclage, d'une certaine manière, de la gare Saint-Jean à la gare Saint-Jean en passant par les boulevards, la voie ferrée de ceinture, le pont Chaban, la rive droite, le pont Jean-Jacques Bosc. En tramway cela représente 404 M€.

Le deuxième est une liaison aéroport/Bordeaux gare Saint-Jean avec un tramway à voie double ou à voie unique, ce qui n'entraîne, finalement, pas tellement de différence, soit 100 M€, et ils en sont à un peu plus de 500 M€.

Le troisième lot c'est Bordeaux/Caudéran/Le Haillan par tramway soit 350 M€, sachant qu'il reviendra après sur la question de l'échangeur numéro 9. Ils en sont à 850 M€.

Le quatrième, c'est la liaison Bordeaux/CHU-Pellegrin/Talence/Gradignan en tramway, et il reprend les propos de Michel LABARDIN, ce sont 250 M€.

Il fait observer qu'au total, ils approchent en tout du milliard s'ils veulent faire tous ces kilomètres de tramway, dans un contexte budgétaire plus contraint. Et il rappelle que c'est à un moment où il y a une interrogation aussi, puisqu'ils auront le débat sur le SCOT, de savoir si à chaque fois, il faut amener les transports collectifs, ou s'il ne faut pas aussi que les activités économiques soient plus proches des lieux d'habitation, comme cela se fait dans d'autres territoires. Il rappelle l'enveloppe financière, puisqu'elle est de l'ordre du milliard s'ils font tout, et ils savent bien que s'ils devaient réinvestir ce milliard, ils seraient à horizon 2020/2030, soit un horizon extrêmement lointain.

Il reste sur la réalité des chiffres pour indiquer qu'après, il y a quand même la question de la densité et de la durée du trajet que met le tramway. Il se permet une petite incidente par rapport à la proposition qui a été faite par Jacques MANGON, qu'il entend bien, mais la seule question, c'est qu'une station de tramway tous les deux kilomètres, pour l'instant, il n'a jamais vu cela, mais on peut être novateur. En revanche, quand il regarde la vitesse commerciale habituelle du tramway et celle d'un bus ou d'un bus à haut niveau de service,

l'on arriverait à quelque chose qui pourrait être paradoxal, qui est que d'aller du centre de Saint-Médard-en-Jalles au centre de Bordeaux par le tramway, l'on mettrait 1 heure 15, alors qu'aujourd'hui, par la Liane, on met un peu moins tandis qu'avec un BHNS, on mettrait trois quarts d'heure. Il pense que ce genre de raisonnement temporel vaut aussi d'une certaine manière pour la liaison avec l'aéroport. Il précise avoir, lui aussi, rencontré la nouvelle présidente du Conseil de surveillance, et à chaque fois, il pose la même question aux responsables de l'aéroport et n'a pas la réponse, de savoir d'où viennent les cinq millions de voyageurs annuels, du centre de Bordeaux ou d'un bassin de chalandise plus important ? Quand il voit EasyJet qui dit : « *Je vise un million de voyageurs supplémentaires* », il indique que ce ne sont pas les gens du centre de Bordeaux, mais ceux de Charente, de Dordogne et d'ailleurs. Il pense donc qu'il faut qu'ils aient une analyse plus fine des choses, sachant qu'il y a effectivement une évidence, pour lui, qui est que l'aéroport, pour reprendre leurs discussions avec Michel SAINTE-MARIE, est un lieu métropolitain par excellence, et qu'il ne peut pas ne pas être relié à l'ensemble de la métropole. Mais, une fois que l'on a dit cela, il considère qu'il faut peut-être regarder le détail des choses au centre de la métropole, parce que si l'on étend le tramway jusqu'à l'aéroport, il les invite, parce qu'il le fait fréquemment, à regarder combien de temps l'on met entre l'aéroport et le centre de Mérignac en tramway. Il pense qu'il faut se demander si d'autres solutions, notamment par la gare de Pessac-Alouette, ne seraient pas forcément plus rationnelles et plus rapides ; c'est aussi cela qu'il leur faut voir, à un moment où l'argent public est plus rare, et il leur faut mieux étudier cela.

Il redit ce qu'il répète Conseil après Conseil, mais peut-être un peu plus fortement, parce qu'à un moment, il va falloir qu'ils prennent des positions. Il précise que la première de ces positions, est qu'ils n'arriveront pas à faire du tramway partout, la deuxième qu'ils n'arriveront pas à dire à la population « *rien avant 2030* », vu les demandes, et la troisième est que par rapport aux quatre lots, il faut aussi un peu hiérarchiser les choses. Il pense que la circulation « circulaire » est fondamentale ; liaison entre le campus et la gare, le campus et la rive droite, par voie ferrée de ceinture, le pont Chaban, le pont Jean-Jacques Bosc, car à un moment, il faut qu'il y ait un bouclage circulaire. Il estime aussi qu'il faut que l'aéroport soit relié, et après, il y a Saint-Médard-en-Jalles et Gradignan. Mais il rappelle qu'à un moment, il faudra bien que l'on hiérarchise les choses et que l'on mixte avec les autres autorités organisatrices de transports. Sur la question de la presqu'île, qu'ont évoquée Michel HÉRITIE, ou Jean-Pierre TURON dans une conversation privée, il fait remarquer qu'il y a une voie ferrée sur laquelle il n'y a pratiquement aucun trafic et l'on sait bien que quand on part de la gare de Bassens ou de celle d'Ambarès, on est en une dizaine de minutes à la gare Saint-Jean. Cela ne le gênerait pas que la CUB participe à un fonds de concours à la Région, si celle-ci augmente la fréquence des TER. Il comprend que la Région n'ait pas vocation à faire du trafic à l'intérieur de la métropole mais à relier au sein de la région, mais ils ne vont pas non plus forcément dépenser des centaines de M€, alors qu'ils peuvent avoir une solution qui, elle, n'est pas à un horizon 2030.

En dernier point, et sans rouvrir un débat polémique sur la question de la rocade, il estime qu'elle peut se résumer ainsi : « *Qu'est-ce qui a été fait depuis dix ans, voire quinze ans ? Où est l'enquête publique ? Où est l'enquête loi sur l'eau ? Où sont les financements ?* ». Il souligne que c'est eux qui déclenchent les financements et ils sont sur le coup d'après. Il constate que M. le premier Vice-président lui dit : « *Nous n'avons jamais parlé du financement de la rocade à 50 %* », et il lui rappelle qu'ils ont décalé le PPI de plusieurs mois pour dégager une marge de manœuvre financière, justement pour financer la rocade, ce qui a représenté des semaines et des mois de discussions entre eux. Il précise qu'ils ont

dégagé trois priorités que sont Université, rocade et foncier, et l'on ne peut donc pas dire que ce débat n'ait pas eu lieu. Quand ils ont inauguré ensemble le pont Chaban-Delmas, il a dit : « *Il faut qu'à l'été, nous ayons un calendrier clair* », et il a fait une conférence de presse avec le préfet, à l'été, en disant : « *Là-dessus, nous avons un calendrier, les études sont enclenchées, le financement existe et nous savons que quoi qu'il advienne, nous aurons la rocade mise à deux fois trois voies en 2020* ». Ensuite, sur la question de l'adossement, il précise que cela bloque aujourd'hui sur deux choses, les questions juridiques, mais aussi une question financière. Ils ont examiné tout à l'heure le rapport de la Chambre régionale des comptes et sont tous des lecteurs attentifs de ce que dit la Cour des comptes, et il souligne qu'ils ont vu aussi le rapport récent de cette Cour sur les bénéfices des sociétés autoroutières. Il observe que dans les propositions que font aujourd'hui les sociétés autoroutières à l'État, c'est extrêmement bénéfique pour elles et pas forcément très bénéfique pour l'État, et donc, si les sociétés autoroutières, avec lesquelles il est en contact régulier, reviennent à des choses plus raisonnables, ils pourront dégager une marge de manœuvre. Mais, ce dont il est sûr, c'est que quoi qu'il advienne, la rocade sera mise à deux fois trois voies en 2020 et c'est une nouveauté. Si l'on peut épargner les 120 M€ à la CUB, il souhaite qu'on les épargne. Il indique que c'est ce qu'il a dit précisément au mois de juillet.

**M. Alain JUPPÉ** n'entend pas relancer le débat, ni répondre point par point, mais il note simplement que **M. le Président** leur demande ce qu'il s'est passé sur la rocade de 2005 à aujourd'hui. Il ne veut pas polémiquer, mais il demande à son tour qui préside la Communauté urbaine de Bordeaux depuis 2005/2006. Ils sont en cogestion, naturellement, ce qui est très bien et il en assume aussi sa part de responsabilité, mais il invite à ne pas désigner implicitement ou explicitement du doigt tel ou tel qui n'aurait pas fait son travail.

Par ailleurs, sur l'accélération des travaux, il regrette de dire qu'il n'ont aucune certitude que le PDMI de l'État permettra de tenir le calendrier que **M. le Président** vient d'indiquer. **M. le Président** a dit 2020, et il en est fortement sceptique.

Le dernier point qu'il a indiqué, c'est de savoir si l'on peut les éclairer sur l'état d'avancement du dossier d'un éventuel adossement, dont **M. le Président** a rappelé lui-même l'intérêt qu'il pourrait présenter, y compris pour la Communauté urbaine de Bordeaux. S'ils pouvaient savoir, cela serait bien, ajoute-t-il.

**M. le Président Vincent FELTESSE**, sur qui préside quoi, le renvoie à son discours sur les compétences. La rocade étant une compétence État, il demande qui a été aux affaires ces dix dernières années.

**M. Alain JUPPÉ** lui répondant qu'on pourrait prolonger en demandant qui y est aujourd'hui, **M. le Président Vincent FELTESSE** fait observer que celui qui a déclenché la rocade, c'est le gouvernement.

**M. Alain JUPPÉ** demande qui a instruit, car à son avis, il n'a rien déclenché du tout. Il rappelle que c'est le précédent préfet, M. IDRAC, sous le précédent gouvernement, qui a débloqué le problème de la rocade en trouvant des fonds d'État pour commencer à travailler sur l'échangeur de Bayonne, s'il se souvient bien. Il considère qu'ils ne doivent pas se renvoyer la balle indéfiniment et qu'aujourd'hui, la décision n'appartient pas au précédent gouvernement, elle appartient l'actuel.

**M. le Président Vincent FELTESSE** reproche juste l'indécision du précédent gouvernement avant de mettre aux voix cette délibération.

### ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

**M. le Président Vincent FELTESSE** souligne que la cogestion a de beaux jours devant elle.

#### **Mme CURVALE**

**2013/9/ 28** **Projet de réalisation du réseau de chaleur Saint-Jean Belcier alimenté par l'UIOM de Bègles - Décision de création d'un service public de chauffage urbain**

**Mme Michèle ISTE** précise que comme **Laure CURVALE** l'a mentionné en rapportant cette affaire, c'est un des premiers, et donc il vaut mieux bien faire. Elle souligne que ce réseau de chaleur est d'un grand intérêt social et environnemental, c'est la raison pour laquelle **Max GUICHARD** l'avait proposé et soutenu en comité de projets Euratlantique. Elle ajoute que sa portée sur l'agglomération justifie les investissements importants qui sont aujourd'hui demandés, et ce d'autant plus que d'autres quartiers à Bègles ou vers Bordeaux-centre pourraient en bénéficier. Vu l'urgence, seule la collectivité publique pouvait répondre à ces investissements, et ils sont bien dans leur rôle en y répondant, et il serait donc inconcevable à ses yeux qu'une fois ces investissements réalisés, la manne revienne à d'autres opérateurs. Elle sait bien que la question du mode de gestion des réseaux de chaleur sur l'agglomération est actuellement à l'étude et qu'ils en débattront un petit peu plus tard, mais pour les élus Communistes et Républicains, la maîtrise publique sous une forme ou sous une autre est incontournable, car le chauffage urbain est un sujet trop sérieux, du point de vue social, économique et environnemental, pour le laisser en des mains d'opérateurs privés. À ce titre, l'on voit que le dépeçage organisé de REGAZ Bordeaux, contestable, laisse la porte ouverte à la seule exigence de rentabilité, et ils continueront d'œuvrer dans ce Conseil pour que les réseaux de chaleur de l'agglomération ouvrent une autre voie. Elle annonce qu'ils voteront pour.

**M. Jacques RESPAUD** constate qu'il y a accord sur l'objectif, la mise en place de ce réseau de chaleur, et il est vrai que les études qui ont eu lieu jusqu'à maintenant témoignent d'une part qu'un tel système de chauffage permettrait de proposer aux usagers un tarif de chauffage compétitif par rapport au chauffage gaz, et d'autre part, que le taux de couverture des besoins en énergie par l'usine d'incinération des ordures ménagères sera important, de 95 %. Et donc, l'impact environnemental de ce réseau de chaleur est également très important à son avis.

Là où il peut y avoir accord ou désaccord, c'est bien sur la gestion du service public, mais il ne sait pas ce que sera le débat qui n'est pas aujourd'hui à l'ordre du jour. Les articles 1 à 5 qui leur sont proposés témoignent qu'ils ont la définition du plan de financement prévisionnel, ils ont également la délégation de la maîtrise d'ouvrage pour la réalisation du réseau de chaleur, et toutes les conditions pour démarrer l'opération ; il note qu'ils n'ont pas la délégation de service public et qu'on leur dit dans la délibération que cela aura lieu en décembre 2013, pour savoir comment faire. Cela ne sera pas forcément une manne, d'ailleurs, pour une entreprise prise, souligne-t-il. Ils en définiront les conditions en même temps que l'exercice, et en conséquence, on a l'air de leur dire que, finalement, ils auraient mis la charrue avant les bœufs. Il estime que c'est un peu l'histoire de la poule et de l'œuf,

par quoi vont-ils commencer ? Il estime qu'il faut commencer par mettre en place, parce que cela est prêt, tout ce qui est nécessaire pour installer le réseau de chaleur, et il faut le faire parce que les opérations dans le cadre de l'établissement public de la zone Euratlantique vont commencer, et que les premiers bâtiments vont être terminés rapidement.

Il souhaite aborder ensuite un sujet auquel il tient, qui est la piscine dont chacun sait qu'elle va être également alimentée par ce réseau de chaleur. Il ne faut pas à son avis, que le retard qui pourrait être apporté à ce réseau de chaleur permette à la Ville de Bordeaux de se dédouaner également de ce problème, et qu'elle accuse la Communauté urbaine de Bordeaux d'avoir entraîné des retards. Il est donc favorable à ce que cela ait lieu le plus rapidement, et si les travaux peuvent commencer, il demande qu'on les commence, et ils verront ensuite, dans deux mois d'ailleurs, s'il y a délégation ou pas.

**M. Jean-Louis COUTURIER** se réjouit de l'unanimité qui se fait sur ce réseau de chaleur, quand celui de la rive droite a été mis quelquefois en doute.

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

### ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

**M. Nicolas FLORIAN** annonce l'examen de la délibération n°34 pour laquelle, contrairement à ce qui est mentionné sur l'ordre du jour, c'est **M. PUJOL** qui présentera la délibération sur le secteur du Bourgailh, projet SAVE.

**M. le Président Vincent FELTESSE** se propose de faire jouer son pouvoir de Président, car il pense qu'il faut qu'ils aient le débat sur le SCOT, qui à son avis porte tout de même sur l'avenir de la métropole. Il demande si le débat sur SAVE va être long.

**M. Nicolas FLORIAN** pensant que ce ne sera pas le cas, **M. le Président Vincent FELTESSE** n'est pas sûr que ce soit le rapporteur qui maîtrise les interventions et préfère qu'ils passent au dossier du SCOT qui lui paraît fondamental.

**M. Nicolas FLORIAN** indique qu'il y aura donc ce changement dans l'ordre du jour.

#### **M. LABARDIN**

**2013/9/ 46 Schéma de Cohérence Territoriale de l'Aire Métropolitaine bordelaise - Avis de la CUB sur le projet arrêté le 11 juillet 2013**

**M. Michel LABARDIN**, après avoir présenté ce rapport, souligne que ce texte les incite maintenant à émettre un avis, en rappelant simplement que celui-ci doit être explicite, soit défavorable ce qu'il ne souhaite pas bien évidemment, soit favorable avec réserves, certaines étant formulées ici, de façon qu'avant le 1<sup>o</sup> novembre, il puisse être pris en compte et qu'ainsi, le SCOT puisse être approuvé en février 2014. Il conclut en disant que si pour une raison ou une autre, le SCOT n'était pas approuvé en février 2014, le précédent SDAU étant caduc, ils reviendraient sur leurs PLU respectifs, à la règle de l'urbanisation limitée et donc, à l'impossibilité relativement avérée de pouvoir modifier le document d'urbanisme actuel pour satisfaire à la réalisation de certains projets, dont certains sont avancés sur leur territoire et ont besoin de modifications du plan local d'urbanisme.

Il précise que telle est la synthèse du document que l'on ne peut pas, bien évidemment, résumer en quelques minutes, s'agissant d'un « pavé » très épais.

**M. Pierre HURMIC** indique que le Groupe des élus EELV partage très largement les réserves qui viennent d'être exprimées au nom de la Communauté urbaine de Bordeaux par leur collègue Michel LABARDIN. Ils se retrouvent dans les critiques formulées par la Communauté urbaine de Bordeaux, notamment quand elle indique « *ne pas retrouver de projet de territoire lisible derrière ce document* », ce dont il demande de convenir que c'est tout de même fâcheux pour un document de planification urbaine pour les dix années à venir. Ils partagent donc pleinement le contenu de cet avis et d'ailleurs, bon nombre d'éléments correspondent à ce que les élus écologistes ont pointé du doigt à plusieurs reprises au cours des différentes étapes et versions de ce SCOT. Ils notent aussi quelques avancées incontestables dans ce document, la première étant la maîtrise de l'empreinte urbaine, avec une révision des objectifs de consommation foncière. C'est une avancée, même s'ils auraient souhaité que cette maîtrise soit plus significative, mais ils saluent tout de même ce point. Il précise que la deuxième avancée, c'est la prise en compte du projet métropolitain à travers le document, et la troisième le travail sur les espaces naturels et agricoles, qui a nettement progressé au fil des différentes versions qui leur ont été proposées. Il ajoutera à cet égard qu'ils reviennent de très loin, notamment par rapport à l'ancien schéma directeur, et il cite simplement ce que leur disait le préfet de la Gironde, M. STEFANINI, le 2 juillet 2012 : « *La consommation des terres agricoles en Gironde évolue à un rythme deux fois supérieur à la moyenne nationale* », pour illustrer les méfaits de l'anarchie bâtitrice de notre Département. C'est dire à son avis, s'ils reviennent de loin et c'est dire si le schéma directeur précédent avait tout de même sérieusement pêché.

Malgré ces trois avancées, force est de constater pour eux que le compte n'y est pas aujourd'hui. Il liste simplement quelques points qui leur semblent poser de véritables problèmes au regard des enjeux économiques, écologiques et sociaux qui se posent sur notre territoire. Leur première réserve importante, est l'absence de conditionnalité de desserte de transports en commun pour l'ouverture à l'urbanisation, ce qui est incontestablement une lacune de ce schéma. La deuxième lacune réside à leur sens dans l'absence de territorialisation des objectifs démographiques sur la partie hors Cub, qui n'est pas de nature à favoriser le recentrage de l'agglomération. Il notera que normalement, pour ce schéma, la lutte contre l'étalement urbain est un objectif prioritaire. Au fil des discussions qu'ils ont eues à l'intérieur du SYSDAU, déclarant parler sous le contrôle de ses collègues qui ont participé pour le compte de la CUB comme lui-même à ces discussions, ils ont eu à affronter des élus hors CUB, et notamment l'un d'entre eux qui s'était autoproclamé « *Le défenseur du hors CUB* », qui a tenté de leur expliquer que lui et ses collègues faisaient de l'étalement urbain intelligent. Il souligne qu'il était difficile de discuter avec des gens qui ont la prétention de faire de l'étalement urbain intelligent, c'est-à-dire pavillonnaire, alors qu'eux se sont fixés précisément comme objectif, de lutter contre l'étalement urbain tout court.

Il indique également que sur le plan de la méthodologie, ils déplorent la faiblesse des outils de suivi et d'évaluation de la consommation foncière, mais également de l'étude de l'impact des gaz à effet de serre dans les préconisations de ce SCOT. Cela leur paraît être une lacune, de même que les outils prescriptifs, qui laissent présager une ambition qui sera difficile à voir se concrétiser sur le terrain.

Il précise comme autre problème, l'armature urbaine proposée, qui est basée sur des cercles concentriques partant de l'hyper-centre ce qui est globalement pour eux obsolète et beaucoup trop réductif. Comme ils l'ont déjà dit, ils attendaient plutôt un schéma en toile d'araignée, mettant en évidence des couloirs d'intensité urbaine, calqué sur les centralités secondaires et les réseaux de transport, avec des nœuds d'intermodalité appropriés. Ils ne trouvent pas cette préconisation à l'intérieur du SCOT.

Il formule une autre réserve, car ils considèrent que certains enjeux environnementaux demeurent pour eux largement insuffisamment travaillés dans ce SCOT, de même que la prise en compte des enjeux climatiques et énergétiques est insuffisamment prescrite dans ce document. Il ajoute que le volet énergétique qui concerne notamment l'autonomie énergétique du territoire et le développement des énergies renouvelables, éolien, solaire, géothermie, biomasse, est trop survolé et pas suffisamment prescriptif. Il a sous les yeux la fiche qui correspond à ce chapitre, où il est simplement indiqué : « *Favoriser la production décentralisée d'énergie renouvelable et de récupération. Le SCOT encourage la production d'énergie renouvelable etc...* », sans aucune préconisation, ce qui leur paraît être tout de même une grave lacune. De même, sur les déchets, ils pensent qu'il aurait fallu prévoir un certain nombre d'emprises foncières pour de futurs équipements qui devront être faits dans les années qui viennent et ils ne trouvent pas des réserves foncières à l'intérieur des préconisations de ce document.

Par contre, ils se félicitent, comme il tient à le dire, de la dernière mouture de l'avis que M. le Président leur propose, auquel leurs représentants ont largement contribué, qui est tout de même une avancée certaine par rapport à leurs préconisations initiales et surtout par rapport à ce qui est dans le SCOT. Il cite la phrase suivante : « *Le document présenté ne permet pas de bien apprécier les équilibres territoriaux en matière de préservation des espaces et de consommation maîtrisée des sols, en n'indiquant pas, comme le prévoit le Grenelle de l'environnement, des objectifs chiffrés et localisés, qui sont nécessaires pour lutter efficacement contre l'étalement urbain, fléau endémique de l'aire urbaine, et de réduire les émissions de gaz à effet de serre qui en découlent incontestablement* ». C'est pour eux une des lacunes majeures du document qui leur est aujourd'hui proposé et ils apprécient donc ces réserves fermes formulées par la Communauté urbaine de Bordeaux. Ils condamnent également comme M. LABARDIN l'a dit à juste titre, le maintien des projets comme les deux nouveaux pôles commerciaux Beychac-et-Caillau et La Prade, qui ne leur paraissent pas compatibles avec ce que doit être un SCOT Grenelle.

Avant de terminer, il rappellera ce que vient d'indiquer Michel LABARDIN qui est très important, c'est que la Communauté urbaine reconnaît dans son avis qu'elle ne va pas occulter la question des effets pervers potentiels des politiques menées par la Communauté urbaine, notamment en ce qui concerne le tramway et les parcs relais potentiels, qui peuvent s'avérer générateurs d'étalement urbain. Il pense qu'il est bien qu'entre eux, ils le reconnaissent. Ils souhaiteraient même que cette réflexion-là soit prolongée, même s'ils ont la conviction que cette vision n'est pas partagée par tous au sein du Conseil syndical du SYSDAU.

Enfin, pour conclure, il indique que les réponses apportées par le SCOT ne sont pas à ce jour de nature à les rassurer. Compte tenu des amendements proposés par la Communauté urbaine auxquels leur Groupe a été très largement associé, ils voteront cet avis réservé de la Communauté urbaine de Bordeaux et ils espèrent que les réserves qu'ils émettent

aujourd'hui seront sérieusement prises en compte par le commissaire-enquêteur, lorsqu'il aura à se prononcer sur ce schéma.

**M. Maxime SIBÉ** voudrait saluer le travail réalisé par M. le Président et par les élus, qui a conduit à l'élaboration de ce schéma territorial. Ils ont bien noté les intentions ambitieuses du SCOT, qui sont à son sens louables pour la plupart d'entre elles, et également réalistes. Il se félicite pour cette ambition millionnaire, mais qui à son sens, ne pourra s'envisager réellement que s'ils poursuivent, l'État français en tête, leur volonté de développement des grands projets et des infrastructures, au premier rang desquelles le projet GPSO et notamment les lignes Bordeaux/Hendaye et Bordeaux/Toulouse.

Il estime que Bordeaux ne serait effectivement se penser ni se contenir et devenir une impasse, car Bordeaux, c'est aussi la métropole bordelaise qui fait l'attractivité du territoire. Dans ce projet, il craint fort que les ambitions de ce SCOT ne soient, dans les années à venir, revues à la baisse, si effectivement les grandes infrastructures ne pouvaient suivre.

Le deuxième point faible de ce SCOT est à son avis de ne pas soumettre l'urbanisation, notamment périurbaine, à l'assurance préalable des infrastructures et en particulier des dessertes de transport. Il pense que cela a été dit, mais qu'il est toujours bon d'insister dessus.

La troisième faiblesse qu'il relève enfin, et non des moindres, est une prise en compte à son sens trop superficielle des spécificités démographiques et notamment l'âge, qui est souvent un très bon indicateur des besoins des populations. La dispersion périurbaine est un frein au lien social, à la complémentarité ville/périurbain et campagne, et il pense que la CUB ne peut pas à l'avenir, raisonner et défendre des propositions qui conduiraient à l'isolement de populations dans des poches prédéfinies, sous prétexte de logements. Il considère qu'ils doivent veiller à assurer les conditions d'une vie décente et adaptée à leurs concitoyens, et cela veut dire refuser l'enclavement de populations et veiller au partage de l'activité économique, des moyens de transport, qui sont à son sens un préalable à l'accueil de nouvelles populations. Il ne faut pas oublier non plus, et il le dit pour Pierre HURMIC, qu'il y a des spécificités du monde périurbain et de la campagne, et qu'il faut en tenir compte, car le SCOT, ce sont 93 communes, et il convient bien évidemment de ne pas l'oublier.

**Mme Claude MELLIER** signale que ce n'est pas un travail facile auquel se sont appliqués les élus et les agents des collectivités dans ce dossier, car comment en effet construire un schéma de cohérence territoriale quand chacun est à longueur de temps invité à faire valoir son attractivité et ses avantages concurrentiels face aux voisins. Ici, l'on s'arrache les zones d'entrepôts logistiques, là on compare ses biscoteaux en matière d'économie numérique, et là-bas, on manœuvre pour ne pas voir l'aéronautique s'envoler trop loin. Et elle constate que nulle part ou presque, l'on parle d'aménagement du territoire, de mieux vivre, de rapprochement des lieux de travail et des lieux d'habitation, de maillage territorial des services publics, etc...

Partant de ces considérations, les élus Communistes et Républicains apprécient donc évidemment les efforts faits par la CUB pour que ce document prenne en compte la nécessité de maîtriser la consommation foncière, de préserver les espaces naturels, de stopper l'étalement urbain et de densifier les populations autour des axes de transport. C'est à son avis, le résultat de la prise de conscience que notre agglomération était devenue

excluante et que la lutte contre la pollution atmosphérique n'était pas l'affaire de chaque citoyen dans son coin, mais bien une question d'aménagement global du territoire.

Sur ces sujets, la CUB a obtenu des avancées non négligeables et elle trouve que les réserves émises dans cet avis sont la preuve d'un certain nombre d'exigences et d'ambitions. Ils n'ont cependant pas d'illusion et pensent que la Communauté urbaine de Bordeaux serait plus crédible à exiger de ses voisins un comportement vertueux en matière de consommation de foncier, si les vingt-huit villes réalisaient un effort plus marqué en matière de construction de logements sociaux. Et leur position légitime sur la limitation des nouvelles surfaces commerciales serait peut-être plus audible par leurs voisins, si l'on n'avait pas le sentiment d'un développement aussi « un peu fou » au cœur même de l'agglomération.

Enfin, elle souligne que les conclusions de cet avis posent elles-mêmes les limites du travail effectué et que deux questions sont en relief : celle du suivi des ambitions contenues dans ce SCOT et celle du rayonnement au-delà du territoire du SYSDAU. Sur ces questions, il est cocasse à ses yeux que ceux qui s'irritent parfois du millefeuille administratif, au point de vouloir faire feu sur le Département, comme institution démocratique représentative, préconisent aujourd'hui d'en rajouter avec des comités de suivi et des instances inter-SCOT. Elle demande à ses collègues, si le Conseil général est parfois en manque de lisibilité auprès des citoyens, ce qu'il peut bien en être d'un inter-SCOT, et quand l'on affaiblit le Département, c'est l'outil de solidarité entre les territoires que l'on attaque et l'on voit mal dans ces conditions, comment les exigences de la CUB pourraient être vécues autrement que comme une volonté de maîtrise de la part d'une métropole sur ses périphéries. Elle ajoute que c'est une pente dangereuse sur bien des aspects, y compris sur le sentiment que peuvent en retirer les habitants, repoussés dans des territoires où toute intervention publique est désertée.

Il n'est pas anodin d'observer à son avis, que là où tout le monde était d'accord sur la nécessité de densifier autour des pôles urbanisés et autour des axes de transport en commun, le document parle maintenant de recentrage sur le cœur de l'agglomération. C'est un glissement sémantique qui peut vouloir dire qu'en l'absence d'un réel lieu de réflexion sur l'aménagement du territoire, chacun se retournera vers lui-même, c'est-à-dire l'inverse de ce pour quoi les acteurs du SYSDAU s'étaient mis autour de la table. Elle considère que cela met en évidence que le chantier d'une véritable réforme de l'organisation démocratique territoriale est toujours ouvert, une réforme qui, à l'inverse de l'Acte de Décentralisation au travers de la loi de Modernisation de l'action publique, actuellement en discussion, soit rédigée avec les territoires et avec l'appropriation citoyenne. Pour eux, c'est une des étapes nécessaires pour dépasser la crise grave de cette V<sup>e</sup> République et passer à la suivante. Elle annonce qu'ils s'abstiendront donc sur cet avis.

**M. Serge LAMAISSON** rappelle avoir porté cette révision du SCOT pendant cinq années, après avoir le porté le SCOT six années auparavant. Il fait remarquer que c'est un travail considérable pour établir un document stratégique d'orientation qui n'est pas, contrairement à ce que dit la presse ce matin, un « *super PLU* », même s'il aura une déclinaison dans les PLU de chacune des communes et de la Communauté urbaine de Bordeaux qui viendront ensuite. Aujourd'hui, ils émettent un avis avant l'enquête publique qui commence le 5 novembre jusqu'au 5 décembre et il fallait absolument que les partenaires donnent un avis comme le Conseil général l'a fait, comme ils le font, et comme l'État est en train de le faire également.

Il pense qu'il faut toujours avoir à l'idée que le SCOT, ce sont 94 communes, 167 000 hectares, et qu'aujourd'hui, en comprenant la commune de Martignas, la Communauté urbaine, au cœur de ce SCOT, ce sont 57 500 hectares à peu près, pour 890 000 habitants qui sont concernés, c'est-à-dire plus de la moitié des habitants du département de la Gironde. Il a entendu parler avant de chiffres sur la Gironde, mais ce qui a été avancé par rapport au préfet STEFANINI n'avait rien à voir avec le SCOT de leur agglomération, précise-t-il.

Il indique que ce SCOT a été effectivement classé Grenelle et doit à la fois tenir compte des grands enjeux de développement durable et du projet métropolitain millionnaire, tous les élus ayant accepté, qu'ils soient dans la CUB ou hors-CUB, le projet millionnaire à cet horizon 2030. Ils verront bien sûr ce qu'il deviendra, car ce sont des projets conciliant deux ambitions fondatrices qui peuvent paraître contradictoires, c'est-à-dire, entre une ambition métropolitaine maîtrisée et une exigence environnementale. Il estime que les deux ne peuvent que s'opposer, mais elles sont en même temps indissociables, comme ils le veulent dans le cadre de ce SCOT.

Il ajoute que c'est un projet ancré dans ses territoires et dans les paysages, qui marque une rupture en portant des ambitions métropolitaines nouvelles, telles qu'elles ont été exprimées par la Communauté urbaine la plupart du temps, mais avec la préservation des espaces agricoles, viticoles, naturels et forestiers. Il leur indique que sur les 167 000 hectares dont il parlait, 120 000 hectares sont classés, et l'ont été pour beaucoup à l'extérieur de la Communauté urbaine, en espaces agricoles naturels et forestiers, c'est-à-dire que 72 % de notre territoire est protégé à ce jour. Il souligne que quand on discute en particulier avec le monde viticole pour ces 25 000 hectares, ils ne sont que très satisfaits de voir tout ce qui a été fait en leur faveur pour justement protéger plus particulièrement ces territoires viticoles.

Il indique que les trois axes forts du modèle d'aménagement qui ont été portés sont : faire de la protection de ces espaces agricoles naturels et forestiers un préalable, un socle en quelque sorte, c'est pour cela qu'il y a essentiellement le SCOT Grenelle ; construire un nouveau modèle de mobilité au bénéfice de la performance économique et sociale en termes d'emplois, d'habitat, etc..., ce qu'il estime plutôt bien positionné dans leur SCOT ; proposer un modèle de développement urbain maîtrisé et équilibré à l'échelle métropolitaine. Il y a toujours à améliorer, il y a toujours à faire, et il croit qu'ils doivent s'y atteler.

Il rappelle qu'une des priorités est de limiter l'étalement urbain, mais il n'y revient pas, les chiffres démographiques par sous-secteur et par entité intercommunale étant en annexe et non pas dans la partie principale. Si ses collègues souhaitent qu'ils les y remettent, cela ne pose aucun problème, indique-t-il, les chiffres étant donnés pour chacune des entités et des EPCI dans le cadre global, où pour les vingt ans qui viennent, ce sont plus 47 000 habitants pour l'extérieur de la Communauté urbaine et ce sont 247 000 à l'intérieur de la Communauté urbaine. Il leur fait observer que l'on prend en compte largement l'effet de recentrage métropolitain qui a été voulu plus particulièrement par la Communauté urbaine.

Il souligne que le SCOT est un document de 250 pages, avec de nombreuses cartographies, les trames vertes et bleues, etc..., qui en font un SCOT qui leur est envié de partout, lorsqu'ils le présentent dans les conférences ministérielles en particulier, ou au niveau des régions et des ministères. Ils peuvent toujours l'améliorer, mais il estime qu'il y a eu beaucoup de belles choses de faites, la métropolisation étant à l'œuvre dans ce SCOT,

l'aire métropole bordelaise étant effectivement au cœur de la plaque structurante du grand Sud-ouest, et donc attractive, et qui bénéficie de la réalisation des grands projets d'envergure nationale. Il ajoute que le projet de SCOT s'appuie sur cette perspective favorable de croissance, et ils représentent un des rares espaces où c'est envisagé de cette façon, en termes d'aspect local, bien sûr, et d'attractivité, tout en tenant compte des risques de tension, de disparités territoriales, et d'inégalités sociales. Il indique que là aussi, pour tout ce qui concerne les problèmes territoriaux d'inégalités sociales, il faut mettre en place un observatoire et il y viendra après. Il considère que l'aire urbaine bordelaise ne peut donc plus se développer ou envisager son avenir sans prendre en compte ce qui est autour d'elle, tout ce qui est sur le Bassin, le Libournais, et puis le département, et il croit qu'il y a là tout de même du travail à faire. Il rappelle qu'ils ne vivent pas reclus entre eux, qu'ils ne peuvent pas rejeter les autres et qu'ils vivent ensemble, cette interdépendance se lisant dans les politiques de l'habitat, du logement, de la mobilité, du développement économique et de l'emploi, de l'armature commerciale, et de la politique des services publics. Il pense que l'on trouve tout cela dans ce SCOT et il accepte bien sûr, en étant le porteur, toutes les critiques.

Il annonce qu'il ne participera pas au vote volontairement, mais accepte ce qui est dit, et ils essayeront de l'améliorer encore après l'avis du commissaire-enquêteur. Il insiste sur le fait que la démarche inter-SCOT qui a été lancée par l'État et le Conseil général n'a d'autre but que d'harmoniser l'ensemble des relations entre les SCOT existants au niveau de la Gironde. Il indique aussi que leur SCOT reprend les démarches prospectives qu'ils ont bien étudiées dans leurs différents colloques de la fabrique métropolitaine, du Grenelle des mobilités, du forum de l'économie, des 50 000 logements, des corridors tramway, des 55 000 hectares de nature qui ont été portés par la Communauté urbaine, dans un cadre de vision territoriale plus large. Il souligne donc que ce SCOT est fait pour tous les habitants, tous les métropolitains, pour ceux qui se sentent bien dans la métropole, ceux qui voudraient y habiter bien sûr, ceux qui sont plus éloignés pour des raisons financières, le plus souvent pour aller chercher un espace semble-t-il moins cher (encore qu'il soit plus cher quand on fait le compte de tout), et pour ceux qui viendront s'y installer dans les années à venir, puisque c'est le but essentiel ; or, mieux vaut prévenir que guérir dans l'objectif de réalisation du SCOT et de ce qui sera fait derrière.

Il ne reprendra pas ce qui leur est demandé en sus, mais en leur parlant de la mise en œuvre ambitieuse du SCOT, ils vont en venir à quelques problématiques. Il rappelle que le SYSDAU est un syndicat qui date maintenant de quinze ans, qui garantit la bonne application et qui devrait garantir le suivi dans les PLU, justement pour que les prescriptions du SCOT soient les mieux prises en compte. C'est ce qu'il faut qu'ils visent, c'est ce à quoi ils doivent veiller, et c'est ce à quoi ils ont maintenant commencé à veiller, depuis un certain temps, et il trouve qu'ils y parviennent plutôt assez facilement.

Il estime que la bonne échelle d'application du PLU, c'est le PLU intercommunal, et il annonce qu'il y en aura huit si chaque intercommunalité en a un, avec le PLU de la CUB, qui devra prendre en compte effectivement toutes les orientations de ce SCOT. Il est donc tout à fait favorable à la mise en place d'un dispositif de mise en œuvre innovant et de gouvernance, mais il demande que ce soit sans rejeter leurs collègues de l'extérieur. Il ne pense pas que ce soit en se bloquant vis-à-vis d'eux qu'ils y arriveront. La Fontaine avait dit, ce qu'il modifie légèrement, « *Persévérance et longueur de temps, font plus que force, ni que rage* », et il croit que c'est ainsi qu'ils y arriveront, et non pas par des normes, des rejets, des oppositions. Et il fait observer les deux centres commerciaux qui sont proposés, dont personne ne sait s'ils se réaliseront, l'un qui n'a pas d'espace commercial, celui de La

Prade au carrefour de l'autoroute du Sud, avant d'arriver à Langon, vers Montesquieu et l'autre à Beychac-et-Caillau, où il semblerait que cela pose encore plus de problèmes à l'inter-SCOT du Libournais qu'au leur ; il souligne qu'il peut y avoir des conséquences, et sur lesquelles il faudra se battre. Il se demande s'il faut modifier et prendre en compte toutes les règles, parce que quand ils ont eu des commissions d'urbanisme commercial, ils ont rejeté un certain nombre d'orientations qui n'étaient pas favorables et qu'ils ne voulaient pas voir arriver, et puis, deux mois après, ils se rendent compte que les commissions nationales d'urbanisme commercial ont toujours favorisé le développement commercial, et il annonce qu'ils vont avoir 50 000 d'un côté et 250 000 de l'autre, soit 300 000 habitants supplémentaires normalement, et il leur faudra aussi beaucoup d'espaces commerciaux complémentaires, dans l'agglomération, au cœur de l'agglomération, et sur les espaces plus périurbains. Il estime que tout cela est à prendre en compte, avec beaucoup de mesures lui semble-t-il, car il y en a besoin et il y en aura besoin.

Il tient à préciser qu'aujourd'hui, le SCOT est financé à 77 centimes par habitant et par an, auxquels s'ajoute la subvention du Conseil général qui ne fait pas partie du SCOT, mais qui a voulu volontairement participer pour être informé, même s'il n'a pas de pouvoir de décision, et bien sûr, par l'État, qui leur donne des compléments sous diverses formes.

L'autre point important, qu'il voulait indiquer, c'est que pour réaliser ce SCOT, il leur faudra mobiliser du foncier, qui est pour lui le nerf de la guerre aujourd'hui et demain, et le SCOT prévoit dans le dispositif des mises en œuvre d'élaboration de schémas d'aménagement foncier, trois fonciers différents :

Tout d'abord, le foncier agricole, qui est nouveau, ce sont de nouvelles volontés qu'ils ont manifestées et qu'il leur faut savoir retrouver, reconsidérer, et reprendre en compte ;

Ensuite, le foncier économique dont on a parlé pour la réalisation de parcs durables, d'activités économiques et commerciales bien sûr, qui est particulièrement important, et c'est pour cela que sur les 10 000 hectares, il y en a déjà 3 500 à 4 000 qui sont réservés ; Et enfin bien sûr, le foncier résidentiel pour la consolidation des lieux de centralité d'interconnexion.

Mais, il les invite à ne pas attendre non plus du SCOT que l'on positionne ici où là les développements de ceci ou de cela, car il n'est pas fait pour cela, et même si l'on le lie à la mobilité, il faut que les PLU prennent le relais, et c'est à eux de définir les grandes orientations qui ont été volontairement exprimées. Il considère qu'il faudra trouver un outil plus particulièrement pour le foncier, mais cela fera partie de leurs débats futurs.

Dans tous les cas, il voudrait remercier toutes celles et ceux qui ont participé, que ce soit leurs agents, ceux de l'Agence d'urbanisme qui se sont fortement impliqués, et puis, tous les élus qui ont participé, de près ou de loin quelquefois, mais qui ont participé à la réalisation. Il pense qu'ils arriveront à un résultat, même s'il peut admettre qu'il n'est pas encore suffisamment pointu, et il incite à mettre déjà en œuvre et à avoir la volonté d'aller encore plus loin, mais à ne pas tout casser afin de ne pas se retrouver le bec dans l'eau, si jamais quelque chose de trop grave venait à se produire.

Il précise que ce n'est pas sur une note négative qu'il termine son propos, mais simplement au contraire pour s'impliquer encore davantage pour de prochaines révisions et de futures évolutions, en souhaitant que tous ceux qui arriveront sur l'agglomération dans les années qui viennent, puissent continuer à y trouver le cadre agréable qu'ils y trouvent déjà aujourd'hui.

**Mme Christine BOST** voudrait bien sûr intervenir à la suite de ce long débat, de ce travail de préparation qu'ils ont mené jusqu'au dernier moment, c'est-à-dire jusqu'à hier soir, pour dire d'abord que ce ne sera ni un plaidoyer en faveur du document qui leur est présenté, ni un réquisitoire. Elle croit qu'il faut d'abord rendre hommage à ces longs mois de travail et d'échanges pour essayer finalement de concilier les enjeux de la Communauté urbaine et ceux du territoire hors CUB, la difficulté d'un tel document étant finalement de pouvoir agglomérer les ambitions de chaque territoire, celui de la CUB et celui hors CUB, et de respecter le mieux possible les identités particulières de chacun, d'en faire la synthèse sans gêner le développement des uns et des autres, de respecter les identités, mais aussi de respecter les choix qui sont affirmés, en particulier par la Communauté urbaine de Bordeaux. Elle considère que chacun doit pouvoir s'appliquer les mêmes contraintes, et c'est un petit peu ce qui ressortait de leurs différentes discussions de l'expérience des années qu'ils viennent de passer. Chacun doit s'appliquer des contraintes liées au Grenelle et au développement durable, et sur la question de la maîtrise de l'étalement urbain, elle considère que bien sûr, ils ne peuvent pas seulement y réfléchir à l'échelle de la Communauté urbaine, dans un futur PLU que l'on veut exemplaire et dans lequel ils vont proposer de ne pas augmenter l'enveloppe de constructibilités possibles. Elle souligne que ce sont des contraintes supplémentaires, et ils vont travailler sur la question de la densité, et il faut aussi que l'ensemble du territoire du SCOT puisse travailler dans les mêmes orientations que les leurs.

Elle indique que la question du commerce et en particulier du commerce de proximité est un point également important qu'il faut pouvoir voir de façon significative. Le développement de l'emploi doit se faire bien sûr en grande partie sur notre territoire, mais pas non plus au détriment du territoire hors CUB, et elle pense que l'on doit pouvoir organiser les équilibres.

Elle précise que la question de la mobilité a été évoquée à plusieurs reprises. Elle peut aussi prendre une autre casquette ici, car il est évident que le Département de la Gironde ne pourra pas développer un réseau de transports en commun qui devra s'adapter aux poches d'urbanisation nouvelle mises en place, mais c'est plutôt le raisonnement inverse qu'il faut avoir, et que l'urbanisation nouvelle se fasse aux abords des corridors de transports en commun existants, comme c'est le cas à l'échelle de la CUB. Cela doit être également le cas à l'échelle du SYSDAU et, de façon générale, à l'échelle du Département, insiste-t-elle.

Ce document doit porter, et cela se lit dans les propos qu'elle vient de tenir, sur une certaine forme de réciprocité entre les territoires, entre les engagements des uns et des autres, et de façon à renforcer les différents pôles urbains. Tous les territoires doivent afficher clairement, distinctement, et quantitativement les objectifs d'urbanisation en termes de logement et en termes d'urbanisation commerciale, et à la lecture du document, ces éléments ne sont pas, à sa connaissance, clairement affichés, et c'est un avis partagé par un certain nombre de ses collègues. La CUB fait et a fait cet exercice, et il doit à son sens, être affiché précisément sur l'ensemble du territoire.

Il leur faut aussi travailler sur la nécessité de responsabiliser l'ensemble des territoires sur l'organisation du maillage des différents pôles urbains, devant permettre à chaque pôle d'apporter, à son niveau, les services nécessaires à sa population, en complément de ce qui est apporté à l'échelle métropolitaine.

Elle voudrait faire une petite parenthèse aussi sur l'avis qui a été donné par le Conseil général et qui est en ligne totalement directrice avec le travail que celui-ci met en place à

l'échelle de l'inter-SCOT. Elle indique que ce qu'ils travaillent, à l'échelle de la CUB, a vraiment un écho avec ce que le Conseil général porte : contenir la trame urbaine, limiter l'urbanisme commercial, fonctionner en réseau sur les services publics et sur les transports et promouvoir la mixité sociale, représentent l'avis qui a été émis pour le SCOT par le Conseil général, et ils sont là complètement en phase avec le souhait de développement.

Le dernier point qu'elle souhaiterait évoquer est celui de la gouvernance. Il y a une motion qui sera présentée à la fin de ce Conseil et si l'on regarde sur les autres territoires, ceux des autres grandes métropoles, elle fait observer qu'il y a une véritable adéquation entre l'équilibre nombre d'habitants à l'échelle de la métropole et représentativité des élus. Ce n'est pas le cas pour leur territoire et elle pense que c'est une faiblesse et qu'ils doivent faire porter la voix de la Communauté urbaine de façon probablement un peu plus manifeste dans les mois à venir. C'est aussi l'enjeu de notre territoire, estime-t-elle.

**M. Alain JUPPÉ** précise que compte tenu de l'heure, il sera très bref, d'autant que le groupe Communauté d'avenir partage pour l'essentiel ce qui vient d'être dit, et notamment les réserves qui accompagnent leur avis favorable.

Le travail qui a été accompli est considérable, et il aboutit à des documents un peu indigestes, mais enfin, c'est inévitable en matière d'urbanisme souligne-t-il. Il voudrait donc féliciter le Vice-président **M. LABARDIN** et l'ensemble des élus qui les ont représentés au SYSDAU.

Il revient sur quatre points qui ont déjà été évoqués : concernant la gouvernance, ils voteront bien sûr la motion pour une gouvernance du SCOT renouvelée, car il n'est pas normal que pesant 80 % de la population, ils aient 50 % des élus, et il faut corriger cela. Ensuite, sur l'étalement urbain, il a bien entendu les assurances qui leur ont été données et les progrès qui sont annoncés par rapport à la période qui vient de s'écouler. Il n'est pas sûr que toutes les garanties soient vraiment inscrites dans ce texte, et il pense qu'il faut aller de façon plus précise dans la territorialisation des engagements, même s'ils comprennent parfaitement que les communes hors CUB puissent vouloir continuer à se développer. Il estime qu'en particulier, l'exigence d'une desserte par transports en commun en cas d'urbanisation, doit être clairement indiquée.

Le troisième point sur lequel il pense qu'ils doivent être d'une vigilance particulière, c'est l'urbanisme commercial et les 12 000 m<sup>2</sup> pour les deux centres commerciaux prévus. Il observe qu'il y a aujourd'hui à nouveau une pression très forte de ces grands groupes pour faire des centres commerciaux géants, même au-delà de ce qui existe aujourd'hui, et ceci mettrait à bas tout ce qu'ils ont obtenu par leur moratoire depuis maintenant une décennie.

Enfin, il faut améliorer le suivi pour leur assurer que les dispositions qui sont inscrites dans ce document ne resteront pas lettre morte, et là aussi, il souscrit aux réserves qui sont présentées.

Il insiste aussi sur le fait que la Ville de Bordeaux n'a jamais demandé que l'offre culturelle d'échelle métropolitaine reste concentrée sur la ville de Bordeaux et ne sait pas d'où vient cette expression dans les documents du SCOT. Il est évidemment tout à fait favorable à ce qu'on la modifie et à ce que l'ensemble de la Communauté urbaine, comme du territoire du SYSDAU, puisse aussi développer une offre culturelle.

**M. Max GUICHARD** partage les souhaits de **M. le Président**, mais trouve que cette motion va à l'encontre de ces souhaits. C'est comme cela qu'il le vit, mais, cela ne l'étonne pas, parce que l'on vient sur un terrain qui fait divergence entre eux, à savoir le rôle de la commune et une certaine approche de la démocratie, sans vouloir dire qu'il serait démocratique et d'autres pas. Il lit la motion, et relève certains passages pour lesquels les élus Communistes et Républicains sont d'accord: « *C'est pourquoi dans un souci démocratique et pour mieux refléter le partage de l'avenir et d'intérêts communs, la gouvernance du SCOT devrait évoluer afin de devenir plus représentative* », ou « *et moins clivante entre le centre et la périphérie* »... et « *Les élus de la CUB demandent à ce que la représentation du SYSDAU soit proportionnelle ou quasiment au poids des intercommunalités* ». Pour cela il invite à être clairs, c'est-à-dire 80 % pour la Communauté urbaine de Bordeaux, et on rééquilibre sur un partage, grosso modo, entre le reste des communes du SYSDAU, qui sont tout de même largement majoritaires, et la Communauté urbaine de Bordeaux. Cela signifie à son sens, que 28 communes vont peser largement plus que toutes les autres communes, et là, cela lui pose un problème que l'on ramène ça au nombre d'habitants. Qui plus est, l'on lie cela avec leur participation financière et à la fin, ce qui est un comble à son avis, ils en font une exigence liée à la poursuite de la participation financière de la CUB au syndicat. S'ils trouvent que n'est pas clivant, cela l'étonne, alors qu'il partage la volonté d'un rééquilibrage de la gouvernance, sans parler du Conseil général qu'il laisse de côté, ni de l'Acte III de la Décentralisation. Il précise que c'est franchement une motion qui le heurte dans ses conditions, justement, que l'on ait une gouvernance qui puisse fonctionner. Il a de grosses critiques à formuler pour des communes hors-CUB, mais de là à ce que le couperet tombe comme cela, il ne s'y retrouve pas. A partir de là, les élus de son groupe ne peuvent pas voter une telle motion, parce qu'ils pensent qu'elle va créer plus de problèmes. Il a bien compris le sens de « taper sur la table » pour qu'il y ait réaction, car il commence à le connaître un peu, mais il demande à faire attention de ne pas tout casser.

**M. Michel LABARDIN** pense qu'un certain nombre de remarques qui ont été faites sont largement partagées, et vont dans le sens du constat des avancées, comme des réserves qui sont émises dans le rapport. Ils voient bien qu'il y a des choses fortes auxquelles ils tiennent, notamment la réduction de la consommation d'espaces qui est un axe fort de leurs débats, parce qu'en effet, c'est un enjeu du territoire, et s'ils ne maîtrisent pas la consommation d'espaces, ils seront amenés à constater la disparition progressive de fonctions extrêmement importantes. Il parle des trames naturelles qui constituent la charpente du territoire et qui permettent d'ailleurs de dégager de la qualité de vie pour les secteurs d'urbanisation future. Donc, la maîtrise des sols et des nouvelles formes d'urbanisation autour des centralités, sont des axes forts, et il rappelle simplement que dans ce document, il y a une géographie prioritaire qui est avancée et qui va dans ce sens. Mais il estime qu'ils ont raison d'être particulièrement vigilants sur ce point.

Le deuxième point important à son sens, c'est de conditionner l'ouverture à l'urbanisation à de nouvelles modalités de transports collectifs. Cette conditionnalité est extrêmement importante, elle les engage, et ils ont raison de pousser dans ce sens pour qu'il en soit de même sur les secteurs extérieurs, ce qui revient à dire aussi qu'il faudra une meilleure articulation de tous les opérateurs pour avoir une bonne lisibilité des dessertes en transports et un renforcement dans certains autres secteurs. De ce point de vue, d'ailleurs, il souligne que **M. le Président** avait engagé il y a quelques années, des discussions avec les territoires périphériques sur ce que l'on appelait les contrats d'axe, pour discuter en effet des modalités qui pouvaient les engager entre la Communauté urbaine et les territoires

extérieurs, au fur et à mesure qu'ils développent leurs propres réseaux, pour voir les conditions de participation, d'aménagement du territoire et de participation financière aussi sur la progression de leurs réseaux.

Le troisième élément qu'il juge fort dans les débats, c'est la question de la préservation environnementale et de la réduction de consommation énergétique. Cette cohérence, qu'ils appellent de leurs vœux, les engage également, et il voudrait rappeler et faire le lien avec le débat précédent sur le SDODM. Ils ont approuvé un Plan climat à la Communauté urbaine qui est très ambitieux, mettant en avant le Facteur 4, et il invite à se souvenir que lorsque l'Agence d'urbanisme a fait les études pour dégager ce que sont aujourd'hui les quatre secteurs d'étude, elle a fait des préfigurations en indiquant que s'ils voulaient être cohérents avec leurs engagements du Plan climat communautaire, c'est un mode de transport collectif lourd qui devait être engagé sur les quatre secteurs d'études. Il leur fait observer qu'ils ne sont pas au bout de leurs peines pour se mettre en cohérence eux-mêmes avec leurs propres engagements.

Comme il l'a rappelé hier, sur la question de la légitimité des secteurs hors Communauté urbaine à se développer qui est en lien avec la motion qui est présentée, il leur faut être vigilants car ces territoires ont légitimité à se développer, mais dans des conditions qui doivent être parfaitement harmonisées avec celles qu'ils préconisent. C'est à son avis, le sens des outils de suivi pour permettre de rester en cohérence les uns par rapport aux autres. Il leur faut éviter en particulier que des conditions trop restrictives ne reportent en dehors du SCOT des aménagements qui ne sont pas souhaités à l'intérieur du SCOT. Donc, pour sa part, il est plutôt favorable à ce qu'ils permettent à ces intercommunalités de se développer. Il constate qu'ils sont dans une solidarité obligée avec elles, dans des conditions limitées, mais en évitant les risques pervers de report à l'extérieur du SCOT. Il estime que la démarche inter-SCOT engagée avec le Département et l'État est tout à fait salubre pour assurer la « transférabilité » de toutes ces options sur l'ensemble des intercommunalités et des SCOT existant sur les territoires girondins.

Le lien avec le PLU paraît évident, comme cela a été dit, et il croit qu'il leur faudra être très vigilants à ne pas ouvrir de nouveaux secteurs à l'urbanisation, à obtenir des engagements de densité et de dessertes préalables en transports collectifs aussi. C'est un débat qu'ils auront sans doute à nouveau, à son avis.

Sur la motion elle-même, il souhaite en parler, et comme Max GUICHARD l'a abordé, il pense que finalement, tout tient dans le mot « quasiment » puisqu'ils demandent à ce que la représentation au SYSDAU soit proportionnelle « *ou quasiment* ». La question est de savoir quelle est l'élasticité du mot « quasiment », où l'on met le curseur, et il croit que tout va se jouer finalement sur ce mot, parce que la proportionnalité intégrale est sans doute désirable. Quelques-uns d'entre eux, et la majorité il l'espère, seront élus dans quelques mois, sur un mode de scrutin qui mélange le scrutin majoritaire et le proportionnel, pour dégager des majorités, tout en ayant des représentations significatives des minorités. Il considère qu'ils auront un exercice extrêmement subtil et délicat à mener pour ne pas faire éclater le SYSDAU, parce que le territoire de la Communauté a besoin de cette charpente des bassins de vie extérieurs avec lesquels ils sont solidaires, et ils doivent échanger à la fois sur l'habitat et le développement des activités économiques. Il ne serait pas souhaitable à son avis, d'avoir un SCOT qui se limite à la Communauté urbaine, bien évidemment, et qui engendrerait d'autres effets pervers. Il partage donc cette motion quant à une meilleure

représentativité, mais il faut qu'ils ouvrent à des variations possibles, de façon que tout le monde puisse s'y retrouver.

**M. le Président Vincent FELTESSE** tient d'abord à bien sûr remercier les services de la CUB, les agents de l'Agence d'urbanisme, et les élus qui ont participé à ce travail extrêmement important depuis des années. Cela fait plusieurs fois, tout de même, qu'ils prennent position au sein de la Communauté urbaine de Bordeaux, qu'ils évoquent le sujet en Bureau, qu'il publie des communiqués de presse en disant que malgré les évolutions positives, il y a un certain nombre de points qui continuent à les interroger. Il n'a absolument pas une vision expansionniste de la Communauté urbaine de Bordeaux, et il est même assez marqué, comme il le dit dans des conférences ou dans des ouvrages, par l'espèce de fracture territoriale qui est en train d'exister aujourd'hui dans notre pays, qui fait que certains territoires littéralement se détachent. En même temps, il est très attaché aux valeurs qu'ils portent en termes de développement durable, de proximité entre l'habitat et l'emploi, parce que, derrière cela, ce n'est pas un modèle théorique, c'est une réalité humaine, que Serge LAMAISON a rappelée, et il les invite à regarder toutes les études qui existent aujourd'hui sur l'impact bilan carbone de l'urbanisme commercial, sur le taux de surendettement des gens qui habitent à 30, 40, 50 km, sur la disparition des espaces naturels dans notre pays, car il pense qu'ils ont une responsabilité collective par rapport à cela. Il remercie de nouveau les uns et les autres qu'ils assument cette responsabilité collective ici, à la Communauté urbaine de Bordeaux, parce que cela n'est pas toujours facile d'adopter un moratoire sur l'urbanisme commercial, par rapport aux emplois que cela peut représenter à court terme, et ce n'est pas toujours facile de dire à sa population que l'on assume une sorte de densification.

Il souligne qu'avec le SCOT, ils sont sur une échelle un peu plus vaste, celle de l'aire urbaine, une échelle dans laquelle 80 % des habitants sont à l'intérieur de la CUB et 20 % à l'extérieur. Ils ont discuté depuis un certain temps avec les communautés de communes périphériques, comme l'a rappelé Michel LABARDIN, et c'était une des premières choses qu'il a mises en place avec Françoise CARTRON; ils ont travaillé sur la mobilité, ils ont travaillé sur l'eau, ils ont travaillé sur l'urbanisme commercial, et il a eu l'occasion, il y a un peu plus d'un an, de réunir le Bureau du SCOT pour voir comment les choses peuvent évoluer. On arrive pratiquement à l'étape ultime, et il pense qu'il faut qu'ils « ré-actionnent » leurs positions parce qu'il entend bien ce que dit Serge LAMAISON, le SCOT n'est bien sûr pas un « super-PLU », et après, ils savent qu'il y aura un PLU et ils savent bien aussi que le risque est que le PLU des communautés de communes périphériques ne soit pas tout à fait aussi vertueux que le leur; et il faut bien qu'ils mettent en avant les principes qui les guident, sinon, s'ils ne le font pas, ils ne vont pas s'en sortir. Et sur l'urbanisme commercial, qui est tout de même un très bon exemple, il ajoute que s'ils ne sont pas plus vertueux à l'intérieur de la CUB et qu'à quelques kilomètres, cela continue à ne pas l'être, cela ne va pas être positif, et c'est pour cela qu'il s'est permis, avec d'autres, de « hausser le ton ». C'est aussi pour cela qu'il remercie l'ensemble des groupes politiques d'avoir travaillé hier en fin d'après-midi et hier soir tard sur un avis qui, pour sa part, le satisfait plutôt.

Sur la question de la gouvernance, une des valeurs qui l'anime, c'est qu'il est républicain et qu'un des principes de la République, c'est « un homme - une voix ». Cela a été un vieux débat, ils ont même eu plusieurs constitutions là-dessus, et à titre personnel, d'une manière systématique, à un moment, il revient à « un homme - une voix », et c'est pour cela que le mode de scrutin sénatorial l'étonne par certains aspects. C'est une position constante pour lui, c'est pour cela qu'il est aussi favorable au scrutin universel direct, et pour le panachage au niveau de la métropole bordelaise. Concernant la motion qui est proposée, dire qu'il faut

qu'il y ait un rééquilibrage entre les communautés d'agglomération et communautés de communes par rapport à la population, lui semble simplement une bonne logique républicaine. Ensuite, il veut bien retirer la phrase sur le financement, qui est peut-être un peu violente, mais en même temps, il ne voit pas pourquoi les habitants de la CUB financeraient à 80 % le SCOT et que leurs représentants seraient sous-représentés. Il pense qu'il faut être sur des choses simples, dans une période un peu compliquée.

**M. Max GUICHARD** précise qu'il y a une volonté et qu'il la partage, mais simplement, sur l'aspect républicain, il espère que M. le Président se battra maintenant avec les élus Communistes et Républicains pour mettre de la proportionnelle partout.

**M. le Président Vincent FELTESSE** répète que c'est en plus une vieille constante chez lui.

**M. Max GUICHARD** ferme cette parenthèse pour déclarer qu'il est franchement heurté par rapport aux communes, et qu'il est dans un drôle d'état, parce qu'il partage sur le fond. Alors, pour ne pas être le « vilain canard », il annonce que son groupe ne participera pas au vote, pour ne pas que cela soit marqué d'une façon qui pourrait être utilisée.

**M. le Président Vincent FELTESSE** ayant demandé au Conseil s'il souhaitait retirer la dernière phrase, enregistre que ce n'est pas le cas. Il mettra aux voix d'abord l'avis, en sachant que l'article 3 sera ainsi rédigé: « *La CUB émet un avis réservé* », ce qui de fait, constitue un avis positif. Il pense en effet qu'il faut qu'ils émettent un avis réservé, ce qui n'est pas un avis défavorable. Il met donc aux voix le rapport tel qu'il a été modifié suite à la réunion d'hier, soit avec l'article 3 : « *La CUB émet un avis réservé* ».

**ADOPTÉ À LA MAJORITÉ**

**AVIS RESERVE**

**Le groupe des élus Communistes et Républicains et M. MILLET s'abstiennent, MM. LAMAISON et LABARDIN ne participent pas au vote**

**M. FELTESSE**

**2013/9/ 64 MOTION - Pour une gouvernance du SCOT renouvelée**

**M. le Président Vincent FELTESSE** propose de passer maintenant au vote de la motion.

Le texte de la motion est le suivant :

*« Après 6 ans de révision, le Conseil de communauté est aujourd'hui solennellement invité à donner son avis sur le projet de Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de l'Aire métropolitaine bordelaise avant le 1er novembre 2013.*

*Les élus émettent plusieurs réserves qui tempèrent leur pleine adhésion au projet. L'une des principales concerne la gouvernance de l'institution qui porte le Schéma. Le SCOT est piloté par le Sysdau, dont les statuts datent de 1994 ; il recouvre 93 communes dont les 28 de la CUB. Notre établissement y est représenté par 14 élus, et les EPCI situés hors CUB par 14 autres élus.*

*Alors que son territoire concentre plus de 80% de la population de l'aire métropolitaine, chaque élu de la CUB au Sysdau représente jusqu'à cinq fois plus d'habitants que certains représentants des autres EPCI. Comment justifier un tel écart ?*

*Par ailleurs, la CUB participe aujourd'hui à hauteur de 80% aux ressources du Syndicat, sans que cette contribution ne soit reflétée dans sa représentation.*

*C'est pourquoi, dans un souci démocratique, et pour mieux refléter le partage d'un avenir et d'intérêts communs, la gouvernance du SCOT devrait évoluer afin de devenir plus représentative et moins clivante entre le centre et la périphérie.*

*Cette évolution de la gouvernance est nécessaire dès à présent, pour assurer un véritable suivi des orientations contenues dans le SCOT et garantir leur mise en œuvre effective.*

*Les élus de la CUB demandent à ce que la représentation au Sysdau soit proportionnelle, ou quasiment, au poids des intercommunalités.*

*Ils en font une exigence liée à la poursuite de la participation financière de la CUB au syndicat. »*

#### **ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**Le groupe des élus Communistes et Républicains, MM. LAMAISON et LABARDIN ne participent pas au vote**

#### **M. FLORIAN**

**2013/9/ 34 Secteur du Bourghail - Projet SAVE : Réalisation d'un parc animalier et végétal - Subvention - Convention - Décision - Autorisation**

**Mme Marie-Claude NOËL** estime que ce projet de parc animalier végétal dit « nouvelle génération » donne des signaux que les élus EELV jugent positifs à plusieurs titres. Effectivement, il n'y a pas d'infrastructure touristique majeure de cette dimension et de cette nature dans le sud-ouest. A son avis, le projet apparaît pouvoir répondre à un fort degré d'exigence environnementale, avec mise en valeur des ressources locales, utilisation de filières courtes, appel à des structures d'insertion pour des travaux courants, et il entend également contribuer à la sensibilisation du grand public à la préservation de la biodiversité, comme son nom l'indique : projet SAVE.

Elle souhaite formuler cependant deux remarques, car comme il a été souligné tout à l'heure, ce projet a été épinglé par la Chambre régionale des comptes, au titre de subventions hors compétences. Elle rappelle que la Chambre a évoqué un million et ils en ajoutent huit aujourd'hui pour le syndicat mixte. Ils ont bien entendu qu'il s'agit, comme cela a été exprimé tout à l'heure, d'une politique assumée de soutien aux activités économiques et touristiques, mais ils souhaitaient tout de même soulever ce point.

Par ailleurs, il leur est demandé de voter une délibération, et il lui semble important de mettre en avant quelques points de vigilance concernant précisément et particulièrement le respect du biotope local, puisque c'est ce qui est affiché. Il leur est demandé de voter une délibération alors qu'en fait, l'étude d'impact global du projet n'a pas encore été finalisée, alors que l'ensemble du site, comme chacun sait, présente un enjeu écologique certain, à divers titres. En outre, ils ne disposent pas de plan précis d'implantation des infrastructures, plan qu'ils pourraient mettre en vis-à-vis d'un plan de sensibilité des milieux, alors que l'on sait, comme elle vient de le rappeler, que les espèces sont très présentes sur le site, et bien entendu, du coup, l'on ne sait pas non plus comment les compensations pourront être

traitées. Elle indique par ailleurs que ce site, en périphérie de zone urbaine, joue un rôle important dans le réseau des corridors biologiques et de réservoir de biodiversité au sein de l'agglomération, ce qui fait partie des trames vertes et bleues à prendre en compte au titre du Grenelle. Elle souligne qu'ils n'ont pas non plus, là encore, l'assurance qu'elles vont être prises en compte de manière précise.

Plus généralement, elle insiste sur le fait qu'il leur semble que la CUB doit se montrer plus exigeante qu'elle ne l'est aujourd'hui à l'échelle de son territoire, sur la prise en compte de la biodiversité, comme déjà indiqué, sur la gestion des biotopes au quotidien, gestion exercée par la CUB. Récemment, elle a appelé attention de M. le Président sur cette question, car un problème important s'est posé lors des travaux de l'entreprise Ducros pour l'extension de ses entrepôts, à côté de la réserve de Bruges ; cette parcelle abritait un site majeur de ponte de cistudes d'Europe, site qui a été totalement détruit, or il aurait été possible de faire autrement, comme elle tient à insister, parce qu'il ne faut pas que l'on mette en opposition développement économique et respect de la nature. Un cahier de préconisations avait été fourni à l'opérateur qui ne l'a pas respecté, et ils attendent donc l'intervention de la CUB pour que la DREAL puisse établir le niveau des dommages subis. C'est un exemple récent dont ils auront à reparler dans les mois à venir, mais ils seront très vigilants sur la manière dont la CUB exerce son attention sur ce sujet, puisque d'autres dossiers vont venir avec les compensations qui concernent le projet des cascades de Garonne, et les compensations et les atteintes aux sites qui concernent le projet de Grand stade. Elle fait observer qu'il y a donc du travail à venir.

Pour conclure sur le dossier SAVE, ils ne font aucun procès d'intention au syndicat porteur concernant ce projet, mais ils considèrent n'avoir pas à ce jour toutes les garanties nécessaires, en particulier eu égard à la préservation des milieux. Par ailleurs, ils n'ont pas non plus de visibilité sur un terme un peu plus long, puisque l'on sait que c'est un projet à tiroirs, le projet SAVE présentant des parcelles périphériques susceptibles d'accueillir soit une extension du parc animalier, soit des infrastructures annexes, type hôtels, hébergements, etc... Les élus EELV souhaitent que leurs interrogations contribuent à ce que le projet soit aussi exemplaire qu'il ne l'est présenté dans ses attendus, et dans l'attente de certaines précisions sur le mode de faire précis, elle annonce qu'ils s'abstiendront sur ce dossier.

**M. Franck RAYNAL** constate que le projet de super-Zoo du Bourgailh a émaillé cette mandature depuis son démarrage et ils se retrouvent aujourd'hui pour débattre d'une nouvelle rallonge pour un projet qui a déjà beaucoup trop coûté. Il organisera pour cela son propos en quatre points.

En premier lieu, il souligne que ce projet n'est pas de compétence communautaire, comme l'a rappelé la Chambre régionale des comptes dans son rapport, et il n'est pas non plus d'intérêt communautaire, contrairement à ce qui est sans cesse affirmé par ses promoteurs, l'absence d'autorité communautaire à la signature de la délégation de service public en juillet en témoignant notamment. Il demande que penser également du désengagement de Mérignac qui ne contribue plus au projet, contrairement à ce qui a été annoncé en 2008.

Ensuite, il insiste sur le fait que ce projet est très cher, puisque mises bout à bout, les sommes qui ont été dépensées et celles qui sont annoncées aboutissent à un coût global de 50 M€, dont 41 pour la seule construction du super-zoo. Il fera une mention particulière pour le coût du rachat du zoo actuel en rappelant qu'ils avaient voté en Conseil de CUB, ici

même en novembre 2008, le rachat de ce zoo pour 2,6 M€, à la condition expresse que cette somme soit réinvestie dans le nouveau projet. Mais, cet engagement n'était que moral, souligne-t-il, et bien que figurant dans la délibération, il n'avait pas de portée juridique, et l'ancien prioritaire a reçu l'argent et n'a pas voulu poursuivre l'aventure, en précisant par écrit qu'il ne remettait pas d'offre pour la délégation de service public, parce que le projet n'était pas économiquement viable. Il rappelle qu'il est donc parti avec 2,6 M€, pour un zoo qu'il avait payé 50 001 € cinq ans plus tôt.

En troisième point, il indique qu'alors que des professionnels, dont lui, ne se sont pas engagés, des amateurs, même éclairés, comme les actuels gestionnaires du zoo de Bordeaux-Pessac y croient, et veulent les convaincre. Il rappelle que le zoo est géré par l'ancien directeur du développement économique de la Ville de Pessac, dont la conversion à la gestion de parcs animaliers est toute récente. Il estime économiquement hasardeux de fonder un équilibre financier sur une fréquentation de 300 000 visiteurs annuels qui devraient payer le billet 20 € par adulte et 15 € par enfant. Ces prévisions lui semblent particulièrement fantaisistes et posent la question du risque économique qui est supporté exclusivement par les collectivités publiques, au premier rang desquelles se trouve la CUB.

En dernier lieu, il considère que ce montage juridique est destiné à masquer l'absence de partenaires privés partageant le risque économique, et il se propose d'en décrypter en quelques mots le montage à leur attention. Il précise que le syndicat mixte du pôle touristique du Bourgailh, le SMPTB, a délégué la construction et la gestion du futur super-zoo à la Société d'économie mixte locale du Zoo de Bordeaux-Pessac, or le délégataire, c'est-à-dire la Société d'économie mixte, est détenu à 71 % par le délégant, c'est-à-dire le syndicat mixte. Il fait observer que c'est du « public/public ». On peut lui dire que 71 %, ce n'est pas 100 %, et qu'il reste 29 %, mais il explique que ces 29 % restants du capital de la SEML sont détenus à 15 % par la Caisse des Dépôts et consignation et par la Caisse d'épargne, qui, selon les termes du pacte d'actionnaires, sortent du capital après cinq ans, en récupérant leur mise, augmentée d'intérêts. Il pense que ce sont donc des actionnaires à obsolescence programmée et ce sont en fait des prêteurs privilégiés, car sans aucun risque sur leur mise de fonds. Ce ne sont ni des actionnaires, ni des prêteurs classiques à son avis. Il poursuit qu'il reste encore 14 % détenus par le seul véritable partenaire privé, qui est la SAUR dont l'objectif était de se montrer et de se faire bien voir en Aquitaine et sur la CUB. Il remarque d'ailleurs, que depuis que le contrat de l'assainissement de la CUB lui a échappé de justesse, la SAUR est aux abonnés absents sur le Bourgailh.

En conclusion, tout démontre à ses yeux, une obstination pessacaise, et il rappelle que ce projet est un lointain descendant de ceux qui figuraient dans le programme d'Alain ROUSSET en 1989, en faveur d'un mauvais projet. Il est hors compétence CUB, il est économiquement inopportun et hasardeux pour toutes les collectivités concernées, et il considère qu'il va surtout coûter aux Pessacais, puisque les sommes que la CUB consacre à ce projet figurent au contrat de codéveloppement avec Pessac, et viennent donc se substituer à d'autres besoins sur la ville de Pessac qui, eux, sont prioritaires.

Il ajoute qu'ils ont établi un contre-projet d'aménagement du Bourgailh pour un coût 10 fois moindre et sans doute une bien meilleure préservation de la biodiversité (il déclare dire cela à l'adresse du Groupe des Verts), qui préserverait le zoo actuel et qui offrirait à la population une réelle réponse à ses besoins de loisirs en milieu naturel. Il indique que ce contre-projet sera d'ailleurs présenté prochainement à la population.

Sans surprise, il réaffirme donc qu'il votera contre ce projet et il invite chacun à imaginer ce qui pourrait être fait de plus utile avec les 41 M€ de la construction annoncée.

**M. Michel DUCHENE** avait un certain nombre de questions à poser à leur collègue **M. BENOÎT** qui n'est pas là aujourd'hui, et c'est donc un peu gênant. De toute façon, il y a une certaine forme d'antériorité de leur vote sur ce dossier, et il annonce donc que les élus bordelais de Communauté d'Avenir voteront pour ce dossier.

**M. Patrick BOBET** indique que **Franck RAYNAL** a développé un véritable réquisitoire contre ce projet, dans lequel il se reconnaît assez, en tout cas en partie. Il rappelle qu'en 2008, ils avaient effectivement eu un vote d'abstention tout simplement. Il estime que ce n'est pas tant le budget global qui est élevé, 41 M€, ce qui est tout de même colossal, que la participation de la CUB qui lui pose un vrai problème, et c'est cette grande fragilité économique qu'il juge immense. Sur le plan économique, il ne peut pas penser qu'ils obtiendront 300 000 visiteurs par an dans un délai raisonnable. Pour mémoire et par comparaison, il précise que pour le zoo de la Palmyre, qui fait référence nationale, voire internationale, ce sont 800 000 fréquentations par an, et ils sont à près de la moitié, avec le coût d'entrée qui est demandé là, ce qui lui paraît relativement impossible. Pour le moins, il s'abstiendra donc, et il pense que d'autres le feront aussi.

**M. Jacques GUICHOUX** estime que cette délibération leur pose la question de leur croyance dans un projet de développement économique. Il vient d'entendre ce qui a été dit, et rappelle rapidement qu'il leur est demandé de voter une subvention qui augmente d'un million par rapport à la prévision initiale qui était de 6 M€, mais il ne parle bien sûr que de l'argent communautaire au syndicat mixte, en mettant à part le million de parking, où à sa connaissance, siège encore la Ville de Mérignac. Il précise que ce syndicat vient de confier après consultation, comme cela a été dit aussi, la mise en œuvre de ce projet qui est intitulé « SAVE » à une société d'économie mixte qui associe la Caisse d'épargne, la Caisse des Dépôts, et la SAUR. Pour lui, ce sont des gens qui savent mesurer les risques et qui savent compter. Or, il est vrai qu'en tant qu'élus, ils ont un point commun avec tout entrepreneur, lorsqu'il s'agit de sujets stratégiques, c'est qu'il s'agit de décider face à l'incertain et en particulier celui de la fréquentation. Ils sont confrontés à un dilemme qui est celui-ci: « *Est-ce que j'ose, est-ce que je n'ose pas ? Est-ce que je parie sur le succès en investissant ou est-ce que j'abandonne peut-être une belle opportunité ?* ». En fait, il leur faut choisir sans avoir nécessairement une visibilité absolue, c'est leur lot, et les interrogations de certains de ses collègues lui paraissent tout à fait compréhensibles. Mais, selon lui, elles ont obtenu largement réponse, et en ce qui concerne la CUB, les engagements lui semblent bien cadrés.

Il ajoute que ce projet d'agglomération, qui est un projet économique-touristique, fait des paris. Il a été voté, comme l'a rappelé **Michel DUCHENE**, en 2006 et à son avis, il a gagné depuis quelque temps, en lisibilité, tant financière qu'en termes de contenu. Il se demande qui va s'en plaindre. Il considère que les récentes présentations en commission de développement économique, en réunion publique, prouvent le sérieux et l'ambition de ce projet version 2. Tout le monde n'est pas obligé de le croire, mais il souligne qu'il a été retravaillé, argumenté, chiffré. Il indique qu'il est innovant, responsable par le respect de l'animal, l'attention soutenue à l'environnement, l'appel à l'économie solidaire, à l'économie locale, la collaboration avec des chercheurs, et la surveillance par des experts reconnus, sans oublier la part de rêve qu'il recèle. Pour sa part, il a entendu des professionnels passionnés, compétents, qui le convainquent. Il s'en tiendra strictement aux mêmes propos,

et les tiendrait s'il s'agissait de la croyance dans le succès d'autres projets d'attractivité économique, touristique, de notre agglomération. Il croit dans le CCTV, il croit dans les cascades de Garonne, et il incite ses collègues à rester dans la vision stratégique, avec la part de risques qu'elle comporte, a contrario du tactique qu'il qualifiera de saisonnier. Il invite à savoir oser, savoir entreprendre, pour l'avenir de notre agglomération et à voter cette subvention.

**M. Gérard DUBOS** ne reviendra pas sur les propos que vient de tenir Jacques GUICHOUX, puisqu'il a repris tout l'argumentaire qu'ils avaient déjà exprimé à de longues reprises à M. RAYNAL lors des conseils municipaux à Pessac, où ils ont eu l'occasion de débattre sur ce dossier et l'argumentaire sur les enjeux financiers tout à fait cohérents qui vient d'être rappelé par son collègue. Il parlera plutôt en écho au Groupe des Verts, sur le projet concernant la préservation de la biodiversité. À cet égard, il précise que le projet SAVE a pour ambition de sensibiliser les visiteurs aux enjeux de l'évolution du monde du vivant et de la protection de la biodiversité, et c'est ainsi qu'il va créer un fonds de dotation doté d'un minimum de 300 000 € par an, pour financer des problèmes de conservation ; 40 % des fonds seront consacrés à des projets aquitains, 30 % seront consacrés à des programmes de recherche. Il ajoute que le syndicat mixte a réalisé un inventaire écologique sur le périmètre du projet, qui a identifié un certain nombre d'espèces à protéger, ainsi que des zones humides, ce qui constitue la première étape et la première partie de l'étude d'impact environnemental qui devra être réalisée dans le cadre des permis à instruire, et soumise aux organes compétents.

En ce qui concerne les parkings, qui ont été un peu évoqués, sur la partie nord du projet, il indique qu'il a été proposé de réaliser des poches de stationnement sous couvert forestier, tenant compte des caractéristiques du milieu pour affecter au minimum les zones humides identifiées. Il rappelle néanmoins également que, sur le plan économique, ce projet va permettre la création de 80 emplois pour la phase travaux, de 40 emplois directs et 20 emplois saisonniers pour l'exploitation du parc, ainsi que de 80 emplois induits.

Enfin, il estime essentiel de rappeler que le projet SAVE s'inscrit, comme cela a déjà été évoqué à plusieurs reprises dans cette Assemblée, dans la dynamique touristique de la Communauté urbaine de Bordeaux et viendra compléter l'offre de loisirs existante et à venir, en complémentarité avec le Centre des civilisations du tourisme du vin et les Cascades de Garonne, pour faire de l'agglomération bordelaise, une destination attractive avec une offre de qualité et diversifiée.

Enfin, il rappelle, comme l'a fait Jacques GUICHOUX, que ce projet a reçu un accueil très favorable de la population à l'occasion de l'Automne du Bourgaillh à Pessac, ainsi que lors de la première présentation publique qui a réuni plus de 200 personnes, toutes séduites et impatientes de voir la réalisation d'un tel projet dans notre agglomération.

**M. Franck RAYNAL** intervient pour préciser qu'il y était et qu'elles n'étaient pas toutes séduites.

**M. le Président Vincent FELTESSE** sait qu'ils sont en campagne municipale, mais au-delà du fait qu'il pense qu'il faut que l'on prévoie les après-midis, il craint qu'il y ait 28 débats. Il ne doit pas y avoir de naïveté de leur part, et il signale que si, à chaque fois, des opposants de droite interviennent sur les débats municipaux, au prochain Conseil de CUB, les

opposants de gauche iront aussi sur les débats municipaux. Il lui demande en tout cas, de respecter le président et s'il veut prendre la parole, il doit lever la main et il la lui donnera.

**M. Franck RAYNAL** pense avoir respecté **M. le Président**, mais il s'inscrit en faux sur ce que vient de dire **M. DUBOS**, car il y avait un certain nombre de questions très dérangeantes pour la municipalité qui ont été posées lors de cette présentation publique, à l'image de celles qu'il a posées lui-même. Sur le fait qu'il y ait des débats, il estime s'être placé sur le terrain communautaire lors de son intervention.

**M. le Président Vincent FELTESSE** souligne qu'il parlait de sa réaction à la fin.

**M. Thierry MILLET** considère que le dossier qui a été présenté est séduisant sur le plan intellectuel, mais il arrive dans une période économique particulièrement tendue. Les chiffres qui ont été présentés concernant l'équilibre des comptes de ce projet paraissent extrêmement optimistes, et dans ces conditions, il s'abstiendra sur ce dossier.

**M. le Président Vincent FELTESSE** revient sur les propos qu'il a tenu à l'occasion du rapport de la Chambre régionale des comptes, et assume totalement que sur un certain nombre de dossiers, ils aillent sur le financement hors compétences, parce qu'ils sont dans la dynamique métropolitaine ; cela vaut pour SAVE, cela vaut pour le Centre culturel du vin qu'**Alain JUPPÉ** a mentionné tout à l'heure, et cela vaut pour un certain nombre de grands équipements.

Ce n'est pas parce qu'il assume le dynamisme de la métropole qu'il ne faut pas regarder le contenu du dossier, souligne-t-il, en invitant maintenant à le regarder. Cela fait quelques années qu'ils travaillent sur le positionnement de ce parc animalier, sur le public qu'il peut drainer, un certain nombre d'études ont eu lieu, et il pense qu'il y a une véritable opportunité, sachant effectivement que la particularité de la métropole bordelaise, jusqu'à maintenant, était plutôt de ne pas avoir de grand équipement touristique. L'on peut considérer que Bordeaux, avec la ville de pierre, est un équipement touristique en soi, mais ils n'avaient pas de pôles d'attraction, et il rappelle toujours que l'équipement qui draine le plus de visiteurs, c'est Capsciences, avec à peu près 330 000 visiteurs, qu'ensuite il y a le CAPC avec 160 000 visiteurs, et ils n'ont donc rien de très important. Il pense que vu le dynamisme et vu l'attrait touristique de Bordeaux, aussi bien en tourisme extérieur qu'en tourisme intérieur, il y a une véritable opportunité avec une part de risque.

Concernant la question du montage juridico-financier, sur lequel il s'est lui-même interrogé pour regarder la part de risques et la protection notamment des intérêts communautaires, il a retravaillé là-dessus avec l'Inspection générale et estime que les risques sont somme toute assez limités. Il ne dit pas qu'ils sont nuls. Il estime que quand l'on va sur d'autres opérations, comme la Ligne à grande vitesse et ainsi de suite, il y a toujours une part de risques, et il reprendra les propos de **Jacques GUICHOUX**.

Enfin, sur la question de l'impact environnemental, il précise avoir répondu au courrier de **Marie-Claude NOËL**. Il lui a répondu avant d'avoir envoyé le communiqué de presse, ayant signé une réponse hier et ayant répondu au préfet. Il confirme qu'ils sont bien sûr très

attentifs là-dessus, et il a l'impression qu'un certain nombre de points d'éclaircissements ont été apportés par Gérard DUBOS.

Puis il met aux voix cette délibération.

**ADOPTÉ À LA MAJORITÉ**

**M. RAYNAL vote contre, Le groupe des élus Europe Ecologie les Verts, les élus du groupe Communauté d'Avenir à l'exception des représentants de la ville de Bordeaux, s'abstiennent. M. GUILLEMOTEAU ne prend pas part au vote**

**M. TOUZEAU**

**2013/9/ 56 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. Jean TOUZEAU** indique qu'il s'agit d'une acquisition sous forme de cession à l'OPH Gironde habitat, et il ne sait pas pourquoi elle a été mise dans les dégroupées. Il propose que s'il y a une intervention, elle soit jointe au compte-rendu.

**M. le Président Vincent FELTESSE** demandant qui a demandé le dégroupement de cette délibération, **M. Max GUICHARD** lui répond que les élus Communistes et Républicains sont d'accord pour regrouper.

**M. le Président Vincent FELTESSE** précise que leur intervention sera annexée. Puis il met aux voix cette délibération.

*L'intervention des élus Communistes et Républicains est la suivante :*

*« Nous ne pouvons que nous féliciter de l'évolution de ce dossier. Notre camarade Vincent Maurin, qui avait demandé le dégroupement de cette affaire lorsqu'elle a une première fois été soumise à notre vote, s'était étonné que la première application des décotes liées à la loi Duflot ne serve que des PLS. Bien lui en a pris puisque ce sont 23 logements véritablement sociaux (16 PLUS et 7 PLAI) qui verront le jour rue Joseph Brunet.*

*Ceci est pour nous également, la preuve que la volonté politique n'est pas un vain mot.*

*Evidemment, la ville de Bordeaux a accepté cette modification avec d'autant plus de facilité que l'opération se situe dans un quartier où le logement social est déjà fortement majoritaire. Nous espérons que les efforts de la ville seront aussi efficaces dans d'autres quartiers. Nous nous souvenons qu'une autre opération, rue Bonnefin, à proximité immédiate du tramway, avait également été retirée sur notre demande.*

*Le récent bilan de programmation de logements sociaux nous le prouve : c'est un effort constant et massif qu'il nous faut maintenir sur la production de logements sociaux si nous voulons mettre un terme à l'exil forcé hors de la CUB des ménages les plus fragiles.*

*Cela nécessitera de tourner le dos aux faux logements sociaux et d'aller bien au-delà des 25% dont beaucoup se contentent aujourd'hui. »*

## ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

### **M. FLORIAN**

**2013/9/ 36 Mérégnac - "Aéroparc - Déviation de l'avenue Marcel Dassault" - Création d'une voie nouvelle - Arrêt du projet et lancement d'une procédure d'enquête publique unique - Approbation - Autorisation**

**M. Gérard CHAUSSET** indique que les élus EELV annexeront leur intervention avec des recommandations qui ont été faites, d'ailleurs, déjà avec Marie-Claude NOËL. Il souhaiterait juste qu'ils aient un fonctionnement en mode projet sur ce dossier, et que la Direction Nature et la Direction Mobilité soient associées avec la Direction Economique, pour que l'on ne retrouve pas les mêmes soucis que ceux que l'on connaît, car ce sont tout de même 17 hectares de zones humides qui vont être aménagés.

**M. le Président Vincent FELTESSE** pense que c'est le cas et met aux voix cette délibération.

*L'intervention qu'avait prévue **M. CHAUSSET** est la suivante :*

*« Sur ce dossier nous voterons favorablement, cependant nous tenons à attirer l'attention des conseillers et la vôtre Mr le Président.*

*La création de la voie nouvelle est en quelque sorte la confirmation de l'Aéroparc. Cette voie va longer DASSAULT et la future usine THALES et ainsi symboliser le projet Aéroparc. La reconfiguration de Thales fait de cet investissement le plus important depuis longtemps sur notre agglomération, 190 Millions d'Euros. La création d'une véritable synergie de l'industrie va en effet se confirmer à travers ces investissements.*

*Mon propos ne portera pas sur la nature des activités, bien qu'il y ait matière à échanger. Mais je voulais simplement alerter sur d'autres aspects de ce dossier qui constituent des enjeux majeurs.*

*La CUB doit être vigilante sur les aspects environnementaux, Par exemple, si les compensations liées à la zone humide sont prévues et notamment la préservation des espèces protégées, il convient également de s'inquiéter des espèces qui ne sont pas protégées mais qui sont bien là. Nous devons aller plus loin que le strict réglementaire.*

*Nous devons avoir une approche environnementale exemplaire et être exigeant avec Thales, mais également avec nous-mêmes. (L'épisode DUCROS est encore dans les esprits). Sinon comment l'être avec des entreprises plus modestes ?*

*Autre point, concernant la nouvelle voie DASSAULT, j'ai bien compris la difficulté dans un premier temps de réaliser un couloir de bus si la totalité de la voie n'est pas réalisée. En revanche, j'ai bien pris acte de l'engagement de réaliser les voies bus lors de la réalisation de la seconde phase. Pour autant, on peut d'ores et déjà prévoir un cheminement piéton dans l'implantation du site pour faciliter l'usage du bus. Nous pouvons également prévoir un renforcement des fréquences de la Ligne 11 aux heures d'embauche et de débauche.*

*En effet la réalisation de près de 1700 places de parking me laisse perplexe. Est-ce que c'est vraiment la bonne formule ? J'insiste pour que la CUB prenne la main rapidement en lien avec les partenaires sociaux de Thales, mais également des autres sites pour la mise en œuvre d'un PDE d'envergure en amont de la construction du site, afin de développer tous les outils de mobilité nécessaires. D'ores et déjà, il faudrait s'assurer de la réalisation d'un parking à vélo sécurisé sur le site d'une capacité réelle de plusieurs centaines de places.*

*L'exigence doit se porter également sur le bâtiment qui doit être plus qu'exemplaire, il doit être une vitrine, notamment au regard de son lieu d'implantation sur une zone humide. On ne peut pas se contenter de vague référence HQE, mais un bâtiment à énergie positive pourrait être un enjeu tout à fait à la portée de ce groupe et également pour la CUB sur ce site industriel que l'on veut comme un centre de développement de l'aéronautique.*

*Je vous mets en lien par exemple ce qu'a fait SIEMENS à Londres avec son site CRYSTAL, même si c'est un site uniquement vitrine et d'expo, il montre les ambitions en la matière : <<https://www.swe.siemens.com/belux/web/fr/presse/presse/ic/Pages/ouverture-the-Crystal.aspx>> <<http://www.usinenouvelle.com/article/siemens-ouvre-son-centre-pour-la-ville-durable-a-londres.N182397>> »*

*Notre objectif sur ce site est multiple :*

- mettre en œuvre dès le départ les bonnes pratiques*
- faire en sorte que ce site industriel soit une référence en matière d'environnement, d'énergie, de déplacement.*
- que la conception soit un modèle d'organisation qui fédère tous les sujets, les objectifs, les intentions que nous pilotons depuis des années : plan climat, agenda 21, politique nature, mobilité*
- que ce site soit aussi un lieu à vivre qui prenne en compte les exigences de demain »*

## ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

### **M. CHAUSSET**

**2013/9/ 65 Vœu relatif à l'étude de la hausse de la TVA sur les transports publics**

**M. Gérard CHAUSSET** pense que ce qui est important sur cette motion sur la TVA, c'est qu'elle soit votée, et il note qu'a priori, tout le monde est à peu près d'accord, et ils peuvent donc l'intégrer, ensuite, la transmettre, et ils peuvent faire le débat la prochaine fois. Il souligne que de toute façon, la deuxième lecture sera après le prochain Conseil.

**M. le Président Vincent FELTESSE** précise que la prochaine lecture est devant le Sénat.

**M. Gérard CHAUSSET** estime qu'en conséquence, ils peuvent l'annexer et refaire un débat là-dessus.

**M. le Président Vincent FELTESSE** est d'accord pour qu'ils aient un débat la prochaine fois et met donc aux voix cette motion, sachant qu'il a déposé un amendement dans ce sens, et que donc, il l'assume totalement.

Le texte de la motion est le suivant :

« Considérant qu'une hausse de la TVA de 7% à 10% engendrerait un manque à gagner très important pour notre collectivité, d'environ 1.6M€, sauf à reporter la hausse sur les usagers ;

Considérant que concrètement, cela réduirait la capacité d'investissement, d'augmentation de l'offre et d'amélioration de la qualité des transports sur notre territoire ;

Considérant que les transports en commun sont des services de première nécessité au quotidien pour nombre d'habitants et de salariés et qu'ils participent à la lutte contre la pollution et le dérèglement climatique ;

Considérant la mobilisation du Groupement des autorités responsables de transport (GART), qui réunit des collectivités et des élus de toutes appartenances politiques sur ce sujet ;

Considérant les initiatives déjà prises par d'autres collectivités, notamment auprès de la commission des finances de l'Assemblée Nationale, qui ont permis d'affirmer la nécessité de renoncer à l'augmentation de la TVA ;

Les élus du conseil de communauté émettent le vœu :

- que la hausse de la TVA sur les transports publics soit ramenée à 5,5% dans le cadre du projet de loi de finances 2014 ;

- que le Président et l'ensemble des élus communautaires interviennent auprès du gouvernement et des parlementaires à cet effet. »

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**M. Le Président Vincent FELTESSE** lève la séance à 13 heures 10.

Le Secrétaire de séance

M. FLORIAN