

**COMMUNAUTE URBAINE
DE
BORDEAUX**

**EXTRAIT
DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU
CONSEIL DE COMMUNAUTE**

SEANCE PUBLIQUE DU VENDREDI 31 OCTOBRE 2014 À 09 H 30
(Convocation du 12 octobre 2014)

Aujourd'hui Vendredi Trente et Un Octobre Deux Mil Quatorze à 09h30 le Conseil de Communauté Urbaine de Bordeaux s'est réuni, dans la salle de ses séances sous la présidence de Monsieur Alain JUPPE, Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux.

ETAIENT PRESENTS :

M. JUPPE Alain, M. ANZIANI Alain, M. CAZABONNE Alain, M. DUPRAT Christophe, M. REIFFERS Josy, Mme BOST Christine, M. LABARDIN Michel, M. BOBET Patrick, M. DAVID Alain, M. RAYNAL Franck, M. MANGON Jacques, M. MAMERE Noël, Mme JACQUET Anne-Lise, Mme MELLIER Claude, Mme VERSEPUY Agnès, M. DUCHENE Michel, Mme TERRAZA Brigitte, M. TOUZEAU Jean, Mme WALRYCK Anne, M. ALCALA Dominique, M. COLES Max, Mme DE FRANÇOIS Béatrice, Mme FERREIRA Véronique, M. HERITIE Michel, Mme KISS Andréa, M. PUYOBRAU Jean-Jacques, M. SUBRENAT Kévin, M. TURBY Alain, M. TURON Jean-Pierre, Mme ZAMBON Josiane, Mme AJON Emmanuelle, M. AOUIZERATE Erick, Mme BEAULIEU Léna, Mme BERNARD Maribel, Mme BLEIN Odile, Mme BOUDINEAU Isabelle, M. BOURROUILH-PAREGE Guillaume, M. BOUTEYRE Jacques, Mme BOUTHEAU Marie-Christine, Mme BREZILLON Anne, M. BRUGERE Nicolas, Mme CALMELS Virginie, Mme CASSOU-SCHOTTE Sylvie, M. CAZABONNE Didier, M. CHAUSSET Gérard, Mme CHAZAL Solène, Mme COLLET Brigitte, M. COLOMBIER Jacques, Mme CUNY Emmanuelle, M. DAVID Jean-Louis, Mme DELAUNAY Michèle, M. DELLU Arnaud, M. DUBOS Gérard, Mme FAORO Michèle, M. FELTESSE Vincent, M. FETOUH Marik, M. FLORIAN Nicolas, M. FRAILE MARTIN Philippe, Mme FRONZES Magali, M. GARRIGUES Guillaume, M. GUICHARD Max, M. HICKEL Daniel, M. HURMIC Pierre, Mme IRIART Dominique, M. JUNCA Bernard, Mme LACUEY Conchita, Mme LAPLACE Frédérique, M. LE ROUX Bernard, Mme LEMAIRE Anne-Marie, M. LOTHAIRE Pierre, Mme LOUNICI Zeineb, Mme MACERON-CAZENAVE Emilie, M. MARTIN Eric, M. NJIKAM MOULIOM Pierre De Gaétan, M. PADIE Jacques, Mme PEYRE Christine, Mme PIAZZA Arielle, M. POIGNONEC Michel, Mme POUSTYNNIKOFF Dominique, M. RAUTUREAU Benoit, Mme RECALDE Marie, M. ROBERT Fabien, M. ROSSIGNOL PUECH Clément, M. SILVESTRE Alain, Mme THIEBAULT Gladys, Mme TOURNEPICHE Anne-Marie, M. TOURNERIE Serge, M. TRIJOULET Thierry, Mme VILLANOVE Marie-Hélène

EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION :

M. PUJOL Patrick à M. POIGNONEC Michel
Mme VERSEPUY Agnès à Mme JACQUET Anne-Lise à partir de 10h45
M. TURON Jean-Pierre à M. HERITIE Michel à partir de 11h45
M. VERNEJOUL Michel à Mme. BOST Christine
M. BONNIN Jean-Jacques à M. GARRIGUES Guillaume
Mme BOUDINEAU Isabelle à M. DUBOS Gérard jusqu'à 10h
Mme CHABBAT Chantal à Mme. IRIART Dominique
M. DAVID Yohan à M. BRUGERE Nicolas
Mme DELATTRE Nathalie à M. DUCHENE Michel
Mme DELAUNAY Michèle à Mme ZAMBON Josiane à partir de 10h
M. DELAUX Stéphan à M. DAVID Jean-Louis

Mme DESSERTINE Laurence à M. FLORIAN Nicolas
M. HURMIC Pierre à M. ROSSIGNOL PUECH Clément à partir de 12h15
Mme JARDINE Martine à M. DELLU Arnaud
M. LAMAISON Serge à Mme. KISS Andréa
M. LE ROUX Bernard à M. TRIJOULET Thierry à partir de 11h30
Mme LOUNICI Zeineb à M. RAYNAL Franck jusqu'à 9h45
M. MILLET Thierry à Mme. PEYRE Christine
Mme RECALDE Marie à M. ANZIANI Alain jusqu'à 10h30
Mme ROUX-LABAT Karine à M. LABARDIN Michel
Mme TOUTON Elizabeth à Mme WALRYCK Anne

EXCUSES :

Mme CAZALET Anne-Marie, M. FEUGAS Jean-Claude, Mme FORZY-RAFFARD Florence

LA SEANCE EST OUVERTE

Les convocations à ce Conseil et la communication des dossiers le composant ont satisfait aux dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), ainsi que les opérations d'affichage correspondantes.

M. le Président Alain JUPPÉ ouvre la séance.

DESIGNATION D'UN SECRETAIRE ET D'UN SECRETAIRE ADJOINT

MM. RAYNAL et MANGON ont été désignés respectivement comme Secrétaire et Secrétaire Adjoint de séance.

COMMUNICATIONS

AMELIORATION DES REGLES DE FONCTIONNEMENT DES INSTITUTIONS COMMUNAUTAIRES

POLE ADMINISTRATION GENERALE **Direction Bâtiments et Moyens**

- Convention occupation locaux école maternelle Bellegrave à Pessac par Association TATRAKA pour l'année scolaire 2014/2015.
- Convention occupation locaux scolaire maternelle Bellegrave à Pessac CŒUR SOLEIL pour année scolaire 2014/2015.

POLE DYNAMIQUES URBAINES **Direction Foncier**

- 2014/1714 du 20/08/2014 - Arrêté de servitude de passage gratuite - BEGLES – rue du Jardin des Hortensias – copropriétaires les Echoppes de Saint Pierre - 21.2111.831.TE00.05P124O019.
- 201/1715 du 20/08/2014 - Arrêté de servitude gratuite - BASSENS – 21 avenue Victor Hugo – consorts Pizzinat - 21.2111.831.TE00.05P124O019.
- 2014/1716 du 20/08/2014 - Arrêté de servitude gratuite - LORMONT – rue Pierre Mendès France – Centre Hospitalier Universitaire de Bordeaux - 6718.TF00.71P001.71P001O003.
- 2014/1717 du 20/08/2014 - Arrêté de servitude gratuite - VILLENAVE D'ORNON – 24 avenue Georges Clémenceau Mme COUDON - 21.2111.831.TE00.05P124O019.
- 2014/1718 du 20/08/2014 - Arrêté de servitude gratuite - GRADIGNAN – rue pierre Ronsard – association du lotissement le château Mongaillard - 21.2111.831.TE00.05P124O019.

- 2014/2508 du 01/09/2014 - Arrêté d'indemnisation Tram Train - BRUGES – rue des Arbousiers – M. et Mme GALERA - 500 € - 21.2111.31P121O002.KD00.

- 2014/2509 du 01/09/2014 - Arrêté d'indemnisation Tram Train - BLANQUEFORT – 35 rue de Magnol – M. et Mme POYER - 1 499 € - 21.2111.31P121O002.

- 2014/2510 du 01/09/2014 - Arrêté d'indemnisation Tram Train - BLANQUEFORT – 37 rue de Magnol – Melle ROC - 1 600 € - 21.2111.31P121O002T002.

- 2014/2511 du 01/09/2014 - Arrêté acquisition - SAINT AUBIN DE MEDOC – chemin des Vignes – M. et Mme GARREAU - 2 700 € - 21.2112.822.05P075O013.TN00

- 2014/2512 du 01/09/2014 - Arrêté d'indemnisation - Arrêté 2014/129 du 27/01/2014 complété - BRUGES – 19 rue Beyerman – SCI MAUMEY - 9 924 € - 21.2111.31P121O002.KD00.

- 2014/2517 du 03/09/2014 - Arrêté d'acquisition gratuite - MERIGNAC – avenue de l'Argonne – Commune - 2112.822.TN00.

- 2014/2518 du 03/09/2014 - Arrêté d'acquisition - MERIGNAC – 53 avenue de Foncastel – M. SAINTE MARIE - 7 600 € - 775.8240.UC00.05P018O001.

- 2014/2519 du 03/09/2014 - Arrêté d'acquisition gratuite - MERIGNAC – rue Thierry Sabine – ETAT DREAL - 2112.822.TN00.05P086O003.

- 2014/2520 du 03/09/2014 - Arrêté d'acquisition gratuite - MARTIGNAS – avenue des Sapinettes – Syndicat intercommunal des collèges de Saint Jean d'Ilac et Martignas - 2112.822.TN00.05P058O002.

- 2014/2521 du 03/09/2014 - Arrêté de cession - LORMONT – allée de la Ferme de Richemont – AQUITANIS - 18 000 € - 755.8240.UE00.

- 2014/2522 du 03/09/2014 - Arrêté de cession gratuite - LORMONT – rue François Rabelet – Commune.

- 2014/2816 du 08/09/2014 - Arrêté d'acquisition + travaux - arrêté du 18/04/2014 annulé - PESSAC – 358 avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny – Melle DESCAMPS et M. DESCAMPS - 24 934 € - 2112.822.TM00.05P060O004.

- 2014/2817 du 08/09/2014 - Arrêté d'acquisition - VILLENAVE D'ORNON – 28 chemin du Capitaine Gilles – M. et Mme DARBLADE - 900 € - 2112.822.TM00.05P066O028.

- 2014/2818 du 08/09/2014 - Arrêté d'acquisition - VILLENAVE D'ORNON – 15 chemin du Capitaine Gilles – M. DONGIEUX et Mme ZUBIZARRETA - 3 900 € - 2112.822.TM00.05P066O028.

- 2014/2819 du 08/09/2014 - Arrêté d'acquisition - VILLENAVE D'ORNON – 39 rue du Capitaine Gilles – Mme BLANC - 6 200 € - 2112.822.TM00.05P066O028.

- 2014/2820 du 08/09/2014 - Arrêté d'acquisition - VILLENAVE D'ORNON - 32 rue du Capitaine Gilles – Mme LARRIEU - 9 050 € - 2112.822.TM00.05P066O028.

- 2014/2821 du 08/09/2014 - Arrêté d'acquisition - VILLENAVE D'ORNON – 27 chemin de Leyran – M. et Mme BALLION - 7 550 € - 2112.822.TM00.05P066O028.

- 2014/2822 du 08/09/2014 - Arrêté d'acquisition + travaux - VILLENAVE D'ORNON – 76 avenue Mirieu de Labarre – M. BARTHALOT - 7 780 € - 2112.822.TM00.05P060O004.

- 2014/2823 du 08/09/2014 - Arrêté d'acquisition + travaux - VILLENAVE D'ORNON – 45 avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny – M. BARTHALOT - 36 573 € - 2112.822.TM00.05P066O028.

- 2014/2824 du 08/09/2014 - Arrêté d'acquisition - PESSAC – 21 avenue Bougnard – M. et Mme LASSARADE - 200 € - 2112.822.TM00.05P066O022.

- 2014/2825 du 08/09/2014 - Arrêté d'acquisition - PESSAC – avenue du Colonel René Fonck – Mme MONGRELET - 5 400 € - 2112.822.TM00.05P066O022.

- 2014/2826 du 08/09/2014 - Arrêté d'acquisition + travaux - PAREMPUYRE – 68 rue des Chênes – M. et Mme SUN - 8 1689 € - 2112.822.TN00.05P066O021.

- 2014/2827 du 08/09/2014 - Arrêté d'acquisition - PAREMPUYRE – 40 rue de Bigeau – Mme NIAUD - 3 420 € - 2112.822.TN00.05P066O021.

- 2014/2828 du 08/09/2014 - Arrêté d'acquisition + travaux - EYSINES - lieudit Perroquet – M. GONCALVES – Mme GIRAUD - 67 780 € - 2112.822.TN00.05P066O012.

- 2014/2829 du 08/09/2014 - Arrêté d'acquisition + travaux - EYSINES – lieudit Perroquet – M. ANDRE et Melle DEMAREST - 17 764,44 € - 2112.822.TN00.05P066O012.

- 2014/2830 du 08/09/2014 - Arrêté d'acquisition + travaux - ARTIGUES PRES BORDEAUX – 51 avenue de l'île de France M. VEYNAT - 11 726 € - 2112.822.TL00.05P066O003.

- 2014/2831 du 08/09/2014 - Arrêté d'acquisition + travaux - MERIGNAC – 10 rue Paul Doumer – Mme DAVID M. MURCIA - 5 400 € - 2112.822.TC00.05P086O003.

- 2014/2832 du 08/09/2014 - Arrêté d'acquisition + travaux - BLANQUEFORT – 139 avenue de la Salle de Breillan – M. DARRIET - 20 340 € - 2112.821.TN00.05P060O002.

- 2014/2833 du 08/09/2014 - Arrêté d'acquisition + travaux - BLANQUEFORT – avenue du 8 Mai 1945 – Mmes FONSECA-MARTIN et RICHARD - 8 232 € - 2112.822.TN00.05P066O006.

2014/2834 du 08/09/2014 - Arrêté d'acquisition - BLANQUEFORT – rue François Coli – copropriétaires du complexe Indar - 1 € - 2112.822.TC00.

- 2014/2835 du 08/09/2014 - Arrêté d'acquisition - BLANQUEFORT – 6D avenue du 8 mai 1945 – M. CLEMENT – Mme DELO - 13 440 € - 2112.822.TN00.05P066O006.

- 2014/2836 du 08/09/2014 - Arrêté d'acquisition - BLANQUEFORT – 6B avenue du 8 Mai 1945 – M. et Mme RIUZ - 9 600 € - 2112.822.TN00.05P066O006.

- 2014/2837 du 08/09/2014 - Arrêté d'acquisition - BLANQUEFROT – 4D avenue du 8 Mai 1945 – M. CAPMAS - 1 600 € - 2112.822.TN00.05P066O006.

- 2014/2838 du 08/09/2014 - Arrêté d'acquisition - BLANQUEFORT – 6C avenue du 8 Mai 1945 – M. et Mme VIGNAU - 10 880 € - 2112.822.TN00.05P066O006.

- 2014/2839 du 08/09/2014 - Arrêté d'acquisition - PAREMPUYRE – 40bis rue de Bigeau – M. et Mme PETISCO - 4 500 € - 2112.822.TN00.05P066O021.

- 2014/2840 du 08/09/2014 - Arrêté d'acquisition - arrêté d'avis de Domaine 2014/629 du 15/04/2014 annulé - PAREMPUYRE - 14b et 16 rue des Pins – M. RONDEAU - 2 790 € - 2112.822.TN00.05P066O021.

- 2014/2966 11/09/2014 - Arrêté d'acquisition - VILLENAVE D'ORNON – 33bis rue du Capitaine Gilles – M. et Mme PEREIRA - 1 050 € - 2112.822.TL00.05P066O028.

- 2014/2967 du 11/09/2014 - Arrêté d'acquisition gratuite - VILLENAVE D'ORNON – 26 chemin du Capitaine Gilles – SNC Quartier du Bocage - 2112.822.TM00.05P066O028.

- 2014/2968 du 11/09/2014 - Arrêté d'acquisition - PESSAC – 13 avenue Bougnard – indivision BELLOC - 850 € - 2112.822.TM00.05P066O022.

- 2014/2969 du 11/09/2014 - Arrêté d'acquisition - PESSAC – 27 avenue Bougnard – Mme CINCHETTI - 200 € - 2112.822.TM00.05P066O0022.

- 2014/2970 du 11/09/2014 - Arrêté d'acquisition - PESSAC – 17 avenue Bougnard – M. et Mme DERDAR - 1 300 € - 2112.822.TM00.05P066O022.

- 2014/2971 du 11/09/2014 - Arrêté d'acquisition - PESSAC – 21 avenue Bougnard – M. et Mme LEDENTU - 1250 € - 2112.822.TM00.05P066O022.

- 2014/2972 du 11/09/2014 - Arrêté d'acquisition - PESSAC – 123 avenue de Noès – Mme GUIMAS, SICOULY - 500 € - 2112.822.TC00.05P086O003.

- 2014/2973 du 11/09/2014 - Arrêté d'acquisition gratuite - PAREMPUYRE – rue de la Gare – Commune - 2112.822.TN00.05P059O002.

- 2014/2974 du 11/09/2014 - Arrêté d'acquisition - PAREMPUYRE – 94 rue de la Gare – M. SALZAT - 8 600 € - 2112.822.TN003.05P059O002.

- 2014/2975 du 11/09/2014 - Arrêté d'acquisition - PAREMPUYRE – 92c rue de Macau – M. et Mme FAUGERE - 2 100 € - 2112.822.TC001.05P086O003.
- 2014/2976 du 11/09/2014 - Arrêté d'acquisition gratuite - EYSINES – rue du Moulineau – SCI Alauric - 2315.900.BD00.05P056O002.
- 2014/2977 du 11/09/2014 - Arrêté d'acquisition gratuite + travaux - BORDEAUX – 154 avenue d'Eysines – société ATAC - 85 000 € - 2112.822.TC00.05P086O003.
- 2014/346 du 11/09/2014 - Arrêté d'acquisition + travaux - SAINT AUBIN DE MEDOC – route de l'Oustaou Vieil – Mme DOMENGE - 82 362 € - 2112.821.TN00.05P058O002.
- 2014/3171 du 15/09/2014 - Arrêté servitude gratuite - BASSENS – rue Fleur – société RANCHERE - 21.2111.831.TE0005.05P124O019 - 21.2111.TE0021.21P007O001.
- 2014/3172 du 15/09/2014 - Arrêté servitude gratuite - BORDEAUX – rue de Capeyron résidence Léon Blum – AQUITANIS.
- 2014/3431 du 24/09/2014 - Arrêté d'indemnisation - VILLENAVE D'ORNON – avenue Mirieu de Labarre – Pablo SAS - 2112.822.TM00.05P060O004.
- 2014/3432 du 24/09/2014 - Arrêté d'acquisition gratuite - TALENCE – rue Roustaing – SA Crédit Agricole immobilier - 2112.822.TM10.05P066O027.
- 2014/3423 du 24/09/2014 - Arrêté d'acquisition - SAINT LOUIS DE MONTFERRAND – 14 rue des Lilas – Syndicat des copropriétaires Verte Rive – 816 € - 2112.822.TL00.05P060O003.
- 2014/3434 du 24/09/2014 - Arrêté d'acquisition - SAINT AUBIN DE MEDOC – CHEMIN DES Vignes – indivision MOUSTIE - 23 500 € - 21.2111.822.TN00.05P075O013.
- 2014/3435 du 24/09/2014 - Arrêté d'acquisition gratuite - MERIGNAC – 217 avenue de l'Argonne – M. PEIRO - 2112.822.TN00.05P060O002.
- 2014/3436 du 24/09/2014 - Arrêté d'acquisition + travaux - BASSENS avenue Raoul Bourdieu et avenue des Griffons – Union Mutualiste Résidence Château Pomerol - 253 546,70 € - 2112.822.TL00.05P122O001.
- 2014/3437 du 24/09/2014 - Arrêté d'acquisition - AMBARES ET LAGRAVE – 46 rue du Broustey – Mme GUIMOND - 320 € - 2112.822.TL00.05P060O003.
- 2014/3438 du 24/09/2014 - Arrêté de servitude gratuite - MERIGNAC – 13 allée des Hibiscus – association syndicale du lotissement les Hibiscus - 21.2111.TE00.21P007O001.

- 2014/3439 du 24/09/2014 - Arrêté de servitude gratuite - MERIGNAC – impasse des Jonquilles – association syndicale du lotissement le Haut des Ontines - 21.2111.831.te0005.05P124O019.
- 2014/3440 du 24/09/2014 - Arrêté d'indemnisation - Arrêté n° 2014/1281 du 18/07/2014 complété - AMBARES ET LAGRAVE – 7 rue Marceau – consorts BAUSELA - 11 637 € - 2112.822.TL00.05P066O001.
- 2014/3441 du 24/09/2014 - Arrêté d'acquisition - Arrêté 2014/1607 du 12/08/2014 annulé - SAINT AUBIN DE MEDOC – chemin des Vignes – Mme MACIAS - 1 200 € - 21.2111.822.05P075O013.
- 2014/3560 du 29/09/2014 - Arrêté d'acquisition - PAREMPUYRE – 40ter rue de Bigeau – M. et Mme Galy-Ramounot - 6 870 € - 2112.822.TN00.05P066O021.
- 2014/3793 du 07/10/2014 - Arrêté d'acquisition + travaux - BLANQUEFORT – rue des Gravières – M. et Mme URIER - 16 143,27 € - 2112.822.TC00.05P086O003.
- 2014/3794 du 07/10/2014 - Arrêté d'acquisition - VILLENAVE D'ORNON – 572 route de Toulouse – SCI GERBEAU - 864 € - 2112.822.TM00.05P06O004.
- 2014/3795 du 07/10/2014 - Arrêté d'acquisition - PESSAC 60-62 avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny – M. et Mme LABESQUE-FAURE - 25 000 € - 2112.822.TC00.05P086O003.
- 2014/3796 du 07/10/2014 - Arrêté de cession - LE HAILLAN – avenue de Magudas – SCI JTC - 15 600 € - 77.775.31P121O008.KD00.
- 2014/3797 du 07/10/2014 - Arrêté d'acquisition + travaux Tram Train - BRUGES – 15 rue Pierre Andron – M. et Mme BRAUT - 41 495,45 € - 21.2111.31P121O002T002.
- 2014/3798 du 07/10/2014 - Arrêté d'acquisition gratuite - EYSINES – 33 rue des Graves – M. BERTRAND - 2013.TN011.01.05P066O012.
- 2014/3799 du 07/10/2014 - Arrêté d'acquisition - PESSAC – 87 avenue de Magonty – M. et Mme BARRAUD - 2 450 € - 2111.822.TM00.05P066O002.
- 2014/3800 du 07/10/2014 - Arrêté d'acquisition - LE BOUSCAT – rue de Caudéran – M. et Mme ARNAUD - 17 200 € - 2112.822.TC00.05P086O003.
- 2014/3801 du 07/10/2014 - Arrêté d'acquisition - PESSAC – 64 avenue de Magonty – Mme TAJAN - 750 € - 2112.822.TM00.05P066O022.
- 2014/3802 du 07/10/2014 - Arrêté d'acquisition - PESSAC – 42bis avenue de Magonty – M. et Mme DROUX - 550 € - 2112.822.TM00.05P066O022.
- 2014/3803 du 07/10/2014 - Arrêté d'acquisition - PESSAC – 63 avenue de Magonty – M. et Mme VIDAL - 4 550 € - 2112.822.TM00.05P066O022.

- 2014/3804 du 07/10/2014 - Arrêté d'acquisition - BLANQUEFORT – 26a rue du Vivey – M. LACOSTE - 3 300 € - 2112.822.TC00.05P086O003.

- 2014/3805 du 07/10/2014 - Arrêté d'acquisition - BLANQUEFORT – 26b rue du Vivey – Mme DUPEROIR - 4 550 € - 2112.822.TC00.05P086O003.

- 2014/3847 du 09/10/2014 - Arrêté de servitude gratuite - AMBES – rue Ampère – association syndicale libre du lotissement Ampère - 21.2111.831.TE00.05P124O019.

- 2014/3848 du 10/10/2014 - Arrêté de transfert de gestion gratuit - PESSAC – rue Frédéric Mistral – Etat Ministère de l'Ecologie du Développement Durable et de l'Energie.

- CONVENTION D'OCCUPATION PRECAIRE - BORDEAUX – terrain RW 10 – Banque LCL.

- CONVENTION D'OCCUPATION PRECAIRE - VILLENAVE D'ORNON – 2bis rue Aurélie Ducros – M. et Mme MASSAROTTI.

- PRET A USAGE - FLOIRAC – 8 rue Jules Guesde – Commune.

- CONVENTION D'OCCUPATION PRECAIRE - EYSINES – 4 rue André Blanc – M. et Mme DARLES.

- CONVENTION D'OCCUPATION PRECAIRE - EYSINES – 1 rue des peupliers – Commune.

- CONVENTION D'OCCUPATION PRECAIRE - BLANQUEFORT – 7 rue des Fauvettes – M. et Mme BALTA.

- CONVENTION D'OCCUPATION PRECAIRE - PESSAC – 118 bis avenue de Canéjan – Commune.

POLE DE LA PROXIMITE

Direction de la Voirie

- 2014/1889 du 21 août 2014 – Pessac – rue Nelson Mandela et extrémité en impasse de la rue Ducourt – Classement.

- 2014/3408 du 18 septembre 2014 – Pessac – rue Nelson Mandela – Classement des parcelles longitudinales BO 689 et 697.

- 2014/3409 du 18 septembre 2014 – Autorisation d'occupation temporaire (AOT) par mise à disposition du domaine public routier, délivrée à la société Bouygues Immobilier pour la création d'un accès légers à Bordeaux, rue de Gironde.

- 2014/3842 du 8 octobre 2014 – Saint Médard en Jalles – rue Pierre de Coubertin et rue Léo Lagrange – Approbation du plan d'alignement et classement d'office de voies.

- 2014/3843 du 8 octobre 2014 – Bordeaux – rue Taudin – Approbation du plan modificatif d'alignement.

- 2014/3844 du 8 octobre 2014 – Pessac – allée de l'Aurore – Déclassement de la parcelle 318 CN 674 domaine public routier.

Communication effectuée

M. le Président Alain JUPPÉ : Bien notre séance du vendredi 31 octobre est ouverte. Je voudrais commencer par évoquer la mémoire d'un homme qui a beaucoup fait pour la renaissance de notre ville de Bordeaux et au-delà de notre agglomération, je veux parler de Michel CORAJOURD. C'était un homme tout à fait exceptionnel, Grand Prix d'urbanisme en 2003, auteur de beaucoup de projets magnifiques à Lyon, à Paris, et dans beaucoup de villes de France ou à l'étranger. J'avais noué avec lui une relation personnelle très féconde, c'était un homme qui avait beaucoup de sensibilité, beaucoup d'humanité et, en même temps, une grande simplicité dans la façon d'aborder le travail d'architecte et de paysagiste.

Vous êtes tous témoins de la réussite de son opération de rénovation des quais de la Garonne à Bordeaux, qui est un équipement bien évidemment d'intérêt métropolitain. Le Miroir d'eau est devenu un symbole de notre agglomération, et je pense qu'il serait bien que nous lui rendions hommage. La tradition, c'est que nous observions des minutes de silence à la mémoire des élus qui nous quittent, mais on pourrait le faire aussi, je pense, à la mémoire de Michel CORAJOURD si vous en étiez d'accord. Il était encore à Bordeaux, il y a 15 jours, à Caudéran, au travail, pour préparer le réaménagement de la Rue Dauphine. Il est allé jusqu'au bout du rouleau, il était très fatigué, mais il n'a pas arrêté. Je vous propose d'observer une minute de silence à sa mémoire.

(Minute de silence à la mémoire de Michel CORAJOURD)

Je vous remercie.

Avant d'entrer dans l'ordre du jour à proprement parler, je voudrais dire un mot d'une décision dont vous avez tous pris connaissance et qui a des conséquences importantes pour la vie de notre Métropole, je veux parler bien sûr de l'annulation par le Tribunal Administratif de Bordeaux des arrêtés préfectoraux de déclaration d'utilité publique du tram-train du Médoc et de la ligne D.

Sans entrer dans des détails juridiques, cette annulation se fonde, d'après notre analyse, sur un vice de forme, le Tribunal considère que les informations mises à la disposition du public lors des enquêtes d'utilité publique, ces informations n'ont pas été suffisamment précises ou certaines même ont été erronées, c'est donc sur ce motif que le Tribunal annule.

J'ai immédiatement réuni les Vice-présidents et les Maires concernés à la fois par le tram-train du Médoc et par la ligne D pour que nous décidions ensemble de l'attitude à adopter. Nous avons d'abord manifesté notre solidarité, cela va de soi ; ensuite, notre détermination à poursuivre l'équipement de notre agglomération en moyens de transport modernes et, chaque fois que c'est possible, le tramway. Et nous avons également décidé d'un certain nombre de mesures sur le tram-train et sur la ligne D.

Quelles sont ces mesures ? D'abord faire appel des décisions du Tribunal Administratif, car il me semble qu'un certain nombre de faits invoqués sont erronés. Il a fallu que nous vérifiions notre intérêt pour agir puisque ce sont les arrêtés préfectoraux qui ont été annulés, mais les services juridiques après vérification me disent que nous pourrions faire appel, puisque nous avons été partie prenante dans la procédure.

Deuxième décision que nous avons prise, comme l'appel peut durer deux ans, il est difficile de donner un délai précis, nous avons décidé de relancer des déclarations d'utilité publique en nous mettant parfaitement en harmonie, si je puis dire, avec les exigences du Tribunal Administratif. Ceci est particulièrement vrai pour la ligne D.

S'agissant de la poursuite des travaux, là encore il y a des questions juridiques à affiner. Sur la ligne D, cela me paraît difficile puisqu'ils n'ont pas encore commencé à proprement parler, seules des déviations de bus ou des déviations de réseau ont été engagées. Sur le tram-train, les choses sont très avancées. Le chantier est réalisé aux 2/3 ou aux 3/4 et nous sommes en train de regarder les conséquences exactes de la décision. Nous ne pouvons plus exproprier puisqu'il n'y a plus de déclaration d'utilité publique. En revanche, nous pouvons continuer à procéder à des acquisitions amiables et il se trouve qu'il n'y a plus qu'une seule emprise foncière, je crois, une seule propriété qui pourrait faire l'objet de cette acquisition amiable.

Pour le reste, nous sommes en train de vérifier s'il faut demander un sursis à exécution pour la poursuite des travaux ou si nous pouvons le faire sans sursis à exécution dès lors que nous sommes sur un terrain, propriété de la Communauté urbaine. C'est dans les jours qui viennent que nous pourrions trancher cette question.

Voilà les informations que je souhaitais vous donner. J'imagine que plusieurs d'entre vous souhaiteront s'exprimer ou réagir sur cette question.

M. Noël MAMÈRE : Oui Monsieur le Président, pour vous poser et pour poser la question au Président et aux services, de savoir si les travaux en cours ont été interrompus puisqu'il y a eu une décision du Tribunal Administratif, et profiter de cette occasion pour dire que nous sommes confrontés dans ce pays à un certain nombre de projets qui se voient contestés par le public et par une grande partie de l'opinion et qu'il est sans doute grand temps de s'engager, ce n'est sans doute pas le lieu ici de le faire, mais il est utile de le dire dans notre Etablissement public, de revoir les procédures d'utilité publique qui sont aujourd'hui complètement caduques et qui ont des limites démocratiques très importantes.

Quand on regarde au-delà de notre pays, que l'on regarde ce qui se fait en Allemagne, je pense en particulier à l'épisode de la Gare de Stuttgart, ou quand on regarde ce qui se passe au Danemark avec les conférences des citoyens qui existent depuis 1989, on se dit que pour des projets de cette importance, il faudrait élargir l'espace démocratique pour arriver à des décisions qui soient acceptées par l'ensemble des parties.

Je crois que sur cette affaire du tram-train, on me dit que c'est la déclaration d'utilité publique seulement qui est mise en cause et non pas le projet, mais ça doit nous interroger les uns et les autres et en particulier ceux qui sont parlementaires aujourd'hui sur la nécessaire réforme des procédures d'utilité publique et des procédures de consultation, parce que je crois que dans l'avenir, nous serons encore confrontés les uns et les autres sur des projets d'importance et des projets d'aménagement du territoire à des difficultés qui mettront en cause la légitimité démocratique des représentants du peuple, avec ce sentiment très fort exprimé par le peuple de ce que les représentants ne représentent plus rien sinon qu'eux-mêmes.

Je crois que si nous voulons contribuer à réconcilier les politiques avec les citoyens, nous devons nous engager dans ces procédures de modernisation démocratique des enquêtes d'utilité publique et des procédures concernant l'aménagement du territoire.

M. Pierre HURMIC : Oui, Monsieur le Président, votre commentaire des jugements du Tribunal Administratif de Bordeaux est effectivement prudent et modéré. Cela étant, je pense qu'il ne faut pas que l'on se cache non plus la sévérité des attendus du Tribunal Administratif. Vous avez parlé de propos qui nous étaient reprochés comme n'étant pas assez précis et erronés. Non, le Tribunal Administratif va beaucoup plus loin que ça, puisque le Tribunal Administratif dit clairement, je cite : « L'évaluation du projet n'est pas sincère et réaliste. Le public n'a pas été à même d'apprécier l'utilité publique de l'opération ». Ça veut dire que les critiques du Tribunal Administratif sont assez sévères sur la façon dont ce dossier a été mené.

La Communauté urbaine a décidé de faire appel, vous avez raison Monsieur le Président, je pense que dans un Etat de droit, le double degré de juridiction est bien sûr un droit pour tout le monde et dans la mesure où nous sommes insatisfaits de la décision rendue, il est utile et prudent que nous fassions appel de la décision. C'était ma première observation.

La deuxième observation est liée précisément au tram-train. Tram-train, je ne suis pas persuadé que la décision du Tribunal Administratif nous amène à prendre du retard sur ce dossier dans la mesure où, vous le savez, ce sont surtout les carences de la SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français) qui ont fait prendre deux ans de retard à ce dossier. La ligne tram-train devait être livrée sauf erreur de ma part au mois de septembre 2015, elle ne le sera pas avant septembre... enfin en tout cas le deuxième semestre de l'année 2017, la SNCF ayant soudainement découvert qu'elle devait faire des études supplémentaires sur le partage des passages à niveau entre le tram et le train, donc on a pris de fait indépendamment

de la Communauté urbaine et du Tribunal Administratif, deux ans de retard du fait de la SNCF. Je pense que c'est mieux en le disant.

Troisième et dernière observation que je voudrais faire sur ce dossier. Hier, j'ai été alerté par des riverains de la ligne tram-train, plus précisément sur le territoire de la commune de Bruges et à proximité d'un des ouvrages majeurs du tram-train, je veux parler du Pont de Beyerman. Les riverains s'étonnent. D'abord ils disent : « Les travaux continuent » certes, les travaux continuent. Vous avez rappelé, Monsieur le Président, à juste titre, dans quelles conditions ils se poursuivaient, mais ce qui les étonne, c'est l'intensification donnée aux travaux. Ils disent « Depuis que le jugement du Tribunal Administratif est intervenu, on ne les a jamais vus autant travailler sur le chantier. Le matin, ils démarrent à 7 heures, le soir à 18 heures, 19 heures, ils sont encore là ». Moi, j'y étais à 18 heures hier soir, à la tombée de la nuit, je vous promets qu'ils étaient encore en train de couler du béton pour les piles de ce futur pont gigantesque qui fera, vous le savez, 8 mètres de haut, 72 mètres de longueur. Donc les travaux, je ne voudrais pas que les entreprises veuillent à tout prix mettre la Communauté urbaine devant le fait accompli, accélèrent les travaux en attendant l'issue de la procédure. Je pense, Monsieur le Président, que ce n'est pas seulement un incident, je pense que ça mérite d'être relevé, les entreprises peuvent être utilement interrogées par la Communauté urbaine pour savoir si oui ou non, elles cherchent à tout prix à nous mettre devant le fait accompli en accélérant les travaux sur ce tram-train dont la déclaration d'utilité publique vient d'être annulée par le Tribunal Administratif. Voilà les trois observations que je souhaitais faire sur cette question.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci, c'est bien la première fois que nous nous inquiétons de la rapidité d'exécution de travaux, en général on a plutôt des retards. En tout cas, je peux vous dire qu'aucune instruction n'a été donnée pour accélérer les travaux. Il faut se méfier de l'impression des riverains tout simplement....C'est tout simplement le déroulement du chantier.

M. Pierre HURMIC : À 18 heures, Monsieur le Président, ils coulaient du béton.

M. le Président Alain JUPPÉ : On vérifiera, mais moi, cela me paraît...

M. Pierre HURMIC : Oui, moi, j'ai vu 18 heures, à la nuit tombante.

M. le Président Alain JUPPÉ : ... très problématique. Madame TERRAZA, qui est sur le terrain.

Mme Brigitte TERRAZA : Oui, moi je m'inscris totalement en faux concernant ce qui vient d'être dit. Les travaux actuels....

M. le Président Alain JUPPÉ : Par qui Madame ? Par qui ?

Mme Brigitte TERRAZA : Par Monsieur HURMIC, bien sûr. Donc ces travaux étaient prévus de longue date. Un courrier a été envoyé à tous les riverains par la Communauté urbaine, il y a maintenant 15 jours. Ce sont les travaux qui terminent justement effectivement les piliers du pont et ils étaient prévus sur fin octobre et la première quinzaine de novembre. Ils ont été engagés comme ça. Ça fait des mois que cette entreprise travaille la nuit. Vous avez peut-être été alerté, vous, par un ou deux riverains, moi depuis que cette décision a été prise, ce que je peux vous dire, c'est que tous les jours, des Brugeais de la ligne du tram-train comme de la ligne D sont très inquiets surtout du retard qui est pris sur ce chantier parce que tous... il y a une majorité silencieuse, mais énorme qui n'attend que ce tram pour aussi pouvoir bénéficier de transports en commun dignes de ce nom sur une commune de la première couronne de Bordeaux. Voilà ce que je peux vous dire. Ces travaux n'ont pas été intensifiés, ils sont intenses depuis le début et ça continue. Et ça va s'arrêter, comme il était prévu dans le calendrier de La Cub, la deuxième semaine de novembre.

M. Max GUICHARD : Oui, Monsieur le Président, Chers Collègues, la décision prise par le Tribunal Administratif de Bordeaux d'annuler ces déclarations d'utilité publique, pose de nombreuses questions.

Commençons par dire que le groupe des élus communistes s'était prononcé contre les opérations d'extension du tramway, contre la création de la ligne D, et avait émis des réserves sur le projet de tram-train. Le développement des réseaux de transport en site propre et notamment ferrés, est un enjeu qui importe beaucoup aux yeux des élus communistes, mais ceci ne peut justifier une politique du « tout tramway » qui privilégie le développement d'un réseau en étoile sur des distances trop longues.

Ces décisions d'extension sont d'autant plus dommageables que les réponses circulaires avec - excusez-moi - la ligne ceinture ferroviaire offrent une alternative très efficace et peu coûteuse que les majorités successives à La Cub ignorent trop.

Nous sommes cependant surpris de la décision du Tribunal Administratif, qu'un Tribunal se saisisse de l'opportunité sociale et économique d'un projet de transport en commun nous questionne. Ces interrogations sur la rentabilité socio-économique relèvent, selon nous, de la responsabilité des instances démocratiques et donc en l'occurrence du Conseil de Cub et des Conseils municipaux. Nous n'étions pas toujours d'accord, mais ces instances démocratiques ont fait leur choix en 2009, et je dois dire que je me trouve en accord avec la première intervention de Noël MAMÈRE qui, pour la résumer, si j'ai bien compris, demande de revisiter les procédures administratives pour plus de démocratie. Si je peux le résumer, si je ne me suis pas trompé. Si je me suis trompé, Noël MAMÈRE me rectifiera.

Pour notre part, au vu des circonstances, nous pensons que notre Etablissement doit tout mettre en œuvre pour que se finalise la ligne du Médoc et vous aurez là tout notre soutien, Monsieur le Président. Pour ce qui est du reste, nous pensons qu'il

faut que nous nous saisissons de cette malheureuse situation pour réévaluer nos dossiers, que ce soit la ligne D, mais aussi la réflexion autour du SDODM (Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains). Pour notre part, nous restons convaincus que le tram ne peut être la seule réponse aux besoins de transport en commun de la population.

Nous devons plus et mieux utiliser le train avec la ligne de ceinture bien évidemment, mais aussi comme le montrent les études engagées sur la presqu'île, sur l'ensemble de l'agglomération.

Enfin nous restons convaincus que sur les zones moins densément peuplées, les Bus à Haut Niveau de Service peuvent être en adéquation avec les besoins. Cette option pourrait nous permettre de démultiplier les projets et ainsi offrir une plus grande qualité de transport à l'ensemble de la population. Je vous remercie.

M. Gérard CHAUSSET : Oui Monsieur le Président, Chers Collègues, à mon tour aussi d'intervenir sur un point bien sûr particulier parce que j'ai été Vice-président pendant les six dernières années et donc, comme je l'ai dit à plusieurs reprises, j'assume bien sûr la responsabilité qui était la mienne en tant qu'élu, Vice-président en charge de ces dossiers.

Sur un certain nombre de points qui ont été évoqués, notamment par rapport justement aux procédures administratives, je pense bien sûr que l'on peut les améliorer, et il faut toujours essayer d'améliorer les choses.

En tout état de cause, moi je voulais apporter aussi quelques précisions et informations. Ces projets n'ont pas été faits sans démocratie locale. Sur la troisième phase du tramway, il y a eu plus de quarante réunions de concertation peut-être imparfaites, mais je peux dire qu'elles ont été quand même menées plutôt à bien puisque même le Tribunal Administratif n'a pas retenu, en tout cas, cette requête en annulation au niveau des réunions de concertation. Et plus de quarante réunions de concertation où d'ailleurs les associations requérantes ne sont jamais venues participer au débat public. Moi j'aurais bien voulu profiter des lumières de certaines associations, au moment où les projets étaient débattus. C'était quand même là où il fallait être. Alors que l'on fasse des recours, on est un pays démocratique, c'est tout à fait légitime si elles le souhaitent, mais en tout état de cause, je rappelle qu'un certain nombre d'associations n'ont jamais participé à aucune des réunions de concertation. Je l'ai dit et je ne cesserai de le répéter.

Autre point, on n'a pas fait que des réunions de concertation, on a reçu individuellement les riverains qui le demandaient, les associations qui le demandaient, qu'elles soient associations de commerçants, de riverains, ou même des concessionnaires automobiles. Donc le travail n'a peut-être pas été parfait, mais en tout état de cause je ne pense pas qu'il y ait eu un déficit à ce niveau-là, même si on peut bien sûr toujours améliorer les choses.

Quant aux arrêts du Tribunal Administratif, là pareil, je ne vais pas mettre en cause la justice de notre pays. Il est évident que, de toute façon, si il annule deux déclarations d'utilité publique, c'est forcément parce qu'il estime qu'il va émettre forcément un

jugement sévère, il ne va pas annuler une déclaration d'utilité publique pour des brouillies, donc forcément il juge qu'il y a des choses qui n'ont pas été. Donc là je rejoindrai sûrement aussi Noël MAMÈRE là-dessus, je pense que oui, il faut que l'on travaille sur les procédures administratives. Je rappelle que les déclarations d'utilité publique ne sont pas, enfin les enquêtes n'étaient pas le seul fait de la Communauté urbaine. Ce sont les services de l'État et le Préfet qui ont validé les dossiers et un certain nombre de choses qui sont reprochées à la Communauté urbaine, soi-disant l'opacité des chiffres, des calculs. En fait la Communauté urbaine ne fait que répondre à des normes qui lui sont imposées, et c'est vrai qu'elles peuvent paraître parfois un peu difficiles à comprendre pour le quidam.

Mais en tout état de cause, ces dossiers de DUP (Déclaration d'Utilité Publique) sur la ligne D, le dossier de DUP sur le tram-train du Médoc, comme les autres dossiers de DUP sur les extensions, mais comme les autres dossiers de DUP un peu partout en France, sont souvent montés par les mêmes cabinets, c'est souvent SYSTRA ou EGIS pour ne pas les nommer ou d'autres, et sont menés de la même façon. Il n'y a pas eu des dossiers spécifiques pour embrouiller la population et qu'elle ait une mauvaise appréciation. J'ai lu aussi un certain nombre de propos sur les services de la Communauté urbaine et moi, pour avoir travaillé avec eux pendant ces années, je voulais aussi les assurer en tout cas de mon soutien personnel, et je pense, de la plupart des élus, et bien sûr de leurs compétences.

Ceci dit, bien sûr, il faut tirer leçon de cette déconvenue. En tout état de cause, lors des prochaines DUP, je pense qu'il y a un travail de communication, il faut sûrement être plus explicite, il faut être plus pédagogique et c'est peut-être là-dessus où le tribunal a raison. Il faut que le citoyen lambda ou la citoyenne lambda puisse mieux comprendre un dossier d'utilité publique. Ça, je pense que l'on doit y travailler et la Communauté urbaine peut être, pourquoi pas une fois n'est pas coutume, pionnière aussi dans ce domaine-là. Je pense qu'il faudra utiliser ces deux nouvelles DUP pour améliorer la situation.

En ce qui concerne, pour terminer, le tram-train, je suis tout à fait en accord avec vous sur les travaux. D'abord lorsque l'on est attaqué juridiquement, il faut répondre juridiquement. C'est-à-dire « Est-ce que l'on a le droit de faire les travaux ou pas ? » On a le droit de faire les travaux, on est dans notre plein droit. D'abord la plupart des acquisitions ont été faites à l'amiable donc on peut poursuivre les travaux s'il n'y a pas de jurisprudence contraire et s'il n'y a pas de rétroactivité dans le jugement. Et surtout si on a l'intention de le poursuivre. Donc je pense que la décision est bonne, si on reste, si la Communauté urbaine reste dans le droit. Et je pense que ça c'est important.

Et pour terminer sur le tram-train, je vois beaucoup de désinformations et de reproches sur ce projet. Et pour rebondir sur ce qu'a dit Max aussi, je pense que ce qui est important, c'est de faire des projets évolutifs et réversibles. Et quel est l'enseignement du tram-train ? Pourquoi aujourd'hui est on en mesure de construire une ligne non pas uniquement de tramway, mais une ligne qui peut recevoir du tramway, du tram-train éventuellement ou du TER (Train Express Régional), pourquoi on peut le faire aujourd'hui ? Parce que les anciens, lorsqu'ils ont construit la ligne du Verdon certes, ils ont construit une ligne en voie unique, mais ils ont préservé l'avenir en laissant une emprise pour le futur. Et qu'est-ce que l'on fait

aujourd'hui ? En fait, tout simplement, on met en place ce qu'avaient préservé les anciens, c'est-à-dire construire une voie capable de, justement, mettre plus de circulation. Alors on nous reproche, on nous dit « Oui, ce n'était pas à vous le faire », j'ai même lu « C'est à la SNCF de remettre plus de trains et tout ». Mais, moi, je vais vous dire une chose, je ne crois pas que la SNCF et RFF (Réseau Ferré de France) sont en mesure ou seraient en mesure de doubler la voie jusqu'à Blanquefort ni encore jusqu'au Verdon.

Donc ce qu'a fait la Communauté urbaine aujourd'hui, c'est un projet qui me semble intelligent, qui est peut-être mal compris, mal expliqué, mais qui en tout cas pour ceux qui souhaitent la revitalisation de la ligne de ceinture, c'est le projet qui pourra, et j'en ai terminé, revitaliser la ligne de ceinture. On pourra aussi bien aller jusqu'à Pessac Centre, aussi bien jusqu'à Pessac/Saint-Jean et on pourra aussi bien aller par le Pont Chaban-Delmas jusqu'à Cenon Pont-Rouge parce que l'on développera vraiment le réseau.

Voilà je vous remercie Messieurs.

Mme Michèle DELAUNAY : Monsieur le Président, au point où nous en sommes, c'est-à-dire en attendant l'appel et son résultat, je n'interviendrai que sur un point. J'ai écouté, si on peut dire dans la presse, que vous vous offusquiez beaucoup du nouveau retard pris. Mais, à ma connaissance, ce retard n'est pas le premier et vous aviez décidé, je crois en 2010, dans un contexte électoral particulier, de repousser le début des travaux. Ceci a été fait de nouveau dans la perspective des municipales. Alors, dans ce cas, avec ces retards déjà acquis, validés par vous-même, ne fallait-il pas attendre que le recours soit levé ? Moi j'avoue que je ne comprends pas, là, il y a une sorte d'attitude à deux faces qui n'est pas très claire pour les Bordelais.

M. le Président Alain JUPPÉ : Je pense que votre voisin immédiat pourrait répondre à votre question puisque c'est une décision que nous avons prise ensemble.

M. Patrick BOBET : Oui, merci Monsieur le Président, mes Chers Collègues. Nous allons finir notre Conseil dans quelques heures peut-être avec le dossier 67 qui traite de l'îlot Renault au Bouscat. C'est ce vaste programme immobilier d'habitat, d'espaces publics, d'actions commerciales qui bien sûr, depuis le début, depuis quatre ans maintenant, tient compte de la desserte par le tramway. Qu'en sera-t-il demain sur ce dossier sans tramway en perspective... ? Je ne pense pas qu'il sera remis en question complètement, mais pour le moins, il risque d'être un peu étalé dans le temps et retardé pour partie. Ça, c'est pour le Bouscat. Mais qu'en sera-t-il surtout pour tous les autres dossiers dans le programme « 50 000 logements » le long des axes de TCSP (Transport en Commun en Site Propre) qui risquent purement et simplement d'être reportés pour quelques années. J'en suis à peu près convaincu sur le Bouscat, sur Bruges, sur Eysines vraisemblablement.

Se pose le problème de la vérité des chiffres. Si l'on tient compte de la population attendue de manière extrêmement transparente et logique, c'est une chose. Si on

considère que nous attendons que ces populations arrivent pour que le dossier soit ficelé, on n'y arrivera pas. Et je pense que dans le recours qui est fait, le jugement du Tribunal tient compte de ces chiffres, pas comme nous, enfin, il n'a pas la même approche tout au moins de ces chiffres-là. Je pense que c'est dangereux, c'est un peu l'histoire de l'œuf et la poule tout simplement. Si nous attendons le tramway pour faire des travaux de logement et si les autres attendent le contraire, ça n'avancera jamais. Donc je pense que ce dossier est malheureusement très très complexe et je crois que nous devons continuer de prévoir du tram ou tout au moins du TCSP pour que les populations arrivent le long de ces axes.

M. Alain ANZIANI : Oui, Monsieur le Président, mes Chers Collègues, un mot d'abord sur les deux jugements. Moi, j'observe qu'ils sont très motivés. Ils sont très motivés, ce qui montre que le juge, aujourd'hui, a beaucoup d'exigences peut-être plus que dans une autre période. Mais si le juge a plus d'exigences, c'est aussi parce que le législateur en a davantage. Si vous lisez bien les deux jugements, vous verrez que le Tribunal Administratif prend soin de reproduire quasiment intégralement deux grandes parties du Code des Transports. Et donc le Tribunal ne fait que se caler sur les exigences du législateur qui a élaboré le Code des Transports. Et si le législateur aujourd'hui est plus exigeant, c'est parce qu'effectivement, et je rejoins Monsieur MAMÈRE et Max GUICHARD, parce qu'il y a une exigence démocratique aujourd'hui qui est supérieure. Je crois qu'il faut partir de cette façon, plutôt que de critiquer des juges. Je ne crois pas que ce soit la question exactement posée ici.

Deuxième point, que dit ce jugement ? Il dit tout simplement que le dossier d'enquête publique n'a pas porté à la connaissance du public des éléments suffisants, clairs et intelligibles pour permettre au public de se faire une opinion sur le caractère utile des travaux qui étaient proposés. Voilà ce que dit le jugement, donc il ne dit pas davantage, mais il ne dit pas moins non plus. Il ne dit que ça parce que ça lui a suffi pour annuler les deux arrêtés, peut-être qu'il aurait dit autre chose si ce premier moyen, comme on dit dans notre langage technique, n'avait pas été retenu.

Allons au-delà. Le jugement, à mon avis, pêche sur un point. C'est qu'il ne prend pas en compte ce que l'on appelle la fréquentation née de l'effet réseau. Le jugement sans doute regarde trop les segments et ne regarde pas l'ensemble de réseau. Que se passe-t-il une fois que tout est terminé ? Une fois que tout sera terminé, c'est évident qu'il y aura une fréquentation qui sera beaucoup plus forte. Je crois qu'effectivement, il faut faire appel, je crois qu'il faut engager une nouvelle enquête publique. Dans l'enquête publique, il y a des éléments nouveaux, Gérard CHAUSSET ne l'a pas dit tout à l'heure, mais je lui rends ce qui lui appartient, sans doute que les coûts mêmes du tramway peuvent être modifiés. Aujourd'hui, il y a des techniques différentes qui font qu'on ne déplace plus nécessairement les réseaux et que donc le coût à ce moment-là du kilomètre est moins important, et donc on voit bien que l'économie générale se modifie.

Moi je souhaite que l'on conserve les tracés actuels de la ligne D, et on ne les modifie pas.

Je pense que si on commence par modifier le tracé actuel de la ligne D, nous ne savons pas où nous allons, nous repartons de zéro et, à ce moment-là, c'est la boîte

de Pandore qui est ouverte. Dans la situation, aujourd'hui qui est la nôtre, je crois qu'il est beaucoup plus sage de conserver les tramways.

Je terminerai en disant ce sur quoi nous sommes tous d'accord, on l'a dit l'autre jour à la conférence de presse, surtout ne remettons pas en cause l'intérêt du tramway. Et poursuivons le développement du tramway. S'il y a quand même aujourd'hui un investissement qui, dans notre Communauté urbaine, est plébiscité par nos habitants, c'est le tramway. Et ils le plébiscitent non pas avec un sondage, ils le plébiscitent avec leur comportement. Les lignes sont aujourd'hui ultra fréquentées, c'est un succès qui de visu peut évidemment être démontré, donc ce plus grand succès de la Communauté urbaine, ne le remettons pas en cause, mais au contraire poursuivons dans le tramway, même si je comprends tout à fait qu'avoir une politique ambitieuse de tramway, y compris à travers le SDODM (Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains) que nous avons adopté, ne signifie pas que l'on va remettre en question les bus et la réorganisation des bus. Les deux peuvent aller de pair dans une enveloppe budgétaire qui sera évidemment contrainte, ça nous le savons.

Mme Marie-Christine BOUTHEAU : Oui dans ce débat sur la délégation de service de transport, je voulais apporter un témoignage.

M. le Président Alain JUPPÉ : On n'est pas dans la délégation.

Mme Marie-Christine BOUTHEAU : Pardon oui, pas dans la délégation, mais dans ce débat sur les transports, puisque c'est le global. Je voulais apporter un témoignage qui est peut-être un petit peu décalé par rapport aux autres interventions puisqu'il y a un historique d'enquête publique, de concertation, de choix, d'arbitrage. Moi, je suis simplement nouvelle élue depuis mars 2014. Et en fait, depuis que je suis élue à la Communauté urbaine, quand j'arrive au travail, tout le monde se jette sur moi pour me dire : « Oh là là, tel bus, telle chose... » Et je voulais mettre mon intervention à un niveau peut-être très « vie quotidienne », sans pour autant dire que je représente, à moi toute seule, toutes les personnes qui prennent le tramway. Je le prends moi-même et je pense qu'il faut être attentif au fait que ce sont des parents, ce sont des jeunes adolescents qui, tous les matins, vont à l'école et accompagnent leurs enfants. Si vous êtes dans des conseils de parents d'élèves, vous savez quel est le stress qu'il y a autour des écoles. On vit dans une société où il faut, tous les matins, accompagner les enfants, aller à son travail, faire des ruptures de charge. Tout le monde est extrêmement stressé et dans les transports, ça affecte la vie quotidienne des gens. Je pourrais vous citer, on me dit ici : « Il faut attendre 55 minutes à tel endroit pour faire 7 kilomètres » « Il faut attendre sous la pluie », « On ne peut pas rentrer une poussette, etc. ».

Ces gens-là ne sont pas contre les élus, mais il faut vraiment avoir en tête qu'ils ont l'impression de ne pas vraiment savoir à qui s'adresser lorsqu'il y a quelque chose qui leur semble aberrant. Et je pense que lorsque l'on parle d'utilité publique, de démocratie, il faut aussi qu'il y ait une forme de démocratie au quotidien avec peut-

être des comités de ligne ou des réponses à des questions qui font la vie quotidienne des habitants de la Communauté.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci Madame. Nous vivons tous dans un stress terrible, c'est vrai, surtout quand on le répète matin, midi et soir. Je voudrais quand même rappeler le fantastique succès du réseau de transport que nous avons développé depuis 15 ans. Peut-être que le matin, c'est un peu dur de rentrer dans certaines rames de tramway, c'est pour ça que l'on va faire des services partiels. Mais enfin, ne jetons pas le bébé avec l'eau du bain. Et le taux de satisfaction de nos usagers des transports en commun est supérieur à 90 %. Qu'il y ait des améliorations à apporter, mais de grâce, n'allons pas expliquer que tout est terrible dans notre agglomération. Je vous rappelle aussi que 96 % des Bordelais sont heureux de vivre à Bordeaux, et c'est à peu près pareil dans toutes les communes de l'agglomération. C'est pour parler du stress, Madame, parce que l'on nous en parle matin, midi et soir.

Mme Marie-Christine BOUTHEAU : Je ne remets pas en cause le niveau de satisfaction quotidien, mais il n'en demeure pas moins que, pour les personnes qui prennent quotidiennement soit le bus, soit le tramway, il y a quand même des difficultés. Et il faut en être conscient, je veux dire le matin dans certains tramway...

M. le Président Alain JUPPÉ : Très bien, vous aviez terminé, je crois votre intervention, Madame. On en est bien conscient, on en reparlera tout à l'heure à propos de la DSP (Délégation de Service Public) où il y a beaucoup d'améliorations à apporter, ce n'est pas ce que j'ai voulu dire. Madame BOST ?

Mme Christine BOST : Merci, Monsieur le Président, Madame BOST qui vit dans le stress depuis le 23 octobre dernier, puisque évidemment pour les habitants de la commune, pour les habitants du cadran Nord-Ouest et je dirais même au-delà, la décision du Tribunal Administratif est vraiment un coup extrêmement dur qui est porté pour notre territoire. Je ne commenterai pas bien sûr la décision de justice, certains d'entre vous l'ont déjà fait. Je voudrais simplement attirer l'attention de chacune et chacun sur l'impérieuse nécessité de travailler vite et bien, bien évidemment, pour relancer l'enquête publique, pour relancer une enquête publique qui, Monsieur le Président, vous l'avez affirmé à plusieurs reprises, j'aimerais que vous puissiez le redire aussi ce matin, que nous puissions ne pas modifier le tracé et que la ligne D soit bien effective en tramway de Cantinolle jusqu'aux Quinconces et inversement. Parce que nos populations attendent. Le cadran Nord-Ouest c'est plus de 150 000 habitants qui seront demain, nous le souhaitons, desservis à la fois par le tram-train du Médoc et par la ligne D. C'est le seul cadran qui, aujourd'hui, ne bénéficie pas d'un transport en commun performant. C'est un cadran aussi qui permet une ouverture sur le Médoc. Bien évidemment, si l'on a choisi dans l'enquête publique et dans la DUP d'implanter sur Cantinolle un parc relais dimensionné à 500 places, c'est pour permettre bien sûr d'accueillir les habitants du Haillan, du Taillan, de Saint-Médard, de Saint-Aubin et au-delà, du Pian Médoc et d'Arsac, etc. en remontant sur le territoire médocain. Nos populations l'attendent.

J'ai lu dans la presse une enquête faite de façon relativement rapide et non exhaustive, les habitants de la commune et du cadran Nord-Ouest se sont largement mobilisés dans le cadre de l'enquête publique. Aujourd'hui tous les habitants que je rencontre sont inquiets, un peu désabusés parce que la seule certitude que nous avons, c'est qu'au minimum, nous avons pris deux ans de retard avec cette décision du 23 octobre.

M. Michel LABARDIN : Oui, Monsieur le Président, beaucoup de choses ont été dites. D'abord sur la position du juge, force est de constater que les éléments qui ont été présentés tant du point de vue de l'investissement prévisionnel que de la fréquentation potentielle n'ont pas été de nature à apporter la démonstration, à ce stade, que la plus-value était réelle et que le projet était recevable en l'état. Je crois qu'il faut en tenir compte dans les nouvelles DUP effectivement pour que les argumentaires soient bien présentés de sorte à faire la démonstration à l'évidence de la plus-value apportée sur le territoire, ce dont nous ne doutons pas, mais qui mérite d'être davantage probablement charpenté.

Je ne vois pas dans ce jugement, deuxièmement, la mise en cause de la légitimité politique à se doter de grands équipements et d'infrastructures structurantes de transport collectif. Je pense qu'il faut rester sur cette position, nous avons la légitimité à le faire, mais une responsabilité additionnelle aujourd'hui pour apporter les éléments de preuve, les éléments démonstratifs qui vont permettre à chacune et à chacun de juger en toute connaissance de cause et de manière évidente les plus-values des projets que nous formulons.

À cet égard, nous nous sommes mis d'accord pour relancer un schéma directeur, pour l'actualiser, pour nous doter d'un réseau maillé qui, à l'inverse de ce qui a été dit précédemment, combine tous les modes, qu'il s'agisse bien sûr du réseau de bus actuel, du tram, du BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) et de la réactivation des voies ferrées de ceinture qui permettront d'apporter dans la Métropole une additionnalité de voyageurs et donc participer au maillage du réseau structurant.

Et de ce point de vue, je crois qu'il faut persister sur cette ligne, parce que les populations sont en attente. Si certains secteurs de l'agglomération sont pacifiés, je pense notamment à l'inverse au secteur périphérique de nos villes extra-rocade, les effets de thrombose sont de plus en plus sévères, et donc nous devons poursuivre ce maillage qui permettra de désaturer à la fois les axes de transport et permettre des facilités et des usages renforcés. Pour toutes ces raisons, je pense qu'il faut assumer une responsabilité supplémentaire dans la capacité à démontrer les projets que nous formulons et à tenir les orientations du schéma directeur qui me semblent aujourd'hui d'un point de vue stratégique pour notre agglomération, parfaitement justifiées.

M. Jacques COLOMBIER : Oui, Monsieur le Président, rapidement trois points concernant le tramway. Je pense qu'il n'est pas question de remettre en question le principe du tramway, de son extension, c'est un mode de transport adapté et c'est

une redondance de dire que la meilleure preuve en est la fréquentation énorme du public pour le tramway de La Cub.

Deuxième point, je crois que je vais répéter ce que certains orateurs ont dit, il est évident qu'à la lecture du jugement du Tribunal Administratif, cela confirme le manque d'informations vis-à-vis du public. On peut faire 40 réunions, en effet, de concertation, 50, chacun peut en juger, mais je crois surtout et cela est peut-être plus grave, le manque d'évaluation, je dirais même les erreurs d'évaluation surtout de cette ligne D. On a souvent vu, dans d'autres collectivités... je pense à l'autoroute Bordeaux-Pau où on a surévalué la fréquentation, la projection de fréquentation. Évidemment quand on veut qu'un projet passe, on l'embellit. Je crois que c'est, sans doute, un peu le problème aujourd'hui qui a conduit le Tribunal à cette décision. C'est un dossier du reste conduit par l'ancienne majorité socialiste, mais conjointement avec l'opposition d'alors et qui est aujourd'hui majoritaire.

Troisième point, vous le savez, nous ne sommes pas contre le principe de l'extension du réseau du tramway par la ligne D, mais en revanche, nous refusons le tracé projeté qui va impacter gravement et négativement l'activité commerciale entre autres de quartiers entiers, activité commerciale très vivante vous le savez qui irrigue tout le cadran Nord-Ouest le plus proche de la Communauté urbaine. L'inquiétude est grande de la part des populations de ces quartiers.

Quoi qu'il en soit, je pense qu'après cet incident administratif, juridique, je crois qu'il faut aller de l'avant et évidemment ne pas remettre en question le principe du tramway lui-même et bien sûr de son extension à travers ces nouvelles lignes.

M. Jacques MANGON : Oui, Monsieur le Président, mes Chers Collègues, à la fois l'intervention de Noël MAMÈRE tout à l'heure et puis le jugement de la juridiction administrative mettent en questionnement finalement la légitimité démocratique par rapport à certains choix. Je pense simplement deux choses. Je crois que, comme beaucoup, je suis attentif aux avancées démocratiques, mais je crois qu'il faut quand même que l'on réfléchisse soigneusement sur la manière de faire en sorte que les avancées démocratiques ne soient pas des manières de contredire très fortement l'intérêt général. À un moment donné, il faut avoir une balance égale entre le souci de prendre l'avis des populations et le souci de faire, au bénéfice des populations. Et je crois qu'en ce moment, un certain nombre de lois récentes témoignent que l'on est peut-être en train de déséquilibrer la balance dans un sens qui n'est pas productif. Première remarque.

Deuxièmement, la question qui nous est posée par l'avis de la juridiction. L'avis de la juridiction flirte avec l'opportunité puisqu'il y a certes une cause qui est donnée sur la question de la concertation, mais on sent bien de manière subliminale la question qui est posée de l'opportunité, c'est-à-dire celle de l'argument à la mode aujourd'hui qui est le Taux de Rentabilité Interne.

Mes Chers Collègues, je suis habitant et Maire d'une ville du cadran Nord-Ouest, comme l'a dit Madame BOST qui arrête quelquefois le cadran Nord-Ouest à Eysines, mais il va au-delà. Dans ce cadran Nord-Ouest, ça fait à peu près 10 ans que nous débattons de l'opportunité de le desservir, et qu'en 10 ans, rien ne se passe. Est-ce

que vous pensez que, dans notre pays, si on avait passé toutes les décisions d'infrastructures à l'aune du Taux de Rentabilité Interne (TRI), on aurait aujourd'hui l'avantage compétitif que nous donne l'état de nos infrastructures. Je ne le pense pas, ça nous amène à nous interroger.

Deuxièmement, sur la ligne D qui nous concerne plus particulièrement. Je n'étais pas favorable, hier, au tracé qui a été choisi en 2008 et, à l'époque, dans cette assemblée, je m'y étais opposé. Un choix a été fait par notre assemblée, je crois qu'aujourd'hui, il ne faut pas y revenir et il faut maintenir, il ne faut pas rouvrir la boîte de Pandore, je partage l'avis qui a été émis par Alain ANZIANI et il faut se tenir au tracé dans un souci d'efficacité.

En revanche, si nous repartons devant le juge avec la même déclaration, avec la même DUP, nous aurons, n'en doutons pas, exactement le même résultat. Je crois qu'il n'y a que deux méthodes qui me paraissent réalistes aujourd'hui : premièrement, comme l'a dit le Président, abaisser autant que possible le coût de la ligne D par un certain biais et par l'autre, augmenter le TRI de manière significative, comment ? En faisant en sorte que l'adjonction de la desserte de Saint-Médard avec un coût de 40 millions d'euros pour moins de 5 kilomètres à comparer aux 240 millions d'euros pour 9,6 kilomètres, améliore extrêmement significativement le Taux de Rentabilité Interne. Il n'y a pas d'autres alternatives, mes Chers Collègues, et je pense que maintenant, il faut que les études soient engagées, comme le Vice-président fait en sorte qu'elles le soient, pour démontrer cette réalité et pour la mettre en œuvre le plus vite possible. Je vous remercie.

Mme Véronique FERREIRA : Oui Monsieur le Président, Chers Collègues, très rapidement, pour ne pas rajouter à tout ce qui a déjà été dit, pour porter finalement un témoignage. C'est vrai que cette décision a été un coup de tonnerre pour les élus, elle a été également un coup de tonnerre pour les habitants. Beaucoup sont venus témoigner depuis jeudi dernier pour me dire que, notamment lors de la première enquête publique, pour eux c'était tellement évident - alors je parle ici peut-être du tram-train, mais sous couvert peut-être que c'est la même chose sur la ligne D – c'était tellement évident pour eux que le tram-train allait arriver, l'utilité publique pour eux était tellement évidente, qu'ils ne s'étaient pas sentis obligés de se déplacer lors de l'enquête publique parce qu'ils me rappellent tout simplement les bouchons incessants à la sortie du Sud Médoc et à l'entrée de La Cub. Bref, leur quotidien qui, pour eux, n'était pas nécessaire d'aller écrire sur un cahier d'enquête publique. Je crois que la décision du Tribunal Administratif rappelle aux élus, rappelle également aux habitants, que quand quelque chose paraît évident, il faut quand même le dire et ne pas systématiquement se déplacer que pour dire que l'on est contre, mais dire également que l'on est pour.

Et je voudrais profiter de ce moment pour faire un appel à l'ensemble des habitants de Blanquefort, de Parempuyre, de Bruges, du Bouscat, de Saint-Médard, etc., du Taillan, bref de tout le cadran Nord-Ouest, au moment des nouvelles DUP, de venir se déplacer en masse pour pouvoir expliquer effectivement que l'utilité publique on ne l'a pas rêvée, mais qu'elle est vraiment effective pour eux.

Mme Andréa KISS : Je n'en rajouterai pas non plus, par contre, j'avoue que je ne partage pas tout à fait la même position que mon collègue de Saint-Médard. Si incontestablement aujourd'hui le tracé du tramway est un véritable plus pour le cadran Nord-Ouest comme l'ont rappelé mes collègues, je ne suis pas du tout sûre en revanche qu'une prolongation vers Saint-Médard en passant par le Haillan améliore considérablement le TRI. Non seulement ça, mais en plus de ça, ce serait à mon avis un désastre écologique de le faire passer tel que les premières idées qui ont été proposées, à savoir le faire passer par la piste cyclable.

Oui au tram D tel qu'il existe aujourd'hui, non à son prolongement via Le Haillan. En revanche, il nous semble effectivement important que l'autre tracé, c'est-à-dire la voie Sud, soit pris en compte très rapidement et que l'on ait sur le tracé de la Lianes 3 aujourd'hui un transport qui soit efficient, c'est-à-dire dont la vitesse commerciale soit considérablement améliorée pour le bien-être de tous ceux qui le prennent et à un coût bien évidemment raisonnable compte tenu du contexte budgétaire plutôt contraint dans lequel nous sommes obligés de naviguer à l'heure actuelle.

M. Gérard CHAUSSET : Pour dire qu'il me semblerait intéressant, peut-être, que la Commission Transport avec un groupe d'élus et les élus concernés, puissent travailler sous votre présidence avec les services, justement pour regarder de près les deux DUP et puis surtout avec l'objectif et là j'en suis tout à fait d'accord, de vraiment voir comment on peut faire des économies sans modifier le tracé, sans remettre en cause. Il y a des possibilités aujourd'hui, il faut travailler, il faut peut-être aussi auditionner un certain nombre d'experts et d'entreprises pour voir comment on peut soit faire plus de voies uniques, soit éviter de dévier les réseaux, soit essayer de mettre en place un certain nombre d'innovations qui n'existaient pas forcément il y a trois ans, quatre ans, de façon à diminuer les coûts. Et d'autre part, ça ne sera pas utile que pour la ligne D, mais ça peut être utile pour le développement du réseau, qu'il soit tramway ou qu'il soit BHNS (Bus à Haut Niveau de Service). Je pense que là, on a du grain à moudre et qu'il y a des possibilités justement. On ne pourra plus faire un tramway à 25 millions d'euros du kilomètre, tout le monde le sait, ce n'est pas qu'à Bordeaux et même des DUP ont été cassées à Strasbourg, à Toulouse sur les mêmes principes. Mais il y a aussi, et j'en terminerai là, puisqu'on parle beaucoup de la démocratie et sa rénovation, il y a quand même des interrogations sur cette justice administrative qui de-ci de-là, d'un Tribunal à un autre, juge de façon très différente les mêmes dossiers.

M. Vincent FELTESSE : Monsieur le Président, Chers Collègues, peut-être quelques mots à mon tour qui vont être plus que quelques mots. Nous sommes, en effet, dans un contexte particulier, l'annulation de ces deux DUP avec un impact sur le terrain que je pense que nous n'avons pas encore totalement mesuré. Patrick BOBET a commencé à évoquer sur 50 000 logements. Un rapport de la Cour des comptes, il y a quelques jours, disant que le « tout LGV » (Ligne à Grande Vitesse) c'était derrière nous, que ça coûtait trop cher et des manifestations sur des ouvrages qui peuvent terminer de manière tragique comme cela s'est passé le week-end dernier avec la mort de Rémi FRAISSE.

Quand je suis arrivé comme Président de la Communauté urbaine en 2007, j'ai eu trois décisions à prendre avec un certain nombre d'entre vous sur des grands équipements. Qu'est-ce qu'on faisait sur l'avenir du Pont Bacalan-Bastide ? Qu'est-ce qu'on faisait sur la Ligne à Grande Vitesse ? Qu'est-ce qu'on faisait sur la troisième phase du tramway ? À chaque fois que l'on prend ces décisions, contrairement à ce qu'on peut lire parfois dans la presse de manière un peu rapide, sachez que les élus que nous sommes réfléchissons et pas qu'un peu. Nous posons la question fortement de l'opportunité, de la possibilité, regardons ce qui a été fait avant et ce qui a été contesté avant. Je rappelle que TransCub avait attaqué le tramway sur les quais qui devait être un échec total, était opposé au fait que le tramway aille sur la Rive Droite parce qu'il n'y avait pas assez de population, et nous avait prédit une catastrophe incroyable sur le Pont Bacalan-Bastide.

Je vous invite juste, comme il fait beau aujourd'hui, à vous promener sur les quais, à franchir le Pont Bacalan-Bastide ou aller vers la Buttinière par le tramway, à chaque fois ça fonctionne parfaitement.

Donc on a d'abord regardé ça. On a regardé les capacités financières que nous avions à faire ou pas et nous avons aussi décidé de baisser le coût parce que la troisième phase du tramway est moins coûteuse que les deux premières phases, aussi parce que la densité était plus faible.

Nous sommes allés beaucoup, beaucoup plus loin en termes de concertation et de discussion avec le public, notamment parce qu'il y avait eu une alerte forte sur la concertation pour le Pont Bacalan-Bastide, et c'est à partir de là que nous avons multiplié les réunions. Gérard CHAUSSET l'a évoqué, si je me souviens bien, c'est à peu près 18 000 personnes qui ont participé à ces réunions. C'est à partir de là que nous avons créé un site Internet qui s'appelle Concertationlacub où tous les documents administratifs intermédiaires sont consultables par le grand public.

Je veux bien que le Tribunal Administratif se décide, mais sur le manque de transparence, le manque d'informations, comme élu et comme citoyen, je suis un peu sceptique. Et il y a d'ailleurs, une concomitance amusante aujourd'hui, puisque le dossier que nous allons avoir à voter c'est sur la Délégation de Service Public de huit ans sur le renouvellement de DSP, et tout le monde se souvient, moi particulièrement, de la décision du Tribunal Administratif de 2008 également fortement motivée qui nous avait empêchés d'aller plus loin dans la signature du contrat avec KÉOLIS, décision qui ensuite a été contestée au Conseil d'État.

Donc tout cela pour remettre un peu en perspective les choses. Juste deux, trois mots sur l'extension du tramway. Nous étions sur du simple bon sens, de dire : « Il faut que le tramway aille jusqu'à la rocade partout pour diminuer la fréquentation automobile à l'intérieur de la rocade ». C'est ce que nous avons fait à Bègles, c'est ce que nous avons fait à Mérignac-Le Haillan, c'est ce que nous avons fait vers Eysines parce qu'il n'y avait pas de ligne D. Nous avons commencé à anticiper les choses sur la voie ferrée de ceinture circulaire et c'était la logique du tram-train du Médoc. Et nous avons aussi médité les leçons des deux premières phases, non seulement en termes de coût comme je l'ai dit, mais en termes de densité et ça a été toute la logique du programme 50 000 logements à côté. Et tous les maires, de manière unanime - et on sait bien que ce n'est pas toujours facile de construire dans

sa commune, surtout à la veille des élections - sont rentrés dans le programme 50 000 logements.

Tout cela pour rappeler que ces décisions ont été pesées, soupesées, discutées, évaluées, contestées. Après, bien sûr le Tribunal Administratif peut faire son travail que je ne remets pas en cause.

Je suis tout à fait d'accord avec ce que propose Noël MAMÈRE sur l'évolution des modalités d'enquête publique, ce qui permettra aussi, à un moment, de mettre en regard la participation de ces 18 000 personnes dont je parle et les associations. Quand on va sur le site Internet qui est vieux de plusieurs années, on ne comprend pas toujours qui sont les personnes au-delà du trois - quatre minimum. Ça s'appelle aussi la démocratie.

Maintenant, nous avons des choix à faire devant nous. Je suis tout à fait d'accord avec la position que vous nous aviez exposée, vendredi dernier, et révoquée en Bureau. C'est-à-dire que bien sûr on fait appel, bien sûr on relance les DUP, bien sûr on regarde sur la ligne D ce qui est possible de faire, et bien sûr on améliore les choses en termes de diminution des coûts.

J'invite quand même les uns et les autres et c'est la petite différence amicale que je peux avoir avec Alain ANZIANI, je ne pense pas que le juge administratif soit un pur cerveau totalement insensible à ce qui se passe à côté. Et donc les propos des uns et des autres, les remises en cause de telle ou telle ligne plus ou moins rentable, tout cela a aussi un impact. Je pense qu'il faut que nous soyons responsables et je sais que vous avez appelé sur cette solidarité.

Et après, nous avons aussi une question qui est : « Comment on peut aller plus vite sur la question de la mobilité ? » C'est ce qu'évoquait Max GUICHARD. On sait que des franchissements vont arriver, c'est tout le dossier du SDODM, et comment on articule cela avec les questions d'habitat et d'emploi ?

Voilà simplement les quelques mots que je voulais vous dire, en vous souhaitant bon courage sur les recours parce que nous savons que c'est toujours ardu.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci mes Chers Collègues, quelques mots pour conclure ou pour résumer.

Je ne vais pas engager un débat avec Noël MAMÈRE puisqu'il a dit lui-même que cela relevait du Parlement. Je voudrais quand même souligner que ce qui se passe, c'est la démonstration que les procédures démocratiques existent, que les enquêtes existent, que les débats existent, que la justice fonctionne, que les recours sont là. Alors cette fois-ci en notre défaveur, mais bon, on ira en appel. Je ne suis pas sûr que c'est en complexifiant encore les procédures que l'on facilitera la prise de décision qui est un de nos problèmes.

Rappelons-nous aussi que nos concitoyens trouvent que les hommes politiques sont impuissants, et donc si on leur donne le sentiment que l'on n'est pas capable de faire, je ne suis pas sûr que cela améliore notre image.

Deuxième petite remarque générale, moi je ne voudrais pas que qui que ce soit mette en cause nos services, ils ont fait leur boulot. Ils ont bien travaillé et donc ils ne sont pas en cause.

Sur ce qu'il convient de faire maintenant, je constate qu'il y a un assez large accord, donc il faut faire appel, en motivant cet appel. Il faut préparer une nouvelle DUP sur le tram-train du Médoc, si cela apparaît nécessaire, ce n'est peut-être pas évident. Si nous pouvons poursuivre les travaux et faire les dernières acquisitions foncières sans nouvelle DUP, peut-être que l'on pourra s'en passer, mais c'est une question qu'il faut approfondir sur le plan juridique sur les prochains jours.

Sur la DUP de la ligne D, je le dis tout de suite, moi je ne rouvrirai pas le débat sur le tracé. Ce débat a eu lieu, nous avons d'ailleurs décidé de desservir le cadran Nord-Ouest-Sud d'une autre manière par un BHNS qui a fait l'objet d'ailleurs d'une candidature de Bordeaux dans l'appel à projets lancé par le Gouvernement, peut-être planté, enfin l'appel à projets, mais le projet est là, donc il n'est pas de question de revoir le tracé.

Est-ce que l'on peut améliorer le TRI en baissant les coûts ? Ça, bien entendu, on est très ouvert à tout cela et on va y travailler.

Remarque plus générale, notre Bureau a approuvé récemment la nouvelle phase du SDODM, nous l'avons fait avec un large accord, il sera d'ailleurs soumis bien sûr au Conseil de Communauté dans une prochaine séance. Ce SDODM, ce n'est pas du « tout tramway », il y a des possibilités sur certains tracés d'utiliser d'autres modes que le tramway. J'ai évoqué en particulier le BHNS sur Caudéran jusqu'à Saint-Aubin-de-Médoc, mais nous ne voulons pas non plus renoncer au tramway. Il y a des lignes sur lesquelles il nous semble que le tramway est la bonne réponse aux problèmes de déplacement. Tout à l'heure, j'ai dit à Madame BOUTHEAU qu'il ne fallait pas se stresser, mais qu'elle ne prenne pas ça, de ma part, comme une sous-estimation de la difficulté des familles ou de ceux qui travaillent ou des étudiants à se déplacer dans l'agglomération, j'en ai bien conscience, donc il faut améliorer notre système.

Et là je voudrais, sans du tout me livrer à une interprétation de la décision du Tribunal Administratif ou à ce que subliminalement on peut en tirer comme conséquences, mais nous avons quand même une question devant nous. Aujourd'hui on se rend compte, et Vincent FELTESSE l'a dit à propos de la LGV et de la Cour des comptes, qu'un certain nombre d'institutions et notamment des tribunaux commencent à poser la question de la rentabilité socio-économique des projets.

Ça, c'est une vraie question : qui apprécie cela ? Est-ce que ce sont les élus au terme d'une procédure de concertation approfondie ? Ou est-ce que ce sont d'autres centres de décisions ? Tout ça pour dire que si on allait dans cette direction, il va falloir que l'on travaille beaucoup sur le Taux de Retour sur Investissement de nos

projets parce que, pour l'instant, il est faiblard, il risque même de s'affaiblir. Je crois qu'il y a deux réponses à cela. La première a déjà été évoquée, c'est qu'il faut avoir une vision globale du réseau qui peut améliorer la rentabilité de certaines lignes dès lors qu'elles sont raccordées à l'ensemble du réseau. C'est d'ailleurs ce qui a présidé au travail de Michel LABARDIN pour connecter, si je puis dire, Gradignan-Pellegrin à la ligne des boulevards et à rejoindre après la rive droite. Donc il faut avoir cette vision globale.

Et deuxièmement, je ne sais pas exactement quelles sont les périodes qui ont été prises en compte, mais dans une agglomération qui a l'ambition de devenir millionnaire - je sais que nous parlons de moins en moins de ce chiffre parce qu'il fait peur, mais enfin qui a l'ambition de se développer, de croître, qui a les moyens de le faire et qui est bien consciente que ce sera pour elle la meilleure chance de devenir une capitale européenne attirant des emplois et attirant des entreprises, il faut anticiper ce développement de l'agglomération. Et si on se projette sur le long terme, sur les 15 ou 20 ans, il est bien évident qu'un réseau de tramway retrouve toute sa légitimité. Je pense que ce seront des arguments aussi qu'il faudra mettre dans nos prochaines DUP.

Voilà. Pour l'instant, on y va, on fait ce que l'on a dit, et je me réjouis qu'il y ait un large consensus dans ce Conseil pour nous donner mission. Je dis à Gérard CHAUSSET qu'un Comité de projet tramway phase 3 a été constitué, il est composé d'une quinzaine d'élus de toutes sensibilités, moi je ne verrais aucun inconvénient à ce qu'il en fasse partie, si ça lui convient ainsi pour être associé notamment à l'élaboration de la nouvelle DUP sur la ligne D.

Voilà, mes Chers Collègues, nous allons donc progresser, si vous le voulez bien, dans notre ordre du jour.

Vous avez sur table le programme prévisionnel, le calendrier prévisionnel des réunions du Bureau et du Conseil de janvier à juillet.

Je vous signale aussi que la cérémonie de remise des médailles du travail ainsi qu'à nos retraités a lieu au Salon d'honneur à 14 heures et que vous y êtes tous invités.

M. Max GUICHARD : Oui, je pense que vous avez été alerté par le fait que nous souhaitions intervenir, comme ce n'est pas dans le cadre de l'ordre du jour, sur un mouvement social qu'il y a eu au sein à notre Communauté urbaine. Nous aurions deux mots à vous présenter et à présenter à nos collègues. C'est Claude MELLIER.

Mme Claude MELLIER : Monsieur le Président, lors du dernier Conseil de La Cub, nous vous avons alerté, ainsi que Monsieur le Vice-président en charge du personnel, sur les nouvelles dispositions concernant la prise de congés des agents des centres de recyclage. Avec un brin d'ironie, vous nous avez fait remarquer qu'il n'y avait bien que notre groupe pour ne pas comprendre que réduire le nombre de jours de congé à ces salariés exposés à la pénibilité était une avancée. Après les 15 jours de grève de l'immense majorité des agents de ces centres de recyclage, l'évidence est là, toutes les précautions de langage n'ont pas réussi à cacher un

malaise profond dans cette catégorie du personnel, car au-delà de la question des sanctions sur laquelle je reviendrai, ce sont bien les conditions de travail, la pénibilité et le droit au repos qui sont au cœur de ce mouvement de grève. Des préoccupations auxquelles La Cub se doit de répondre urgemment. Il est, en effet, inacceptable que les agents et leurs représentants aient été ignorés comme ils l'ont été. C'est irrespectueux pour ces personnels qui assurent le service public, passent leurs heures de service, exposés au caprice du temps. Ils sont confrontés aux populations les plus exposées à la misère. Nous leur devons la plus grande attention et le plus grand respect. Et si La Cub a raison de rester vigilante sur les trafics qui ont parfois prospéré en marge des déchetteries, ce n'est absolument pas le cas dans les affaires qui ont été soumises au Conseil de discipline, ces dernières semaines. La lourdeur des sanctions prises est donc plus que discutable.

Enfin, l'absence de considération pour ces agents et leurs revendications nous inquiètent sur un autre aspect. En cette période de grand chamboulement lié à la mutualisation des services, les conditions de travail et les doléances des agents du service public doivent plus que jamais être au cœur de notre action. Sinon l'impact de cette mutualisation brusque et menée à un rythme accéléré pourrait être aussi brutal que les grandes manœuvres d'entreprises comme La Poste ou France Télécom l'ont été, ces dernières années, avec les conséquences que l'on sait sur la santé des salariés.

Nous demandons donc que les revendications des agents des centres de recyclage soient enfin entendues.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci, Alain DAVID a été en contact permanent avec les agents et leurs représentants, donc je lui passe la parole.

M. Alain DAVID : Tout à fait Monsieur le Président, mes Chers Collègues, effectivement entre le samedi 18 octobre et le 28 octobre, les centres de recyclage de la Communauté urbaine ont été en quelque sorte paralysés par un mouvement de grève qui a été initié par le syndicat Force Ouvrière (FO), et qui a été le seul syndicat d'ailleurs à se mobiliser sur ce mouvement.

Après plusieurs rencontres et une rencontre principalement préalable, on a pu, parmi les revendications, dénoter la principale qui était la remise en cause, ou tout au moins la demande d'annulation, de sanctions qui avaient été prises contre deux membres du personnel qui avaient été pris en flagrant délit, si j'ose dire, de détournement de matériaux appartenant à la Communauté urbaine et amenés par les usagers dans ces centres de recyclage.

C'est une position qui nous a semblé tellement inadmissible qu'elle a valu de traduire ces personnes en Conseil de discipline, et la sanction qui a été proposée a été deux mois de suspension de traitement, dont un mois avec sursis, ce qui nous semblait une décision à la mesure de l'acte qui avait été commis par les intéressés. Donc la principale revendication du syndicat FO était le retrait ou l'annulation de ces sanctions.

Après plusieurs réunions, il a été d'une part décidé de ne pas revenir sur la sanction qui devait avoir un caractère à la fois pédagogique et exemplaire, ou exemplaire et pédagogique, vis-à-vis de pratiques qui duraient, semble-t-il depuis trop longtemps. Et il était nécessaire d'interrompre ces pratiques.

Ensuite sont venues se greffer bien sûr d'autres revendications. Nous sommes à quelques semaines d'une échéance et en particulier d'élections professionnelles, ce qui fait qu'aujourd'hui la pression avait tendance à monter, et il était toujours aisé d'agréger un certain nombre de revendications.

À l'examen de ces revendications, on peut dire une chose, c'est que les conditions de travail sont examinées et ont été modifiées au cours des mois précédents d'une manière relativement sensible et qui tient compte à la fois de la pénibilité et du temps de travail qui est réalisé. Aujourd'hui, on doit être aux alentours de 1500 heures de travail par an qui se répartissent sur 150 jours à 10 heures. Avouez que sur 365 jours, on peut imaginer que l'on tient compte justement de la fréquence du travail et de cette pénibilité, et que l'on aménage des temps de repos suffisamment importants pour en tenir compte.

Ensuite au niveau d'autres considérations, tout a été examiné, la sécurité bien sûr dans ces centres qui sont très sollicités. Mais ce n'est pas parce que des personnes étrangères au service viennent voler qu'à l'intérieur on doit le faire. Et donc nous avons tenu très fermement là-dessus, sur les principes, sachant qu'il s'agit quelque part de la vitrine, si j'ose dire, de la vitrine de la Communauté urbaine, une vitrine du service public de la Communauté urbaine et qu'il est souhaitable que chacun de nos employés le respecte. Ils le respectent en général, car la très grande majorité des employés le respectent, mais pour quelques-uns, il est nécessaire justement d'avoir maintenu ces sanctions qui peuvent nous sembler à la fois, je le disais, pédagogiques et exemplaires.

Je veux également rappeler que des systèmes de surveillance ont été mis en place, que ce soit par des caméras de surveillance, également un gardiennage, un gardiennage a été mis en place et puis nous sommes bien sûr très attentifs avec le Vice-président, Monsieur ALCALA, chargé de ce secteur, nous sommes très attentifs justement à la fois à la sécurité et l'amélioration des conditions de travail qui, aujourd'hui, je vous le dis, font l'objet d'une attention vraiment particulière.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci Monsieur le Vice-président. Je voudrais vous remercier de votre disponibilité et j'ai naturellement tout à fait soutenu la position qui a été la vôtre en liaison avec Dominique ALCALA.

Voilà je pense qu'il est 11 heures moins le quart, nous n'avons pas encore entamé l'ordre du jour. Je veux bien redonner la parole à Monsieur GUICHARD, s'il le veut bien, brièvement.

M. Max GUICHARD : Ça va être très bref parce que je suis très malheureux Alain, non non, mais très malheureux de revivre un épisode en ces temps modernes *des Misérables*. Un mois de salaire à la veille de Noël pour un grille-pain, parce que c'est

ça l'affaire, un mois de salaire de moins pour un grille-pain, franchement, franchement je vais mal digérer mon repas de midi. Je vous le dis.

M. le Président Alain JUPPÉ : Écoutez, je vous propose de ne pas poursuivre le débat. Je ne suis pas sûr que 1 500 heures de travail par an, ce soit *les Misérables*.

M. Alain DAVID : Monsieur le Président, il ne faudrait quand même pas limiter l'affaire à un grille-pain parce qu'il ne s'agit pas de ça, il ne s'agit pas de ça, Max. Il s'agit d'un système organisé qui permettait à des personnes d'arriver avec leur véhicule et une remorque et de partir le soir, plein... Donc il faut quand même mesurer les choses. S'il s'agissait d'un grille-pain, on n'aurait rien dit. S'il s'agissait de choses modestes... Et en plus, c'est leur propre directeur du service qui a été sollicité pour mettre de côté tels objets, mettre de côté tels objets. Quand même, à partir du moment où il y a exagération, on ne peut pas tolérer, voilà. Mais ceci dit, si ce n'était qu'un grille-pain, on n'aurait rien dit.

M. le Président Alain JUPPÉ : Et je pense que la sanction a été mesurée. Je suis d'ailleurs surpris parce que je crois que c'est la première fois que je vois une organisation syndicale prendre fait et cause pour une telle revendication. C'est assez surprenant.

Alors Monsieur Franck RAYNAL veut-il bien assurer le Secrétariat de la séance avec Jacques MANGON comme Adjoint ?

M. Franck RAYNAL : Bien Monsieur le Président, donc le regroupement des affaires.

Les affaires regroupées sont les suivantes :

AFFAIRES REGROUPEES :

M. JUPPE

2014/9/ 1 Modification de la représentation de la Communauté urbaine de Bordeaux au conseil d'administration de l'Association MEBA (Maison de l'Europe Bordeaux Aquitaine) - Désignation

DÉSIGNATION EFFECTUÉE

M. A CAZABONNE

2014/9/ 2 Marchés publics - Impression en sérigraphie de documents et autres supports de communication de la Communauté urbaine de Bordeaux - Appel d'offres ouvert - Autorisation de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUPRAT

**2014/9/ 3 Schéma des plateformes logistiques et des zones d'activités multimodales en Aquitaine
Convention de participation avec la Cellule Economique Régionale des Transports en Aquitaine (CERTA) - Subvention - Approbation - Autorisation**

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUPRAT

2014/9/ 4 Marchés publics - Territoire de la Communauté urbaine de Bordeaux - Fourniture et mise en service du nouveau système billettique des transports publics de La Cub - Marché négocié - Autorisation de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUPRAT

2014/9/ 5 Opération d'Intérêt National Bordeaux-Euratlantique - Secteur Saint-Jean - Parking provisoire Château Descas - Exploitation par PARCUB - Approbation - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. REIFFERS

2014/9/ 7 Désignation du représentant de la Communauté urbaine de Bordeaux au sein de la commission consultative économique de l'aéroport de Bordeaux Mérignac

DÉSIGNATION EFFECTUÉE

M. REIFFERS

2014/9/ 8 Etablissement Public d'Aménagement Bordeaux Euratlantique - ZAC Bordeaux Saint Jean Belcier - Avenant financier au protocole cadre de réalisation de la ZAC et aux protocoles d'aménagement des Berges de Garonne et de réalisation du réseau de chaleur urbain - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. REIFFERS

2014/9/ 9 Association Empreintes - Forum international de la marque "Empreintes 2013" - Report en 2015 - Avenant n°1 à la convention du 11 juillet 2013 - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. REIFFERS

2014/9/ 11 Pôle CREAHD (Construction Ressources Environnement Aménagement et Habitat Durables) - Programme d'actions 2014 - Subvention de la Communauté urbaine de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. REIFFERS

2014/9/ 13 Aquitaine Chimie Durable - Subvention de fonctionnement 2014 de la Communauté urbaine de Bordeaux - Convention - Décisions.

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

Le groupe des élus Communistes et
Apparenté vote contre

M. REIFFERS

2014/9/ 14 Association des Professionnels Aquitains de la Communication (APACOM) - Organisation des Trophées de la Com'Sud-Ouest le 22 octobre 2014 - Subvention de la Communauté urbaine - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. REIFFERS

2014/9/ 15 Mérignac - Fondation Médecins Sans Frontières/MSF Logistique - Aide à l'immobilier - Prorogation de délai - Avenant N°2 à la Convention du 24/08/2011- Décision.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme BOST

2014/9/ 16 La PLACE - Association de préfiguration d'une plateforme pour le commerce équitable en Aquitaine - Subvention de La Cub - Convention - Décision -Autorisation -

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. BOBET

2014/9/ 17 Fonds d'Intérêt Communal - Affectation du produit de la Taxe Locale d'Equipement (TLE) collectée en 2013 au Fonds d'Intérêt Communal 2014 - Décisions.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. BOBET

2014/9/ 19 AMBARES-ET-LAGRAVE- Société Anonyme d'HLM DOMOFRANCE - Charge foncière et acquisition en VEFA de 16 logements collectifs locatifs, sis rue Nelson Mandela - Emprunts de 102.883 € et 240.059 €, du type PLAI, et de 277.367 € et 612.385 €, du type PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

Mme CHAZAL ne prend pas part au vote et le groupe des élus Communistes et Apparentés vote contre

M. BOBET

2014/9/ 20 TALENCE - Société Anonyme d'HLM DOMOFRANCE - Charge foncière et construction de 25 logements collectifs locatifs, résidence "Bois d'Arcy", 12 rue Georges Pompidou - Emprunts de 247.829 € et 489.288 €, du type PLAI, et de 855.566 € et 1.775.700 €, du type PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMES

Mme CHAZAL ne prend pas part au vote

M. BOBET

2014/9/ 21 BLANQUEFORT - Société d'Economie Mixte Immobilière de la Ville de Blanquefort (SEMI de Blanquefort) - Construction de 6 logements collectifs en location-accession, rue Marguerite Dumora, résidence "Place de la Roseraie" - Emprunt de 1.100.000 €, de type PSLA, auprès du Crédit Coopératif - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2014/9/ 22 Participation de la Communauté urbaine de Bordeaux aux Journées des Communautés Urbaines 2014 - Prise en charge aux frais réels de la délégation communautaire - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2014/9/ 23 Marchés Publics - Maintenance multi-technique des bâtiments de la Communauté urbaine de Bordeaux - Appel d'offres ouvert - Autorisation de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2014/9/ 24 Commande artistique - 3ème phase tramway - Etudes artistiques ligne D du tramway - Demande de financement DRAC - Décision

AFFAIRE RETIRÉE

M. DAVID

2014/9/ 25 Marchés Publics - Acquisition et maintenance d'outillage et de machines-outils (4 lots) - Appel d'offres ouvert - Autorisation de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2014/9/ 26 Marchés publics - Acquisition de matériels roulants industriels (8 lots) - Appel d'offres ouvert - Autorisation de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2014/9/ 27 Marchés Publics - Migration de la version « client/serveur » du logiciel Marco vers sa version web - Marché négocié

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2014/9/ 28 Marchés Publics - Location de périphériques d'impression - Appel d'offres ouvert - scénario A - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2014/9/ 29 Location d'appartements de la résidence VIVALDI à FABREGES : TARIFS

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2014/9/ 30 Délégation de pouvoirs du Conseil de Communauté à son Président - Mise à jour.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. MANGON

2014/9/ 31 Elaboration du règlement local de publicité intercommunal (RLPi) de la Communauté urbaine de Bordeaux - Application de la loi ALUR du 24 mars 2014 - Choix de la procédure - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. MANGON

2014/9/ 32 SAINT MEDARD EN JALLES - Achat d'un terrain à usage de centre de compostage sis au lieu-dit "la Grande Jaugue" cadastré AB 22 (en partie) - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. MANGON

2014/9/ 33 SAINT MEDARD EN JALLES - Immeuble bâti situé 76 rue Alexis Puyo cadastré EC 173 - Mise à disposition et cession à la Commune - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. MANGON

2014/9/ 34 BORDEAUX - Immeuble bâti sis 264 boulevard Albert 1er et angle rue Brascassat - cadastré BY 157 - Conclusion d'un bail emphytéotique avec l'OPH Aquitanis - Décision Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. MANGON

2014/9/ 36 AMBARES et LAGRAVE - Immeuble sis 10 rue de la Gorp - Résiliation du bail commercial de la SARL l'Eau à la Bouche - indemnisation - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. MANGON

2014/9/ 38 TALENCE - Immeuble bâti sis 54 rue Marc Sangnier cadastré AE 32 - Cession à la Ville de Talence - Décision - Autorisation

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES
SUFFRAGES EXPRIMÉS**

Le groupe des élus Europe Ecologie
les Verts s'abstient

M. MAMERE

2014/9/ 39 Association Observatoire Régional de l'Environnement Poitou-Charentes "ORE Poitou-Charentes" - Réseau Biodiversité en Gironde - Programme d'actions 2014-2015 - Subvention de fonctionnement – Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. MAMERE

2014/9/ 40 BLANQUEFORT - Domaine de Tanaïs - Inventaires faune-flore - Suivis naturalistes sur le Domaine de Tanaïs - Étude - Contrat de co-développement 2012-2014 - Subvention - Décision - Convention - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. MAMERE

2014/9/ 41 LE TAILLAN MEDOC - Aménagement paysager du domaine culturel de la Haye : création d'un arboretum - Contrat de co-développement 2012-2014 - Subvention d'investissement - Décision - Convention - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. MAMERE

2014/9/ 42 LE TAILLAN-MÉDOC - Parc des Jalles - Périmètre de protection rapproché du site des sources du Thil et de Gamarde - Chemin des Ardilleys - Contrat de co-développement 2012-2014 - Subvention d'investissement pour acquisitions foncières et dépollution - Décision - Convention - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. MAMERE

2014/9/ 43 SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE - Avis consultatif de la Communauté urbaine de Bordeaux

AFFAIRE RETIRÉE

M. MAMERE

2014/9/ 44 BÈGLES - Delta Vert - Aménagement du Parc de l'Estey - Contrat de co-développement 2012-2014 - Subvention d'investissement- Décision - Convention - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. MAMERE

2014/9/ 45 BÈGLES - Aménagements divers du Delta Vert - Contrat de co-développement 2012-2014 - Subvention d'investissement- Décision - Convention - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. PUJOL

2014/9/ 46 Marchés Publics - Missions de coordination en matière de sécurité et protection de la santé pour divers travaux de la Communauté urbaine de Bordeaux - Appel d'offres ouvert - Autorisation de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. PUJOL

2014/9/ 47 Le Haillan - Aménagement de la voirie d'accès au parc relais P+R Tramway LE HAILLAN ROSTAND - Modalités techniques et financières de réalisation d'ouvrages de compétence communale - Éclairage public - Subvention d'équipement sous forme de fonds de concours - Convention - Approbation - Autorisation de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. PUJOL

2014/9/ 48 Bordeaux - rue Lucien Faure - Modalités techniques et financières de réalisation d'ouvrages de compétence communale par la Communauté urbaine de Bordeaux - Éclairage public - Participation financière - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. PUJOL

2014/9/ 49 Marché public - Territoire de la Communauté urbaine de Bordeaux - Appel d'offres ouvert - Marché de maîtrise d'oeuvre pour les études et suivi des travaux d'ouvrages d'art - Appel d'offres - Désignation du jury et de la CAO

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Désignations effectuées

M. PUJOL

2014/9/ 50 Le Taillan-Médoc/Blanquefort - Aménagement du chemin du Four à Chaux entre l'avenue de Soulac au Taillan-Médoc et l'avenue de la Salle de Breillan à Blanquefort - Bilan de la concertation - Information - Approbation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. PUJOL

2014/9/ 51 Bruges - Avenue d'Aquitaine - Elargissement du pont ferroviaire - Convention de financement d'études - Décision - Autorisation -

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. PUJOL

2014/9/ 52 SAINT-AUBIN DE MEDOC - Aménagement de voirie route de Picot (piste cyclable) - section comprise entre la route de Pont à Cot et la route du Tronquet - FA3/ C02.376.0003 - Eclairage public - fonds de concours – décision - convention - autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme JACQUET

2014/9/ 53 Projet REGARD (REduction et Gestion des micropolluAnts sur le territoiRe borDelais) - Accord de consortium - Conventions financières bipartites - Sollicitation d'aide financière de l'ONEMA et de l'Agence de l'Eau Adour Garonne - Décision - Autorisation - Signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme JACQUET

2014/9/ 54 Contrat d'affermage avec la société Lyonnaise des Eaux France - Mise en œuvre du protocole de fin de contrat - Approbation du solde de tout compte - Décision - Adoption - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme JACQUET

2014/9/ 56 Convention type de fourniture d'eau potable entre la Communauté urbaine de Bordeaux et des services d'eau extérieurs - Décision - Autorisation de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme MELLIER

2014/9/ 57 Extension de la gare de Bordeaux Saint Jean côté Belcier : participation de la Ville de Bordeaux au financement des travaux de percement du remblai du pont du guit

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme MELLIER

2014/9/ 58 Extension de la gare de Bordeaux Saint Jean côté Belcier : convention de maîtrise d'ouvrage unique avec Réseau Ferré de France (RFF) pour les travaux de percement du remblai du pont du guit

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme MELLIER

2014/9/ 60 MERIGNAC - Aménagement centre de Beutre - Convention de co-maîtrise d'ouvrage - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme VERSEPUY

2014/9/ 61 Opération d'aménagement "Bordeaux Euratlantique" - Etude de faisabilité pour le stade André Moga - Convention d'étude partenariale avec l'Etablissement Public d'Aménagement Bordeaux Euratlantique et la ville de Bègles - Approbation - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUCHENE

2014/9/ 62 LE TAILLAN-MEDOC - PAE Coeur de Bourg - Concession d'aménagement AQUITANIS - CRAC 2013 - Approbation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUCHENE

2014/9/ 63 Protocole foncier EPA Bordeaux Euratlantique/Cub - Avenant n° 2 au protocole de coordination des politiques publiques foncières dans l'OIN

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUCHENE

2014/9/ 64 TALENCE - ZAC Centre Ville - Suppression de la ZAC - Clôture administrative et financière

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUCHENE

2014/9/ 65 GRADIGNAN - Secteur Centre-Ville - Bilan de la concertation clôturée le 24 octobre 2011 - Approbation - Ouverture de la concertation préalable - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUCHENE

2014/9/ 66 PESSAC - ZAC Centre-Ville - CRAC 2013 - Approbation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUCHENE

2014/9/ 68 Le Bouscat - Îlot témoin 50 000 logements "Libération Centre-Ville" - Aménagement des équipements publics - Modalités techniques et financières de réalisation d'ouvrage de compétence communale par La Cub - Participation financière - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUCHENE

2014/9/ 69 LE BOUSCAT - Îlot témoin 50 000 logements 'Libération Centre-ville' - Convention de Projet Urbain Partenarial entre la Communauté urbaine de Bordeaux et les sociétés Véalis Développement et Bouygues Immobilier - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUCHENE

2014/9/ 70 Le Bouscat - 50 000 logements - Opération d'aménagement "Libération Centre-ville - Désignation de l'aménageur - Approbations - Autorisations

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUCHENE

2014/9/ 71 AMBARES - ZAC Centre ville - CRAC 2013- Approbation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme TERRAZA

2014/9/ 72 Dispositif communautaire d'aide à l'acquisition de vélos à assistance électrique, vélos - pliants, vélos cargos et tricycles pour adultes - Mise en oeuvre de la délibération critère - Attribution et versement de subvention - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2014/9/ 73 Plateforme de mobilité durable de l'association Wimoov (ex voiture and co) - Renouvellement de la demande de subvention pour 2014 - Changement de dénomination de l'association - Autorisation- Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2014/9/ 74 TALENCE - Projet de renouvellement urbain Coeur de Thouars (phase 2) - Avenant N°2 à la convention ANRU - Autorisations

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2014/9/ 75 GIP/GPV Convention constitutive du Grand Projet des Hauts de Garonne modifiée par voie d'avenant n°7 - Nouvelle dénomination du groupement " des Villes de la Rive Droite"- Adoption - Autorisations

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2014/9/ 76 FLOIRAC/LIBERATION - Avenant n°8 : avenant de sortie à la convention pluriannuelle du projet de rénovation urbaine de Floirac sur le quartier Libération - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. ALCALA

2014/9/ 77 Marchés Publics - Location de camions polybennes avec chauffeurs - Appel d'offres - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. ALCALA

2014/9/ 78 Marchés Publics - Location de semi-remorques avec chauffeurs pour le transport des déchets verts communautaires entre le site de broyage et le site de compostage - Appel d'offres ouvert - Autorisation -

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. ALCALA

2014/9/ 79 Convention pour la distribution de composteurs individuels par les communes - Décision - Autorisation de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. HERITIE

2014/9/ 80 Association Festival International du Film d'Histoire - Organisation du Festival International du Film d'Histoire du 17 au 24 novembre 2014 à Pessac - Subvention de la Communauté urbaine de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. HERITIE

2014/9/ 81 Association Novembre@Bordeaux - Organisation de la manifestation Novart du 18 novembre au 6 décembre 2014 - Subvention de la Communauté urbaine de Bordeaux - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. VERNEJOUL

2014/9/ 82 Association Conférence des Villes de l'Arc Atlantique (CVAA) - désignation - décision - Autorisation

DÉSIGNATION EFFECTUÉE

M. PUYOBRAU

2014/9/ 83 Maison de l'Europe Bordeaux-Aquitaine (MEBA) - Versement d'une subvention de fonctionnement pour 2014 - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. PUYOBRAU

2014/9/ 84 PLH - ADIL 33 - Convention d'objectifs Cub/ADIL - Subvention de fonctionnement de la Communauté urbaine de Bordeaux - pour l'année 2014 - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TURBY

2014/9/ 85 Association Ecom33 - Création de l'accélérateur Digit-Halles - Subvention - Convention - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme DE FRANÇOIS

2014/9/ 86 Association Fédération Régionale des Centres d'Initiatives pour la Valorisation de l'Agriculture en Milieu Rural (F.R.C.I.V.A.M.) - Développement des activités agricoles sur la Communauté urbaine de Bordeaux - Programme de travail 2014 - Subvention de fonctionnement 2014 - Décision - Convention - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. SUBRENAT

2014/9/ 87 Association Nationale des collectivités pour la maîtrise des risques technologiques majeurs (AMARIS) - Prévention des risques technologiques - Programme de recherche-action Resirisk - Subvention - Décision - Convention - Attribution

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. le Président Alain JUPPÉ : Voilà mes Chers Collègues, sur ces affaires regroupées, y a-t-il des indications de vote ?

Mme Solène CHAZAL : Merci de noter que je ne prendrai pas part au vote des délibérations n°19 et 20.

Mme Claude MELLIER : Délibération n°13, vote contre, et délibération n°19, vote contre.

M. le Président Alain JUPPÉ : C'est noté, pas d'autres choses ? Elles sont donc adoptées, je vous en remercie. On passe aux affaires dégroupées.

M. Franck RAYNAL : Je voudrais signaler également que l'affaire n°24 est retirée de l'ordre du jour et que quatre affaires, dans les affaires regroupées, faisaient l'objet de désignations.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci, on commence les affaires dégroupées.

AFFAIRES DEGROUPEES

M. DUPRAT

2014/9/ 6 Délégation de service public des transports urbains - Approbation du choix du futur délégataire et du contrat - Indemnisation du candidat non retenu

M. Christophe DUPRAT présente le dossier.

M. Max GUICHARD : Oui, Monsieur le Président, Chers Collègues. Tout d'abord, je souhaiterais lever une ambiguïté sur le choix que va faire notre groupe lors de ce vote. Pour nous, le véritable choix a eu lieu lors du mode de gestion en juillet. Nous avons défendu alors l'option de la régie, car elle nous apparaissait et elle nous apparaît encore comme le meilleur outil pour répondre aux exigences sociales, économiques et environnementales pour un service public des transports dans une agglomération comme la nôtre. Ce choix aurait pu nous sortir définitivement de la guerre économique que se livrent les groupes de transport en recherche permanente de rentabilité. La gauche alors majoritaire aurait pu faire ce choix historique, tel n'a pas été le cas, nous le regrettons. Cela reste à notre sens une faute, mais nous ne demanderons pas le retrait d'un mois d'indemnités pour ces élus, comme pour les déchetteries.

Pour en venir... ça passe mal, ça passe très mal. Pour en revenir au cœur du dossier et au choix que nous allons faire, il ne souffre à notre sens d'aucun doute. Le maintien de notre exploitant actuel se justifie par nombre de critères : nombre de kilomètres, nombre de voyages, exploitation du réseau, recettes. Pour tous ces critères essentiels au bon fonctionnement de notre réseau, la copie rendue par KÉOLIS est, était, de bien meilleure qualité. Comme lors du dernier contrat, nous resterons vigilants quant aux conditions sociales des salariés, mais aussi à l'entretien et à la maintenance du matériel pour lequel notre délégataire a fait des choix qui ont dégradé la qualité du service et mis en difficulté les salariés vis-à-vis des usagers.

Enfin je voudrais m'arrêter quelques instants sur le volet recettes de ce contrat. Il semblerait que les erreurs du passé aient été retenues. Les prévisions sont, comme il a été évoqué en commission, réalistes. Je crois que l'on peut même dire qu'elles

sont sans prise de risque réelle. En effet, elles sont de l'ordre de 6 à 8 % d'augmentation annuelle sur la durée du contrat. Si l'on déduit à cela d'une part l'augmentation annuelle de 3 % des tarifs que vous avez garantie, ainsi que des extensions de lignes à venir, le délégataire se trouve dans une situation plus que confortable.

En résumé, ce qui relève du risque contractuel, vous le faites payer aux usagers. Nous voterons pour cette Délégation de Service Public (DSP), mais je vous annonce d'ores et déjà que nous nous opposerons, ici et en dehors de cette enceinte, à ces augmentations de tarifs qui restent pour nous un non-sens économique, social et environnemental. D'autant plus que ces augmentations nous apportent une recette mineure, 1,6 million d'euros par an, alors que rajoutées, ces augmentations, rajoutées à toutes celles imputant la vie quotidienne - je ne fais pas la liste longue, très longue - cela se traduit par une dégradation insupportable du pouvoir d'achat des ménages. Merci.

M. Serge TOURNERIE : Monsieur le Président, mes Chers Collègues, mon intervention va dans le sens de ce que vient de dire Monsieur DUPRAT, mais il me semble utile d'intervenir pour la résumer et relater le déroulement et les conclusions de ce dossier.

L'approbation du choix du futur délégataire chargé d'assurer les transports publics communautaires marque la fin d'une démarche longue et complexe entreprise dès juillet 2011, comme cela vient d'être relaté. Elle avait pour objectif prioritaire de prolonger, d'assurer et d'améliorer sensiblement la qualité d'un service déjà performant en s'adaptant aux conditions à venir et aux évolutions prévues, tout en offrant le meilleur prix aux usagers, mais également le meilleur coût pour les contribuables. Nous nous associons tout d'abord à ce qui vient d'être dit pour féliciter et remercier les services communautaires, pour leur disponibilité, pour la qualité du travail accompli, la rigueur et le professionnalisme avec lesquels ils ont suivi ce dossier de bout en bout, de la rédaction du cahier des charges à l'analyse des offres, et pour l'aide extrêmement précieuse qu'ils nous ont procurée lors des phases de négociation.

Il importe également de souligner la qualité et l'exhaustivité du cahier des charges établi à l'origine de cette consultation. Les contraintes techniques et financières ainsi que les objectifs fixés par ce document ont imposé aux entreprises soumissionnaires de se livrer à un travail de fond, sur tous les aspects du dossier et à se montrer inventives et performantes dans tous les domaines.

Enfin, dernier épisode de la consultation, avant l'approbation et la signature du contrat, trois rencontres de négociation avec les deux soumissionnaires ont été nécessaires et utiles à une bonne conclusion de cette consultation. Elles ont été fructueuses, elles ont permis d'obtenir tant sur le plan technique que financier des avancées, des garanties et des améliorations très significatives en termes d'investissements, de maintenance, d'organisation, de coopération, de qualité de service pour l'utilisateur, de communication et enfin de recettes et de charges budgétaires pour notre Etablissement.

Mme Marie-Christine BOUTHEAU : Dans la lignée de ce que j'ai évoqué tout à l'heure, les difficultés quotidiennes qui effectivement, je suis d'accord avec vous, ne remettent pas en cause la satisfaction globale, (c'est l'histoire des 20 / 80 %, voilà), évidemment, ni probablement l'architecture générale, mais qui pèsent sur la vie quotidienne d'une population qui, je le souligne, est quand même parfois captive. Ce sont des enfants, des élèves, des étudiants, des femmes qui n'ont pas d'autres possibilités de transport et qui surtout n'ont pas la maîtrise de leur emploi du temps. Donc cela pèse sur leur écologie au quotidien.

Donc je suggère, j'ai une liste que je proposerai à Monsieur DUPRAT, que je vous ferai remonter, moi je n'ai pas examiné ces situations. Par contre il me semble qu'il est important d'être en connexion avec les usagers et que, peut-être, on pourrait installer quelque chose comme un comité de ligne ou des comités d'usagers qui, à un moment donné, peut-être plus fréquemment qu'une fois par an, ce sont des choses à étudier, voire une borne de connexion Internet qui, par exemple à Stalingrad, ferait remonter la durée d'intervention. Il faut quand même savoir, au quotidien, que ça peut des fois en cas de pannes, ça peut durer quarante à cinquante minutes et il n'est pas forcément certain que nous, les élus, nous soyons alertés sur cette question. Il faut imaginer à vingt heures quand vous attendez cinquante minutes le train que vous deviez prendre, c'est quand même très très compliqué. Donc moi je vous propose de mettre en place des comités d'usagers ou des comités de lignes à l'attention des usagers. Alors en connexion avec les élus, les mairies, mais il faut bien afficher à chaque fois dans les écoles, dans le tramway lui-même, les possibilités de réaction pour s'adresser aux usagers.

M. Gérard CHAUSSET : Oui, Monsieur le Président, Chers Collègues, au nom de mon groupe, on votera cette DSP. Toutes les interventions ne sont pas passées, mais j'ai l'impression que ça va être un vote à l'unanimité pour 1,6 milliard d'euros, un peu plus de 1,6 milliard d'euros, donc ce n'est pas rien. C'est aussi un soutien très fort pour cette DSP pour les huit ans, mais aussi je pense une reconnaissance quelque part du travail qui a été fait par les services, par les élus - je rappelle le psychodrame de 2008 sur ce dossier - et bien sûr pour le futur délégataire. Donc c'est vrai que l'on a eu un débat tout à l'heure, on voit bien que le transport, c'est aussi une sorte de serpent de mer où, en permanence, il y a du débat, il y a du recours. C'est vraiment un sujet d'actualité, mais en même temps on voit bien que, sur ce dossier, il y a eu des risques qui ont été pris, il y a quelques années, et qu'aujourd'hui, cette assemblée à l'unanimité ou quasiment va voter cette délégation pour plus de 1,6 milliard, c'est quand même un événement important.

Et pourquoi ça se passe ? Je ne vais pas revenir sur tous les chiffres et toutes les données qui ont été fournis par Christophe DUPRAT ou par Serge TOURNERIE, mais on est passé de 88 millions ou 89 millions d'usagers en 2008 à plus de 126 millions, c'est-à-dire on a augmenté de plus de 50 % la fréquentation du réseau en six ans. Ça veut dire qu'il y a eu un travail de fond qui a été fait par la Communauté urbaine, mais également bien sûr par le délégataire qui nous a apporté beaucoup, je pense qu'il faut le dire, notamment par cette politique de l'offre. Ça peut être contesté par ailleurs, mais on a démontré sans trop de couloirs de bus, sans trop de priorités aux feux, que si on mettait une offre, il y avait des besoins et qu'il y avait du

répondant. Il suffit de voir, aujourd'hui, le nombre de personnes qui prennent le tramway, mais aussi les bus le samedi notamment ou en dehors des heures traditionnelles de pointe, et ça c'est vraiment l'apport, je crois, qui a été fait pendant les six dernières années, malgré le passage du psychodrame que j'ai cité tout à l'heure.

On est entré, je pense avec notre réseau, avec nos 40 kilomètres, avec les Lianes, avec le cadencement, on est entré dans une ère nouvelle du transport collectif sur la Communauté urbaine. Ça a été dit tout à l'heure, il y a beaucoup de choses à faire encore, notamment sur les couloirs de bus, sur les priorités aux feux. Il ne faut pas oublier le bus et il faut absolument renforcer l'attractivité de l'ensemble du réseau.

Un point quand même, il a eu une CCSPL, une Commission *Consultative* des Services Publics Locaux lundi dernier, l'ensemble des associations qui étaient présentes ont fait quelques remarques, je ne vais pas dire anecdotiques, elles étaient importantes, mais globalement il y a plus un *satisfecit* sur ce qui a été fait et plutôt une reconnaissance et aussi un soutien sur le chemin vers lequel on souhaite aller, et donc je tenais à le signaler. Ça veut dire qu'il y a aussi des associations d'usagers des transports qui soutiennent le travail qui a été fait et le travail qui va être fait par la Communauté urbaine, voilà.

Autre point aussi sur l'emploi, cette délégation va plutôt être positive parce que l'on aura, dans la gestion du personnel, de la création d'emplois sans remettre les accords en cause - vous savez qu'il y avait eu tout un débat là-dessus - je pense que là, c'est quand même un point positif. Et puis une donnée, je pense, qui a pesé beaucoup dans le choix parce que l'offre du concurrent n'était pas du tout anodine, il y avait aussi un dossier de qualité. Je crois que là où la différence a été faite, c'est sur la gestion des services partiels. On a eu vraiment une assurance, une démonstration sur le projet proposé, en tout cas d'une prise en compte et d'une attention maximale sur ce dossier qui sera évidemment épineux et qu'il faudra bien sûr gérer au plus près et notamment la volonté du délégataire d'assurer le cadencement et la régularité aux extrémités du réseau. On est un peu dans la technique, mais il est important de conserver une régularité à dix minutes parce que c'est à partir de là que l'on aura un réseau qui sera vraiment optimum.

Je suis bien sûr tout à fait en accord avec ce qu'a proposé notre collègue Marie-Christine BOUTHEAU. Je pense que le lien avec les usagers, il a été renforcé. Il faut le poursuivre, il faut trouver peut-être la bonne méthode pour avoir une relation permanente avec les usagers.

On a aussi des progrès à faire sur la culture de la mobilité, on a beaucoup progressé. Ce n'est pas dans le ressort de la DSP, mais il est vrai que sur le covoiturage, notamment sur les plans de déplacement des entreprises, sur tous les nouveaux aspects liés à la mobilité, il faudra que la Communauté urbaine s'en empare, je pense, de façon beaucoup plus volontariste ou encore plus volontariste, de façon à accompagner le changement qui est en train de se faire. On a vu aussi, il y a eu des choses qui se font sur la marche à pied, ce n'est pas anodin, on doit en fait travailler énormément sur le report modal. Le report modal doit être l'objectif primordial de nos choix politiques et de la DSP, et le report modal, c'est-à-dire lâcher le plus possible

sa voiture en faveur des modes alternatifs. Et là, on a vraiment des progrès importants à mettre en œuvre.

Sur Mobibus, on n'en a pas trop parlé, mais je crois que c'est pareil, les associations en veille et associées sur ce dossier étaient plutôt favorables, et je pense que là, c'est pareil, il faudrait être vigilant. Les parcs relais, là aussi il y a une modification sur les attendus et la façon dont ils vont être gérés. Je pense que ça va plutôt dans le bon sens, voilà. J'en ai terminé. Le VCub, on l'a vu, ça a été un succès. Là aussi, il ne faudra pas faire que du VCub, il y a toute une politique cyclable qu'il faut poursuivre. J'ai quelques craintes sur le budget 2015, je pense qu'il ne faut pas baisser la garde sur ce dossier-là. Il est absolument important. La politique cyclable ne peut pas se résumer uniquement au VCub, il faut continuer les aménagements, il faut continuer le soutien aux associations, il faut continuer le soutien à des parcs sécurisés, notamment pour favoriser le développement du report modal et le développement du vélo, voilà.

Dernier mot : Vive le tram !

M. le Président Alain JUPPÉ : Et le vélo dans le tram !

M. Jacques COLOMBIER : Monsieur le Président, votre choix est fait, ce sera KÉOLIS. Plusieurs critères balisent les offres des deux entreprises. Qui ne fait pas partie de l'équipe négociatrice de La Cub ne peut pas, au regard de ce document de dix pages certes, avoir une vision globale, mais surtout précise sur les critères et les raisons détaillées de ce choix.

L'importance de cette compétence et les sommes en jeu méritent, à mon avis, un dossier plus fouillé, plus précis, qu'un tableau d'évaluation globale sur trois critères. Aussi je voudrais avoir quelques éclaircissements.

Critère financier, en quoi le mécanisme d'intéressement est-il plus avantageux pour La Cub que celui de son concurrent ? Critère d'exploitation, une offre plus élevée en kilomètres, bien. Sur le réseau de bus, pouvez-vous me dire sur quelles lignes ? Et sur le tramway, la ligne D contestée aujourd'hui, est-elle prise en compte ?

Il serait bon, par ailleurs, en milieu de contrat, de faire un bilan précis des engagements pris par l'entreprise, du mécanisme d'intéressement pour La Cub, une possibilité de réorienter au mieux les besoins pour le réseau de bus.

Quant à l'indemnisation du candidat non retenu, elle semble logique, vu la somme de travail engagée sur de telles offres, bien qu'éllevée à mon avis à la hauteur de 500 000 euros. Je voterai le choix proposé dans ce dossier.

M. Vincent FELTESSE : Oui, Monsieur le Président, Chers Collègues, quelques mots à mon tour. Effectivement pour dire que l'unanimité qui va se faire sur ce dossier montre que le choix que nous avons fait, il y a quelques années, était plutôt pertinent et je ne sens plus d'inquiétude, comme ça avait été le cas, y compris de la

part du personnel qui avait été très marquée, de la part des populations, de la part des maires. Donc c'est une très bonne chose.

On savait que le risque sur cette négociation, c'était que la concurrence soit moins importante. C'est pour cela que les options avaient été mises, et finalement, la concurrence a été réelle entre les deux, KÉOLIS et TRANSDEV et au final, que ce soit sur une durée de huit ans, je pense que c'est plutôt une bonne idée puisque ça a permis en plus à KÉOLIS de faire des derniers efforts dans la dernière ligne droite.

Je voudrais poser juste deux questions un peu annexes. Première question, on sait bien que l'enjeu dans cette prochaine DSP, c'est moins le réseau bus, le tramway et le bus, que l'espèce de, ce que l'on appelle « chaîne de la mobilité totale », et nous allons recevoir sur la Métropole bordelaise, dans quelques mois maintenant, le congrès mondial ITS (Intelligent Transport Systems) sur le transport intelligent qui peut être une vitrine absolument extraordinaire. Je voudrais savoir un peu où en est-on de cet événement et comment nous allons vendre cet événement par rapport à notre propre savoir. Ça, c'est le premier point.

Deuxième point beaucoup plus petit. Où en est-on du nouvel inspecteur général de la Communauté urbaine de Bordeaux ? Puisque de manière traditionnelle, c'est aussi l'inspection générale qui suivait les DSP. Est-ce que la personne en poste est confirmée comme inspecteur général ou est-ce qu'il y a une réflexion en cours sur la mutualisation ? Merci.

M. Max GUICHARD : Oui, très rapidement, c'est pour ne pas que l'on retombe dans des erreurs qui nous ont coûté cher et qui ont fait une heure de débat ici, c'est par rapport à Gérard, mais là aussi très amicalement. Quand je dis amicalement, c'est amicalement.

L'autosatisfaction forcenée parfois amenant à l'aveuglement des débats réels qui restent posés, peut nous amener et nous ramener à vivre ce que nous avons vécu sur le débat que nous avons eu en début de séance.

Faisons attention, nous sommes contents sans doute tous d'avoir un vote unanime, mais vous savez que dans ce vote unanime, il y a des différences, des divergences très profondes qui restent d'actualité. Voilà. Moi je voudrais que cet optimisme généralisé n'efface pas les questions qui restent posées.

M. Christophe DUPRAT : Oui, alors tout d'abord pour répondre à quelques questions, assurer à Max GUICHARD, mais il le sait très bien, que les conditions sociales, les accords et les usages seront maintenus, nous avons avec le Président de la Communauté urbaine reçu les salariés à plusieurs moments de l'élaboration du projet. Ils ont été tenus au courant comme jamais ils ont pu l'être, tout au long du projet. Et donc ils avaient moins d'inquiétudes, à la fin, de voir aucun changement dans la direction de leur entreprise.

Sur la maintenance, on en a également tenu compte, on sait que c'était un élément qu'il fallait regarder. Dans le mécanisme des bonus/malus, nous avons été beaucoup

plus vigilants sur ce sujet et on le sera encore plus dans cette délégation de service public.

D'ailleurs j'en profite pour répondre à Monsieur COLOMBIER en lui disant que ce n'est pas un contrôle à mi-parcours que l'on fera, c'est un contrôle tous les ans. Tous les ans, il y a le rapport du délégataire, le rapport du délégant et tous les ans, nous regardons si les objectifs sont atteints, s'ils ne sont pas atteints. Et dans ce cadre-là, si les objectifs ne sont pas atteints, ce n'est pas la Communauté urbaine qui prend le risque, c'est le délégataire puisque le mécanisme du bonus/malus fait que c'est lui qui va devoir payer si ces objectifs ne sont pas atteints. Et nous aurons l'occasion, ici dans ce Conseil de Communauté, en Commission ou en Commission Consultative des Services Publics Locaux, d'avoir ce bilan.

Les recettes, c'est curieux parce que Max nous dit que l'on a été prudent, la fois d'avant on nous avait dit que l'on avait été trop optimiste, voilà. Écoutez, quelquefois je pense qu'il vaut mieux être prudent par rapport à ça, mais là aussi, il y a des avenants qui peuvent toujours améliorer les choses, qui peuvent toujours faire en sorte. Le précédent contrat sur cinq ans, il y a eu sept ou huit avenants qui ont ponctué tout le temps la vie de ce contrat.

Je vais répondre à Madame BOUTHEAU, bien sûr que... c'est dommage qu'elle soit partie d'ailleurs, c'était intéressant un dossier à 1,6 milliard... Les comités de lignes, j'en vois quelques-uns avec la SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français). J'assiste au comité de ligne de la ligne du Médoc. Je ne suis pas sûr que les usagers soient gagnants parce que l'on parle de beaucoup de choses, mais surtout pas de ce qui se passe pour les usagers. On peut sans doute améliorer les choses. On peut sans doute écouter les usagers, mais il y a aussi en face des investissements que l'on fait, en face des relations, et nous avons choisi, tout peut être modifié, que la porte d'entrée des réclamations, c'était les communes, parce que c'était, comme on l'a dit dans ce Conseil de Communauté, la proximité. Ce sont les communes. C'est elles qui entendront le mieux ce que peuvent dire les usagers. Alors après, on peut les rencontrer, on les rencontre, ils nous écrivent. Je vous assure, ils savent trouver le site Internet de TBC (Tram et Bus de La Cub) pour envoyer des réclamations, même si elles diminuent d'année en année. Je trouve que le comité de ligne est une mauvaise idée. Sans vouloir désigner de lignes particulières, mais si on avait un comité de ligne sur certaines lignes, une cabine téléphonique suffirait pour y mettre le nombre d'usagers de la ligne. Ce qui peut aussi interroger sur le fait que certaines lignes devront, un jour ou l'autre, peut-être être diminuées. D'ailleurs j'en appelle à mes Chers Collègues, Maires, pour leur dire que des optimisations pourront être faites pour certaines lignes qu'il faudra diminuer. Je rappelle que la Ville de Nantes, enfin l'agglomération de Nantes a diminué, il y a quelques années, son réseau de 15 %, à la recherche de certaines optimisations. J'en profite pour passer le message au passage. Tout le monde est d'accord pour les optimisations, mais quand on viendra vous voir individuellement, ça sera beaucoup plus difficile. J'en suis sûr, mais le message est passé.

Les services partiels, bien évidemment que c'est important, bien évidemment que nous avons eu un débat important dans ces négociations sur ces services partiels et que l'on a été séduit par le modèle qui nous a été proposé, non seulement parce qu'il nous semblait être tout à fait réaliste, mais surtout parce que l'on mettait des moyens

humains pour que ces services partiels, dans un premier temps, se passent dans de bonnes conditions.

Mobibus, je n'en ai pas parlé tout simplement parce que nous allons progresser avec eux. Nous avons des relations permanentes avec les associations de personnes handicapées ou à mobilité réduite, pour justement améliorer le service. Je rappelle qu'au passage, Mobibus gagne à peu près 1 % d'utilisateurs tous les ans, mais que j'ai souhaité aussi participer à la Commission qui attribue l'autorisation d'utiliser ou pas Mobibus. Je vous garantis, mes Chers Collègues, que ce n'est pas toujours facile de dire « Non » quand on a en face de soi des gens qui sont dans des difficultés, et des gens qui aujourd'hui... Le grand âge aussi, ça devient des utilisateurs de Mobibus avec la dégénérescence, avec la maladie d'Alzheimer. C'est aujourd'hui de vraies difficultés auxquelles nous serons confrontés.

Le VCub c'est quand même 80 stations de plus qui vont être faites sur la délégation de service public. Ce n'est pas négligeable par rapport à cela.

Enfin, pour toutes ces raisons, je laisserai répondre Michel LABARDIN sur ITS parce que c'est lui qui suit ce dossier et je laisserai Monsieur le Président répondre sur l'IGA (Inspection Générale de l'Administration) puisque c'est un sujet qui répond de son autorité. En tout état de cause, c'est avec enthousiasme, mais avec détermination et avec contrôle que le choix de KÉOLIS pour huit ans est un bon choix pour la Communauté urbaine.

M. Michel LABARDIN : Oui, quelques mots pour répondre à la demande de Vincent FELTESSE sur ITS. Ce congrès a lieu début octobre 2015, il fait suite au congrès mondial de Détroit, durant lequel il a été beaucoup question des véhicules connectés. Le congrès mondial à Bordeaux sera l'occasion d'avoir une vitrine à la fois sur les innovations technologiques en faveur des transports collectifs et de mettre également en vitrine le transfert du savoir-faire du spatial, de l'aéronautique, vers les véhicules connectés et les systèmes d'information voyageurs et toutes les applications numériques qui peuvent être développées.

C'est, vous le savez, un congrès mondial qui lie aujourd'hui ITS EUROPE ERTICO avec l'hôte local, le *cluster* TOPOS soutenu par le Conseil Régional et qui engage les collectivités, Communauté urbaine, Ville de Bordeaux, Conseil Général, Conseil Régional. Nous sommes en phase de bouclage budgétaire. De nombreuses démonstrations sur site auront lieu, au parc des expositions tout proche, des exposants. Cela permettra véritablement d'avoir une vitrine mondiale sur les innovations technologiques qui peuvent être aujourd'hui au service de tous les modes de déplacement. Cela permettra aussi pour la Communauté urbaine de montrer ce qu'elle sait faire depuis fort longtemps, je pense notamment au système Gertrude ou au système d'information voyageurs et les nouveaux systèmes qui vont être développés précisément pendant cette DSP. Voilà quelques éléments de réponse.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci, mes Chers Collègues, je ne vais pas rallonger le débat, tout a été dit. Je me réjouis de l'unanimité avec laquelle cette proposition est accueillie. Je voudrais féliciter ceux qui ont conduit la négociation, nos services qui ont fait preuve d'une grande compétence et d'une très bonne mobilisation et les élus, sous la houlette de Christophe DUPRAT, qui donc nous ont permis d'atteindre le résultat que l'on vient de voir.

Je soulignerai que dans cette négociation - cela avait été un des enjeux de la précédente - il a été précisé dès le départ que les accords et les usages contractuels seraient respectés par le nouveau délégataire. C'était une préoccupation des personnels.

Alors cela dit, cette nouvelle délégation ne va pas nous permettre de régler tous les problèmes de déplacement dans notre agglomération. J'ai sous les yeux un document émanant de l'A'URBA qui montre que la part modale de la voiture a diminué, elle est passée de 64 % en 1998 à 59 % en 2009. Elle reste majoritaire, même si elle a baissé de manière significative. Et donc il faut accompagner le fonctionnement de notre réseau de transport, la réalisation d'infrastructures nouvelles dans le cas du SDODM par toute une série d'autres initiatives qui permettent de modifier les comportements. Et j'ai en tête, quand je parle de cela, le Grenelle de la mobilité. J'ai demandé à l'A'URBA qui en a été le pilote et à nos services d'extraire de la charte qui a été mise au point un certain nombre de propositions opérationnelles, de façon que je puisse vous en saisir dans les toutes prochaines semaines. Je l'espère.

Je n'ai pas grand-chose à rajouter sur le congrès ITS. C'est un moment important, il faut bien maîtriser la préparation de ce congrès et rappeler que la Communauté urbaine n'est pas un guichet de banque parce que c'est un peu comme ça que ça fonctionne aujourd'hui. Enfin il faut assurer le succès bien sûr de cette manifestation qui sera très importante.

Quant à l'inspection générale, j'ai demandé au Directeur Général des Services de réfléchir à sa réforme parce que je crois qu'elle mélange aujourd'hui deux rôles qui ne sont pas de même nature : d'abord l'inspection des services, qui doit évidemment perdurer et même se développer. On voit bien qu'il y a parfois quelques lacunes ici ou là. Et puis le contrôle de gestion qui est une fonction différente et que nous allons essayer de mieux définir et de mieux individualiser dans l'organisation de nos services.

Voilà je mets donc aux voix ce projet de délibération important, l'un des plus importants que nous ayons avec le budget à adopter. Votes contre ? Abstentions ? Je vous remercie de cet accord à l'unanimité.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. REIFFERS

2014/9/ 10 BASSENS - SOCIETE SAIPOL - Fusion - absorption par DIESTER INDUSTRIE - Subvention de la Communauté urbaine de Bordeaux - Avenant N°1 à la convention du 8 février 2012 - Décision.

M. Josy REIFFERS présente le dossier.

M. Jacques PADIE : Merci, Monsieur le Président, mes Chers Collègues, en novembre 2011, notre groupe s'était déjà prononcé contre la subvention accordée à la société SAIPOL en estimant qu'une société qui réalisait en 2010 près de 53,5 millions d'euros de bénéfices pouvait se passer de l'argent public pour réaliser ses investissements. Ce qui nous a été confirmé à plusieurs reprises.

Les subventions de ce niveau servent nous a-t-on expliqué à donner des signes aux décideurs de ces grands groupes. Nous entendons bien la bataille des élus locaux pour maintenir l'activité productive sur notre territoire, c'est une bataille louable, mais la méthode n'est visiblement pas la bonne. Ainsi DIESTER, la filiale de SOFIPROTEOL, qui gère maintenant ce site à Bassens est bénéficiaire, mais a tout de même le projet de réduire de 20 % ses capacités de production en France. « On limite la casse, mais à mon avis, ce n'est qu'une première étape », s'est inquiété un délégué national CGT (Confédération Générale du Travail) de cette entreprise.

Pour finir, constatant que SOFIPROTEOL a encore réalisé 54 millions d'euros de bénéfices en 2013 et prenant en compte la stratégie du groupe DIESTER dans notre pays, nous réitérons notre opposition à cette subvention. Et nous souhaitons que le règlement d'intervention de La Cub, en matière économique, soit rediscuté afin de proscrire les subventions aux entreprises qui distribuent des dividendes ou qui licencient dans notre pays. Nous voterons donc contre cette délibération. Je vous remercie.

M. Jean-Pierre TURON : La délibération là porte sur le changement de nom, c'est le premier point. Le deuxième point, c'est qu'il est vrai qu'apporter des subventions à des groupes importants peut nous interpeller, mais dans le monde économique tel qu'il est, on ne peut pas refuser par principe d'apporter notre soutien, que les collectivités apportent leur soutien si l'objectif et le résultat vérifié est de développer une activité, et développer l'attractivité du territoire métropolitain.

Le groupe SOFIPROTEOL a investi sur le site de Bassens plus de 200 millions d'euros, ces douze dernières années, et plus particulièrement près de 40 millions d'euros entre 2010 et 2013 incorporant en particulier une banale chaudière biomasse de 15 millions d'euros, tout bonnement novatrice sur le plan technologique. Et dans ces investissements n'est pas compris le déplacement de l'unité de conditionnement de Lesieur qui sera opérationnelle dans quelques semaines.

L'unité de Bassens a maintenant atteint un niveau européen et est en train de devenir, de faire partie des deux ou trois premiers sites au niveau national. Et c'est l'exemple, je crois, peut-être le plus achevé d'une intégration industrielle qui va de la

matière première aux produits finis très diversifiés : l'huile, les tourteaux, le diester, la glycérine et j'en passe, avec comme objectif de réduire l'empreinte carbone et la production d'énergie. Actuellement des accords sont en train d'être conclus, ils ne sont pas achevés, mais enfin ils devraient se conclure pour que l'excès d'énergie produit en particules de vapeur puisse servir à l'usine voisine de Michelin.

Je vous invite à aller voir un petit peu ce que ça peut représenter, une entreprise qui se développe sur 500 mètres de long sur 150 à 200 mètres de large, et il y a eu, et je donne quelques éléments de réponse, il y a eu à chaque investissement nouveau des créations d'emplois qui peuvent ne pas paraître peut-être très spectaculaires en tant qu'emplois directs, mais quand on voit la complexité des entreprises, il y a des emplois confortés et développés dans les petites et moyennes entreprises locales pour la maintenance des installations.

Et c'est ainsi que l'on est passé, en quelques années, de 60 à 80 employés et les 10 qui étaient dans la convention, le seront effectivement en fin d'année. J'ai pu en avoir l'espérance encore ce matin parce que je réinterrogé là-dessus... et qu'avec le déplacement de Lesieur, on va avoir près de 200 salariés sur le site.

D'autres projets sont en gestation et j'en aurai connaissance dans quelques semaines. Et incontestablement - alors on peut le regretter, mais c'est ainsi, et si on veut être efficace, je pense que nous devons en tenir compte - les décideurs des investissements sont très sensibles à l'accompagnement local, pas simplement pour la somme proprement dite qui peut paraître importante bien sûr, mais par rapport à des investissements globaux, elle ne représente qu'un pourcentage peu important. Mais pour que les sites soient privilégiés, il y a nécessité qu'il y ait d'une part accompagnement sur le terrain, même par le Maire qui doit faciliter les démarches dans le marathon administratif par lequel doit passer toute implantation d'entreprises ou développement d'entreprises dans notre pays et cela, c'est peut-être un des problèmes majeurs qui serait à résoudre où on ne cesse d'allonger les délais pour pouvoir implanter des entreprises. Et c'est évidemment le signe que doivent donner les collectivités par les aménagements nécessaires et évidemment aussi par quelques subventions, même si on peut ne pas être d'accord philosophiquement sur le principe. Je crois que le principe de réalité fait que..., et je sais qu'il y en aura d'autres que l'on aura, et qui seront présentées un petit peu de même type, mais il en va de notre enjeu industriel local.

M. le Président Alain JUPPÉ : Je crois que Monsieur PADIE a reçu tous les arguments nécessaires pour le convaincre de changer son vote. Non, pas vraiment ?

M. Jacques PADIE : Pas vraiment.

M. Noël MAMÈRE : Oui, Monsieur le Président, mes Chers Collègues, pour vous dire mes réticences à voter cette délibération parce que derrière SOFIPROTEOL se cache un oligopole qui a aujourd'hui le monopole sur les oléagineux et en particulier sur les agro-carburants que l'on appelle indûment « les biocarburants ». Et derrière ce groupe SOFIPROTEOL se cache une personnalité très puissante dans ce pays

qui n'est autre que Monsieur Xavier BEULIN, le Président de la FNSEA (Fédération Nationale des Syndicats d'Exploitants Agricoles).

Monsieur Xavier BEULIN et SOFIPROTEOL bénéficient aujourd'hui d'exonérations fiscales très importantes puisque les biocarburants, on les appelle comme cela, mais ce sont des agro-carburants qu'ils prennent sur des terres agricoles, bénéficient donc d'exonérations fiscales. On peut dire selon les estimations qui ont été faites par la Cour des Comptes que cela représente à peu près, ces exonérations fiscales, cette niche fiscale représente à peu près 2,5 milliards d'euros. Et sur les 2,5 milliards, SOFIPROTEOL est bénéficiaire d'une grande part de cette exonération, de cette niche fiscale. Et quand on regarde de plus près les investissements qui sont faits par rapport à ce bénéfice que nous considérons comme indu, on est loin du compte. En tant qu'écologiste, je serai sans doute rejoint par mes amis du groupe, nous avons de fortes réticences à voter pour une telle délibération. J'ai entendu les arguments qui ont été développés par notre collègue TURON, que je comprends très bien, puisqu'il s'agit d'une entreprise qui est installée sur le territoire de sa commune. Effectivement, elle crée des emplois, mais elle crée des emplois sur le dos de qui ? Sur le dos d'agriculteurs, au moment même où par rapport au réchauffement climatique, nous avons l'obligation de rapprocher la production de la consommation. Au moment même où nous savons que les agro-carburants se développent dans un certain nombre de pays au détriment de la souveraineté alimentaire. Donc nous ne faisons que contribuer d'une certaine manière, en subventionnant ce type de proposition, nous ne faisons que contribuer d'une certaine manière à affaiblir la souveraineté alimentaire des pays vis-à-vis desquels nous avons déjà une dette écologique très grande.

Pour cette raison, moi je ne voterai pas cette délibération.

M. le Président Alain JUPPÉ : Écoutez, votre question s'adresse d'abord à Madame Ségolène ROYAL non, me semble-t-il ?

M. Noël MAMÈRE : Oui, elle s'adresse à tous les Gouvernements qui se sont succédés, y compris ceux auxquels vous avez appartenu puisqu'aucun des Gouvernements qui se sont succédés jusqu'à maintenant n'a supprimé la niche fiscale en direction des biocarburants.

M. le Président Alain JUPPÉ : Et c'est vrai du Gouvernement dans lequel vous siégiez aussi par Madame DUFLOT interposée.

M. Noël MAMÈRE : Tout à fait, notre responsabilité est collective, Monsieur le Président.

M. le Président Alain JUPPÉ : Alors je mets aux voix cette délibération. Qui vote contre ? Qui s'abstient ? Merci. On continue.

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

Le groupe des élus Europe Ecologie les Verts et le groupe des élus Communistes et Apparentés votent contre

M. REIFFERS

2014/9/ 12 Pôle de compétitivité Aéronautique Espace et Systèmes embarqués - Association Aerospace Valley - Plan d'actions 2014/2015 et programme d'actions spécifiques - Conventions - Décision - Autorisation

M. Josy REIFFERS présente le dossier.

M. Jacques PADIE : Monsieur le Président, mes Chers Collègues, vous connaissez notre position concernant les pôles de compétitivité. Nous y sommes opposés parce que, comme la délibération n°13 sur la chimie, il s'agit d'une subvention directe à des filières largement rentables. L'argent public déversé ici est mis à disposition des grands groupes pour financer une part de l'effort de recherche et développement dans ces filières où l'exigence de rentabilité n'a d'égal que l'augmentation du niveau des dividendes.

Ainsi depuis 2005, notre pays a versé près de 3 milliards d'euros par an aux grandes entreprises via ces programmes des pôles de compétitivité sans que les rapports successifs ne parviennent à établir le bien-fondé de cette stratégie, ni même à y déceler un quelconque effet sur l'emploi et l'investissement. Pour La Cub, faisons simplement remarquer que, selon l'INSEE (Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques), le niveau d'emploi de la filière métallurgique a chuté de 13 % entre 2004 et 2010 et -15 % sur le territoire de la Gironde.

Alors, je me permets d'insister parce que j'ai été interpellé en commission sur notre position que d'aucun juge dogmatique. Nous devrions, m'a-t-on dit, rendre hommage à ces groupes qui font des efforts en matière d'emploi et de formation et souligner le travail d'AÉROSPACE VALLEY en direction du tissu des PME (Petite et Moyenne Entreprises).

D'abord, soyons pragmatiques, dans ce secteur d'activité, le carnet de commandes d'une entreprise sous-traitante sur deux est lié à 80 % aux commandes de ces grands groupes comme DASSAULT, AIRBUS, THALÈS. Face à un tel niveau de dépendance, c'est bel et bien au niveau de la filière qu'il faut agir. Et c'est à ces grands groupes qu'il faut demander des comptes tant en matière de recherche et développement, qu'en matière d'emploi et de formation. Et étant donné, une fois encore, le niveau indécent de leurs bénéfices et des dividendes reversés, le moins que l'on puisse attendre, c'est qu'ils s'occupent un peu de l'emploi et de la formation,

j'ajouterai même du statut et du niveau des salaires. Mais la commission ayant eu lieu avant que le Ministre REBSAMEN avoue l'échec de son Gouvernement à faire face à l'augmentation du chômage, j'imagine que notre débat sera plus ouvert à la réflexion. Face à un tel échec, un Gouvernement de gauche devrait en effet remettre à plat la politique de distribution massive de cadeaux aux grandes entreprises, à commencer par le Crédit Impôt Compétitivité Emploi appelé CICE. En effet, face à un tel fiasco, un Gouvernement de gauche devrait tourner sa politique vers le soutien au pouvoir d'achat de ceux qui souffrent. C'est ce à quoi une partie grandissante de la gauche appelle aujourd'hui. C'est cette voix qu'il est urgent d'entendre parce que la colère populaire est grande et légitime devant tant d'injustice sociale. Nous voterons contre cette délibération. Je vous remercie.

M. Clément ROSSIGNOL-PUECH : Oui Monsieur le Président, mes Chers Collègues, qui peut être contre le développement économique et la mise en place de filières industrielles de demain ? Personne. Mais, par contre, croire qu'il y a d'un point de vue automaticité entre le développement technologique et puis, de l'autre côté, progrès social, économique, démocratique ou écologique, il ne faut pas être naïf non plus.

Nous souhaitons revenir à nouveau sur le développement de cette filière drones, drones civils, qui est portée par les collectivités territoriales, qui a été initiée par le Conseil Régional d'Aquitaine et soutenue fortement par les autres collectivités territoriales. La filière AQUIDRONES, le projet AQUIDRONES est très intéressant. En effet, surveiller les feux de forêt, le tracé de côte, etc., oui, bien sûr, développer des filières technologiques innovantes pour demain, bien sûr, mais par contre ce que nous demandons à nouveau avec solennité, c'est qu'en parallèle, il y ait une réflexion sociétale. Cette nouvelle technologie qui apparaît... les spécialistes parlent de prolifération. Dans quelques dizaines d'années, nous allons assister à une prolifération de drones volants. Nous, ce que nous demandons, simplement c'est qu'une partie de la subvention serve à débattre avec les acteurs de la société, à débattre avec des juristes, à débattre avec des parlementaires pour voir quelle est la place de ces nouveaux objets technologiques dans notre société de demain. Nous réfléchissons, nous mettons en place des concertations sur le tramway par exemple, pourquoi ne mettons-nous pas en place des concertations sur nos choix économiques et technologiques ?

Et puis je ne peux pas quand même ne pas parler de drones sans vous dire quand même que durant le mois d'octobre, il y a eu 13 survols de drones civils de centrales nucléaires françaises. Le 13 octobre dernier, c'était à Blaye et d'ailleurs un 11ème survol a eu lieu hier soir à 21 heures au-dessus de la Centrale de Golfech. L'enquête est en cours, nous verrons bien qui se cache derrière ces survols simultanés sur nos centrales nucléaires françaises : plaisantins, associations écologiques pourquoi pas, terroristes qui préparent le terrain, autre ? Nous verrons bien. Mais nous voyons bien que là, il y a une conjonction de faits technologiques que nous dénonçons, nous, écologistes : la menace nucléaire et le développement d'une nouvelle technologie qui, à nos yeux, n'est pas suffisamment contrôlé, maîtrisé, réfléchi. S'il vous plaît, prenons en compte ce questionnement essentiel de la vie en commun et de la création de la société de demain, réfléchissons sur l'usage des nouvelles technologies que nous mettons en place. Donc nous allons nous abstenir.

M. Josy REIFFERS : Juste un mot pour répondre à la remarque faite sur les PME, la subvention métropolitaine justement est destinée à faire participer le plus possible les petites entreprises. Nous avons regardé ça de façon très attentive en commission économique, - je pense que vous avez participé au débat - pour vérifier que l'argent donné par La Cub était réellement sur cet objectif de réunion. Évidemment quand on discute avec une centaine d'entreprises, il y a beaucoup plus de participants et donc de frais que si on discutait seulement avec trois groupes. Mais je pense que c'était la condition *sine qua non* pour la participation de ces petites entreprises aux grands projets communautaires.

Par ailleurs, il y a la création d'un pôle drones dans le projet métropolitain et nous veillerons à y participer, de façon à ce que les remarques que je viens d'entendre puissent être prises en compte.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci. Je crois que les pôles de compétitivité sont une des mesures les plus intelligentes que l'on ait prises depuis quelques années pour associer l'État, les collectivités territoriales, les universités et leurs laboratoires de recherche, les partenaires privés et grandes entreprises, mais aussi PME puisqu'elles sont partie prenante de ces pôles et celui-ci est un des plus actifs comme l'a dit Monsieur REIFFERS.

Sur la question des drones, je pense qu'effectivement, le problème de la réglementation ou du contrôle ou de l'encadrement de ces engins va se poser. Il appartient aux pouvoirs publics de prendre les initiatives en ce sens. Qui vote contre ?

M. Max GUICHARD : Vous avez parlé d'intelligence alors quand je vois les résultats qu'a développés mon ami Jacques PADIE, bon... on ne met pas le même contenu dans le mot, mais alors dites-moi - ce n'est pas qu'à vous la question - dites-moi où l'intelligence n'a pas été particulièrement marquée pour connaître la situation de l'emploi d'aujourd'hui ? Dites-moi. Il y a bien quand même quelque chose où nous n'avons pas été intelligents quelque part.

M. le Président Alain JUPPÉ : Max, je vous propose un débat beaucoup plus large sur la situation de l'emploi. Je ne suis pas sûr que nous nous retrouvions, sauf peut-être pour critiquer le Gouvernement actuel, ça pourrait fournir une base de consensus entre nous.

M. Max GUICHARD : Ce n'était pas l'objet de ma question.

M. Alain ANZIANI : Non, moi je laisserais Communauté d'Avenir défendre l'action du Gouvernement.

M. le Président Alain JUPPÉ : Ah sur certains points, pourquoi pas ! Puisque vous avez repris... Je vous rappelle que les pôles de compétitivité ont été créés par le Gouvernement de Dominique DE VILLEPIN. Max, je propose que l'on s'en tienne au dossier que nous examinons, on verra pour le reste. Qui vote contre cette délibération ? Le groupe communiste je pense. C'est tout ? Pas d'abstentions ? Très bien. Si. Les Verts s'abstiennent.

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

Le groupe des élus Europe Ecologie les Verts s'abstient et le groupe des élus Communistes et Apparentés vote contre

M. BOBET

2014/9/ 18 Exercice 2014 - Décision Modificative n° 3 - Budget Principal et budgets - annexes - Adoption -

M. Patrick BOBET présente le dossier.

M. Jacques COLOMBIER : Oui, Monsieur le Président, mon propos portera sur deux questions, deux éclaircissements auprès du Vice-président BOBET.

Si j'ai bien compris entre autres, cette DM (Décision Modificative) tente à rétablir le déficit des résultats de l'exercice 2013, très bien. 406 000 euros en mouvements réels. Ce sont des redéploiements principalement de crédits. En investissement, dans ces mouvements réels, diverses opérations : bouchon ferroviaire de Bordeaux, accès du Pont Chaban-Delmas, la ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) Saint-Jean Belcier, très bien.

En ce qui concerne le remboursement par anticipation de deux emprunts de 2008, lors de la crise du secteur bancaire auprès de DEXIA, au taux de 4,76 % pour un capital tout de même de 6,2 millions d'euros. S'agissait-il d'emprunt dit « toxique » et qu'est-ce qui a motivé ce remboursement anticipé ?

Deuxième question, toujours sur les mouvements réels en fonctionnement. Au budget annexe des transports, l'ouverture de 0,3 million de charges exceptionnelles au titre de la Commission d'indemnisations dans le cadre d'un jugement rendu dans le cadre d'un contentieux Tram'Emploi, pouvez-vous me donner quelques précisions sur ce contentieux ?

M. le Président Alain JUPPÉ : Y a-t-il d'autres questions ? Monsieur BOBET.

M. Patrick BOBET : Sur la première question, il n'y a pas d'emprunt toxique bien évidemment pas, pas du tout, c'est plutôt l'opportunité de rembourser un emprunt quand même élevé à près de 5 % alors que nous sommes sur des taux bien plus bas aujourd'hui, et de rembourser cet emprunt de 6 millions d'euros, cela permet de diminuer notre dette générale.

M. le Président Alain JUPPÉ : C'était un emprunt à taux fixe qui ne présentait pas de risque particulier sauf que 4,76, c'est beaucoup plus cher que ce que l'on emprunte aujourd'hui naturellement. Sur le deuxième point ?

M. Patrick BOBET : Non je n'ai pas de réponse, excusez-moi, je n'ai pas de réponse sur votre deuxième question, pas pour l'instant.

M. le Président Alain JUPPÉ : On donnera la réponse le plus vite possible. Je mets aux voix cette Décision Modificative, qui est une Décision Modificative d'ajustement. Votes contre ? Abstentions ? Je vous remercie.

**ADOpte À L'UNANIMITÉ DES
SUFFRAGES EXPRIMES**
M. COLOMBIER s'abstient

M. MANGON

2014/9/ 35 BEGLES - ER P 308 du PLU - Aménagement pour le futur Pont Jean-Jacques Bosc à Bègles - Acquisition par la Communauté urbaine de Bordeaux d'une parcelle bâtie cadastrée section AE n° 116 d'une contenance de 3a 24ca appartenant aux Consorts Sarthe - Autorisation - Décision

M. Jacques MANGON présente le dossier.

M. le Président Alain JUPPÉ : Qui souhaite s'exprimer là-dessus ? Personne ? Personne n'avait demandé le regroupement ? On va accélérer. Pas d'oppositions ? Pas d'abstentions ? Merci. La 20 est bien regroupée, c'est bien ça, parce que je l'avais regroupée dans mon texte. On passe à la suite, 37.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. MANGON

2014/9/ 37 TALENCE - avenue de la Mission Haut Brion et avenue de l'Université - cession à la SAS Aquitaine Promotion d'une emprise de terrain nu d'une superficie de 608 m² environ - Décision

M. Jacques MANGON présente le dossier.

M. le Président Alain JUPPÉ : Monsieur CAZABONNE m'avait indiqué en séance qu'il m'adresserait une note explicative, ce qu'il a fait. L'opération m'est apparue tout à fait transparente et donc nous avons réinscrit à l'ordre du jour ce projet de délibération.

Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE : Monsieur le Président, Chers Collègues, malgré les explications apportées depuis le dernier Conseil, nous confirmons notre vote contre sur cette délibération. Notre premier motif reste toujours d'actualité puisque nous regrettons de voir foisonner les résidences étudiantes et hôtelières à caractère lucratif sur un secteur universitaire, au détriment de projets d'hébergement à caractère social pour jeunes travailleurs étudiants, qui manquent encore cruellement sur toute cette zone universitaire.

De plus, les explications données en commission ne sont guère convaincantes sur le processus de vente d'une parcelle de ce terrain qui s'inscrit dans un projet d'ensemble, projet qui échappe à l'examen de notre commission. En effet, rien d'illégal dit-on, et nous en sommes convaincus.

Toutefois, il s'est d'abord agi d'une première parcelle vendue à un promoteur qui achète, plus tard, la deuxième parcelle à un prix intéressant. Le prix intéressant est justifié parce que la deuxième parcelle n'est plus vendable parce que non exploitable, ce terrain étant enclavé. Il n'y avait donc que ledit promoteur qui pouvait l'utiliser. Légal sans doute, mais pas très clair.

M. le Président Alain JUPPÉ : On ne va pas relancer le débat, les explications me paraissent claires, mais chacun prend sa décision comme il l'entend.

M. Arnaud DELLU : Oui Monsieur le Président, mes Chers Collègues, j'étais intervenu lors de la précédente séance plénière puisque seul talençais présent en commission préparatoire, comme l'avait alors fait remarquer Monsieur DUCHÊNE, je n'avais pu obtenir de réponses circonstanciées à mes interrogations sur ce projet de vente d'une parcelle communautaire à un promoteur trop bien connu à Talence.

Après le retrait de la délibération en séance plénière, Monsieur CAZABONNE a déposé lors de la dernière commission préparatoire d'urbanisme et à l'ouverture de celle-ci d'ailleurs, un document d'une feuille censé répondre aux questions posées. Il s'avère, après lecture attentive de ce document, qu'en se dégageant du flot de détails superfétatoires, aucune réponse satisfaisante n'est en réalité apportée.

Rappelons tout de même que les parcelles immédiatement voisines ont été vendues par la Ville de Talence le 12 décembre 2012 à un footballeur international dans le besoin à 550 euros le mètre carré. Apparemment plus doué que nous d'ailleurs en valorisation de patrimoine, ce virtuose du ballon immobilier s'empressait de revendre le même terrain dans les heures qui suivirent à 730 euros le mètre carré, comprenant un permis de construire pour 580 m² de surface.

La Cub vend aujourd'hui à 340 euros le mètre carré un terrain déjà occupé et transformé par le promoteur depuis le 20 décembre 2012 qui construit d'ailleurs 5 195 m² c'est-à-dire dix fois plus que le permis initial.

Ceci devrait logiquement en tant que vendeur nous placer tout de même dans une position de force pour négocier le prix. Le choix est fait et confirmé de se limiter aux estimations de FRANCE DOMAINE qui considère ces parcelles enclavées, ne tenant bien sûr parce que c'est la règle, aucun compte du fait que l'opération fait disparaître en elle-même tout enclavement. Sauf erreur de ma part, rien ne nous oblige à nous limiter à cette estimation et à faire un cadeau au promoteur.

J'entends bien votre souci, vous l'avez rappelé la dernière fois, Monsieur le Président, et nous le partageons tous, de vous préoccuper essentiellement de la régularité de cette délibération que nous ne contestons pas. Des éclairages ont d'ailleurs été apportés par les services, à la demande de Monsieur MANGON, concernant les motivations des évaluations successives différentes de FRANCE DOMAINE.

En restant strictement dans une optique communautaire et sans un mot d'ailleurs de la très contestable gestion communale de ce dossier, cette délibération est au mieux pour la Communauté urbaine une très mauvaise opération de valorisation de son patrimoine, doublée d'un aveu d'impuissance. Rien ne nous aurait empêchés de vendre au même tarif qu'un footballeur le faisait il y a deux ans, au même endroit et par la même, cette délibération prive notre Etablissement de quelque chose comme 400 euros supplémentaires par mètre carré, fois 600 m², ça fait à peu près 240 000 euros de manque à gagner au profit d'un promoteur certes habitué aux juteuses et faciles opérations talençaises, et au profit d'un projet sans intérêt collectif sinon pour ceux qui vont défiscaliser. Alors que, me semble-t-il, tous les élus se préoccupent, à juste titre, de la bonne gestion des deniers publics, je ne pense pas que cette vente aille dans le sens de l'intérêt général, ni d'ailleurs dans l'intérêt de ma commune et par conséquent je maintiens ma ferme opposition à cette délibération.

M. Alain ANZIANI : Oui moi j'observe, je suis élémentaire dans mon approche, j'observe deux choses : premièrement, c'est que la légalité de la délibération n'est pas contestée, ça vient d'être dit à l'instant par deux intervenants. J'observe ensuite après que la commission dont c'est le travail a effectué une réflexion, a dû vérifier un certain nombre de choses, et que la commission a donné un avis favorable. En considérant ces deux éléments, le groupe socialiste votera pour, sous réserve de la position de Monsieur DELLU.

M. Alain CAZABONNE : Oui, je ne vais pas trop allonger le débat, juste relever des mauvaises informations apparemment que possède Monsieur DELLU, notre collègue écologiste.

Je rappelle simplement qu'il y a deux terrains qui ont été vendus : l'un par la ville donc nous n'avions pas à en débattre ici, vous serez d'accord avec moi. Vous voulez à tout prix lier les deux opérations, l'un a été vendu par la ville, il y a plusieurs années, trois ou quatre ans par la ville. Sur la plus-value, je le redis X fois, le terrain que Monsieur CHAMAKH puisqu'il s'agit de lui, a vendu à la société SAFRAN était non seulement un terrain, mais deux permis de construire, instruction de deux permis de construire, les études de sol, les travaux de géomètre, et c'est une opération qui était entre privés. Il y a eu cette plus-value de 400 et quelque mille euros, ça a payé aussi tous ces frais-là que la ville elle-même n'aurait pas pu vendre si elle l'avait vendu. On ne vend pas des permis de construire. On ne vend pas des études. Ça a été vendu entre deux privés.

Donc ce terrain a été vendu et il y a eu un projet dessus de 5 000 et quelques mètres carrés et non pas 500. Ce projet se réalisait tel que.

Là-dessus, la Communauté urbaine avait un délaissé de terrain. C'est un délaissé de travaux de voirie sur lequel, autrefois, il y avait même, je crois, une canalisation qui devait passer dessous et qui a été abandonnée. Ce délaissé de voirie, il est inexploitable, il est invendable pour la construction puisqu'il n'a pas d'accès par rapport à la route. Il est invendable. Soit il restait comme une espèce de trou parce qu'en plus, il était en déclivité, soit il restait comme ça, soit la proposition faite par l'opérateur intéressait la Communauté urbaine qui récupérait quand même plus de 200 000 euros. Le prix correspond à un terrain inconstructible parce qu'il n'a pas d'accès sauf pour un des propriétaires voisins, il y avait d'ailleurs deux propriétaires : Monsieur VERGÈS et la société SAFRAN.

La société SAFRAN a déposé le même nombre de mètres carrés, mais sur les deux terrains. Pourquoi ? Parce que le fait d'acquérir ce terrain à la Communauté urbaine donne un accès piéton aux étudiants qui seront dans la résidence et qui pourront directement traverser pour aller au tramway qui se trouve à 300 et quelques mètres. C'est le seul intérêt de l'acquisition de ce terrain pour les étudiants qui logeront là-dessus et la Communauté urbaine de récupérer 200 et quelques mille euros sur un terrain qui ne vaut rien parce qu'il n'est pas constructible sauf pour un riverain.

Voilà toute l'histoire. Alors que vous en fassiez une opposition municipale, je comprends, mais n'essayez pas d'expliquer qu'il y a une affaire trouble ou autre, la Communauté urbaine ne pouvait le vendre qu'à ce prix-là parce que personne n'aurait acheté un terrain inconstructible, inaccessible par la voirie à ce prix-là.

M. le Président Alain JUPPÉ : Je constate que personne ne conteste la légalité de cette opération. Du point de vue de la Communauté urbaine de Bordeaux, nous respectons les estimations de FRANCE DOMAINE. Que les élus de Talence aient une divergence sur l'opportunité de l'opération, c'est leur affaire, et donc je vous propose de voter cette délibération. Qui vote contre ? Qui s'abstient ? Je vous remercie.

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

Le groupe des élus Europe Ecologie
les Verts et M. DELLU votent contre

M. Franck RAYNAL : Monsieur le Président, si vous le permettez, on pourrait revenir à la délibération sur la Décision Modificative n°3. Monsieur BOBET a obtenu une précision pour répondre à la deuxième question.

M. le Président Alain JUPPÉ : À la question de Monsieur COLOMBIER ?

M. Franck RAYNAL : Oui.

M. Patrick BOBET : Merci, Monsieur le Secrétaire. Oui très simplement, il s'agit en fait d'une prime de licenciement que nous devons en quelque sorte à une salariée de Tram'Emploi, association très ancienne qui a été créée à l'époque au tout début du tram. Le jugement a été pendant, c'est pour ça que la chose n'arrive que maintenant et ce jugement lui a donné raison, donc nous nous devons de nous exécuter, si j'ose dire, en versant cette prime de licenciement.

M. le Président Alain JUPPÉ : Monsieur COLOMBIER a sa réponse. Merci, nous poursuivons.

Mme JACQUET

2014/9/ 55 Solidarité Internationale dans le domaine de l'Eau - Actions de coopération décentralisée - Année 2013-2014 - Validation

Mme Anne-Lise JACQUET présente le dossier.

M. Jacques COLOMBIER : Monsieur le Président, vous nous proposez, à nouveau, des dépenses de crédits communautaires au titre de la solidarité internationale concernant le domaine de l'eau, ceci dans le cadre de la coopération décentralisée. Cette dénomination est certes majorative, la solidarité entre régions du monde est une belle chose surtout quand elle touche des domaines aussi vitaux que l'eau ou l'alimentation. Nous faisons partie d'une région abondante en eau, l'Aquitaine ne signifie-t-elle pas « Terre des eaux » ? Notre expérience dans le domaine de la gestion de ce liquide n'est plus à démontrer, mais je ne pense pas qu'il s'agisse d'une compétence prioritaire de la Communauté urbaine. N'y voyez pas là une sécheresse - sans jeu de mot - du cœur. Mais il y a là une politique de crédits qui doit se situer à un niveau bien supérieur, celui d'État à État ou même de l'Europe qui s'immisce dans tellement de domaines.

Cette coopération décentralisée est en fait une coopération internationale qui n'ose le dire. Ceci me fait penser à l'explosion des financements que la clause générale de compétence et des lois de décentralisation ont attribué à tous les niveaux des collectivités. Tout le monde fait de tout, et il s'agit concrètement dans ce dossier de planification, d'organisation de séminaires interdisciplinaires, de construction de diagnostics, de comités de pilotage. Espérons qu'ils accouchent au moins d'un programme de solutions concrètes.

Il y a, à mon avis, pour cela des crédits d'État, d'université puisqu'il s'agit en l'occurrence de chercheurs, ou des politiques d'échange et de coopération internationale peuvent être mis en place. C'est donc à ce niveau et non à celui de La Cub qu'ils doivent être traités.

De plus, en ce temps de crise et de réduction des financements, vous le rappelez à juste titre, de manière constante, les priorités doivent être notre ligne de conduite, priorités budgétaires. Alors tout en reconnaissant la gravité bien sûr des problèmes d'eau dans ces provinces du Mexique ou d'Inde - qui ne pourrait y être insensible ? - réservons la priorité de nos dépenses aux habitants de La Cub. C'est ce principe de bonne gestion et de cohérence surtout qui m'amènera à voter contre ce type de dépenses.

M. Max GUICHARD : Juste une information, mais sans doute Anne-Lise l'a développée, l'essentiel des sommes allouées sont tirées du délégataire actuel, la Lyonnaise des eaux et pas du budget propre de la Communauté urbaine. Je trouve que ça a été un combat vis-à-vis de la Lyonnaise que nous avons mené, depuis des années, assez remarquable. Mais ce n'est pas là-dessus que je voulais intervenir, mais pour dire que nous soutenons ce type de démarche fortement.

Et j'ai dit, en commission, l'urgence qu'il y a, selon moi, à développer de nouvelles relations sur ce thème et notamment avec des pays africains. Voilà, je pense que d'ailleurs les services l'ont entendu quelque part, puisque dans le débat, j'ai bien compris ça, Anne-Lise aussi, donc c'est à poursuivre.

Mais permettez-moi, cependant, une remarque concernant nos diverses coopérations avec le Mexique, qui paraissent comme ça tout à fait naturelles, sympathiques. Ces dernières semaines ont été bien tristes pour les droits de l'Homme dans ce pays. Une quarantaine d'étudiants disparus, « affaire qui relève de la proximité de certains États du Mexique avec les narcotrafiquants ». Ce n'est pas de moi, ce sont des conclusions de cette dramatique situation dont certes les médias ne font pas grand effet, mais c'est une réalité.

Des journalistes assassinés en toute impunité et j'en passe. Nous demandons donc la plus grande vigilance dans les coopérations en cours avec ce pays.

M. le Président Alain JUPPÉ : Sur la coopération décentralisée, je ne partage pas du tout le point de vue de Monsieur COLOMBIER, elle est utile, elle est même nécessaire. Les villes, les métropoles jouent un rôle absolument essentiel, notamment dans les politiques de développement durable. C'est là que ça se passe, ce sont souvent les villes qui mettent en œuvre des plans climat, des Agendas 21 et, dans le cadre de la préparation de la grande conférence de Paris COP 21, au mois de décembre prochain, les villes ont un rôle tout particulier à jouer dans le cadre des organisations qui les rassemblent, en particulier Cités et Gouvernements locaux unis, dont j'ai la chance d'être Co-président avec Anne HIDALGO et d'autres maires importants. Je crois qu'il est fondamental que nous participions à tout ce travail qui prépare la réunion de décembre 2015.

Sur le deuxième point soulevé par Max GUICHARD, c'est l'éternel débat : qui faut-il aider ? Quelles conditions faut-il poser ? Je partage tout à fait l'inquiétude sur l'évolution de la situation politique au Mexique, mais est-ce que c'est une raison pour ne pas aider les populations dans le cadre de ce que nous faisons ? Je crois que là il faut être vigilant sans renoncer pour autant à des projets utiles sur le plan humain.

Qui vote contre cette délibération ? Pas d'abstentions ? Je vous remercie.

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ
M. COLOMBIER vote contre

Mme MELLIER

2014/9/ 59 Protocole d'accord LGV - Convention relative au financement des études et travaux ferroviaires connexes - Création du pont-route dit « Pont du Lyonnais » à Ambarès - Décision - Autorisation

Mme Claude MELLIER présente le dossier.

M. Clément ROSSIGNOL-PUECH : Oui bien sûr, notre groupe va voter cette délibération évidemment. Ce n'est pas aux populations de subir les effets des LGV (Ligne à Grande Vitesse). On ne peut pas ne pas parler quand même du rapport de la Cour des Comptes qui est intitulé « La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence ». Ça a été cité deux fois, ce matin, on voulait juste le resouligner. Vous dire que l'on n'est pas d'accord avec les conclusions de ce rapport qui prônent la libéralisation du transport par bus et sur route, ça absolument pas. Mais par contre dire que la très grande vitesse n'est pas du tout même l'alpha et l'oméga du transport ferroviaire sur le territoire national. Ce qui pourrait être bon pour une très grande agglomération ne l'est pas forcément pour l'ensemble du territoire français. À savoir que demander une LGV entre Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, si on ne regarde que le développement économique de la Métropole bordelaise, on pourrait se dire peut-être : « Pourquoi pas ? Allons-y ! », mais si on regarde l'ensemble du territoire français et les finances publiques, ce n'est pas la solution.

Il faut un petit peu dézoomer, changer de focale et regarder au niveau national et on voit bien que ce modèle du tout TGV (Train à Grande Vitesse) est complètement obsolète. On va au-delà des capacités financières, des capacités ne serait-ce qu'écologiques du territoire. Il existe des solutions, j'en conclurai là, qui permettent d'aller plus vite que la vitesse actuelle sur rail, qui est l'aménagement des voies existantes pour des coûts écologiques et financiers inférieurs, très inférieurs. 6 milliards d'euros de moins pour 6 minutes de plus. Donc, à nouveau, nous souhaitons que la Communauté urbaine de Bordeaux puisse étudier ces dites études alternatives et pas aller tête baissée sans regarder les études alternatives dans ce projet de LGV qui est clairement daté et qui ne correspond pas à l'aménagement du territoire que nous souhaitons.

M. Max GUICHARD : Je vais être très bref, nous soutenons quasiment mot à mot l'intervention de Clément ROSSIGNOL.

M. Alain ANZIANI : Quelques mots. D'abord, j'observe que le lundi 20 octobre 2014 à la Région, une motion en faveur du Grand Projet du Sud-Ouest signée par le PS (Parti Socialiste), le PRG (Parti Radical de Gauche), le MODEM (MOuvement DEMocratique), l'UMP (Union pour un Mouvement Populaire) et le PC (Parti Communiste) a été votée à l'unanimité, à la Région, il n'y a pas si longtemps que ça, lundi. Le groupe communiste, en tout cas de la Région était favorable à ce Grand Projet du Sud-Ouest.

Je dois dire que je comprends quand même les inquiétudes des uns et des autres, et je voudrais saluer d'ailleurs la modération dans les propos qui était celle de Monsieur ROSSIGNOL à l'instant. Sauf peut-être une phrase, je crois que l'on n'y va pas tête baissée, on y va les yeux grands ouverts. Évidemment là, comme pour tout à l'heure le tramway, il y a eu de multiples études qui ont été faites, enfin tout ça ne s'improvise pas.

Je vais vous donner mon avis. Je pense que c'est un projet qui est bon pour tout le monde. Premièrement qui est bon pour l'environnement, j'ai entendu ce qui a été dit, c'est l'objet du débat. Quand même, pourquoi on ne relève pas deux chiffres qui moi, en tout cas, m'impressionnent ? Il y a aujourd'hui 10 000 camions à Biriattou, saturation évidemment du réseau routier. Est-ce que 10 000 camions à Biriattou et ce que cela veut dire ensuite après sur nos routes, est-ce que c'est bon pour l'environnement ou pas ? Vous avez une réponse, je ne veux pas caricaturer tout à l'heure en disant : il y a autre chose que la LGV aussi en matière ferroviaire, je le comprends bien.

Un autre chiffre, aujourd'hui, on pourra avec la LGV avoir 10 millions de tonnes de fret par an. Tout ça évidemment va aboutir à moins d'émissions de gaz à effet de serre. On a une technologie qui s'appelle « la LGV » aujourd'hui, elle donne ses preuves, nous sommes engagés dans un programme, on a un calendrier, je crois qu'il serait dangereux de le remettre en question.

Deuxième point, je crois que c'est bon pour notre région. C'est ce que soulignait d'ailleurs justement la motion qui a été adoptée par la Région. 10 000 emplois directs ne serait-ce que jusqu'à Dax pour la région. Ce ne sera pas forcément que des gens qui travaillent à la Région, mais il y aura essentiellement quand même des gens qui travailleront évidemment en Aquitaine. Et puis non seulement ça, mais ça créera aussi un espace transfrontalier qui permettra davantage d'échanges. On voit qu'il y a quelque chose qui se met en œuvre aussi autour des transports plus rapides.

C'est bon aussi pour l'usager. Bordeaux-Madrid, aujourd'hui : 9 heures. Bordeaux-Madrid, demain : 4 heures et demie. Bordeaux-Bilbao, aujourd'hui : 8 heures. Bordeaux-Bilbao, demain : 2 heures 15. Peut-être que la vitesse n'est pas un *must*, peut-être que la vitesse ne doit pas devenir une sorte de religion, mais c'est une réalité qu'aujourd'hui les gens se déplacent. Et lorsqu'on se déplace, on préfère en général se déplacer plus vite que plus lentement, et donc la vitesse a quand même toujours son intérêt.

Et dernier point qui n'est pas le moindre, je crois que c'est un projet qui n'est pas défavorable au contribuable. La Cour des Comptes relève un certain nombre de choses, ses critiques portent surtout sur le mode d'exploitation du TGV, pas forcément sur la construction du TGV.

La rentabilité financière du projet Grand Sud-Ouest est aujourd'hui supérieure à 12 %. Donc le contribuable ne sera pas impacté.

Le vrai problème parce qu'il y en a un, là je veux bien engager la discussion, c'est le modèle de gestion, aujourd'hui, de la SNCF, l'exploitation, puisqu'on a un modèle avec une augmentation constante des charges, et on a un modèle aussi qui se caractérise par une diminution de la qualité de service. Ça, c'est une réalité sur laquelle il faudra que l'on se penche. Je pense que ça n'a pas grand-chose à avoir avec les investissements en faveur de la LGV. Merci.

M. le Président Alain JUPPÉ : Oui Monsieur GUICHARD, vous n'avez rien à changer à l'intervention de Monsieur ROSSIGNOL ? Au risque de vous surprendre, moi je n'ai rien à changer à la déclaration de Monsieur ANZIANI. J'ajouterai qu'un des atouts de la France dans la compétition européenne, c'est la qualité de ses infrastructures, tout le monde le reconnaît. L'Allemagne ne peut pas en dire autant. Et puis, on a constaté partout où la Ligne à Grande Vitesse arrive, dans les grands centres urbains naturellement, je pense à Marseille ou à d'autres encore, il y a eu un effet de levier sur le développement économique qui a été tout à fait remarquable. Je pense que ce serait une grave erreur de renoncer à ce projet du Grand Sud-Ouest qui nous relie à une grande métropole, Toulouse, et à une autre grande métropole européenne Bilbao. Monsieur GUICHARD ?

M. Max GUICHARD : Excusez-moi de vous avoir... je pensais que c'était juste une petite réflexion pour me donner la parole, excusez-moi. Volontairement, j'avais été très bref parce que je ne voyais pas pourquoi j'allais répéter les propos de Clément ROSSIGNOL, je ne voyais pas l'intérêt pour l'Assemblée. Mais je suis obligé de faire deux précisions après l'intervention d'Alain ANZIANI. Là, je le dis très officiellement, je m'exprime au nom du Parti Communiste français sur la Région Aquitaine... non ce n'est pas fini, Alain. Je m'exprime très clairement et je veux te dire, encore une fois, que ce que tu viens de faire est très petit. Alors peut-être que tu n'as pas digéré notre discussion vive dans l'ascenseur, mais ce n'est pas comme cela qu'on règlera les choses, parce que je vais développer les différences qu'il y a entre élus socialistes dans différentes régions, ça va prendre un certain temps.

M. le Président Alain JUPPÉ : Du calme !

M. Alain ANZIANI : La motion a été votée Max, c'est ça dont tu ne parles pas.

M. le Président Alain JUPPÉ : Je mets aux voix le projet de délibération qui ne pose pas de problème, si j'ai bien compris, Pas d'oppositions ? Pas d'abstentions ? Merci.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUCHENE

2014/9/ 67 LE BOUSCAT - Îlot témoin 'Libération Centre-ville' - Programme d'équipements publics - Bilan de la concertation - Arrêt - Clôture - Décision

M. Michel DUCHENE présente le rapport.

Mme Odile BLEIN : Monsieur le Président, Chers Collègues, nous ne pouvons en aucune manière approuver cette délibération et les orientations qu'elle fixe pour une des premières opérations « 50 000 logements ». Ces opérations portaient, en effet, l'ambition de produire des logements accessibles et de qualité, là où nos concitoyens en ont le plus besoin, c'est-à-dire en bordure des grands axes de transport. C'est un enjeu fort pour lutter contre l'étalement urbain et pour l'amélioration des conditions de vie et de transport sur La Cub.

C'est au regard de ces enjeux que l'accord de coopération communautaire approuvé par tous les groupes de cette Assemblée chiffrait à 30 % la part de logements sociaux nécessaires dans les grandes opérations d'aménagement sur La Cub. « 30 % hors PLS (Prêt Locatif Social) et accession sociale » précisait le texte de l'accord. Or, dans le projet présenté et en ne prenant en compte que celui-ci, ce sont à peine 20 % de logements sociaux qui sont prévus. Si, comme nous y invite Monsieur le Maire du Bouscat, on y ajoute les 34 nouveaux logements de la Résidence Jean Moulin, on arrive difficilement à 28 %, mais il s'agit bien d'une autre opération.

Nous ne parvenons donc pas à nous expliquer un tel écart au regard des ambitions que chacun affiche en matière de logement social.

Nous y parvenons d'autant moins qu'il s'agit d'une opération sur une ville qui va passer en-dessous des seuils exigibles par les nouveaux critères de la loi.

M. Bernard JUNCA : Oui, Monsieur le Président, Chers Collègues, quelques mots de réponse au groupe communiste. Tout d'abord peut-être pour se réjouir que cette première opération des « 50 000 logements » se concrétise au Bouscat. Je crois qu'elle en présente à la fois toutes les promesses, mais aussi les problématiques. Problèmes en ce sens qu'une offre de 340 logements voit le jour dans une commune réputée pour son inertie foncière, on va dire, et le coût de son foncier justement. Promesses également parce que cela s'accompagne d'un projet, avec la partie logement, la mise à disposition de commerces de proximité, de services qui sont bien dans l'esprit de l'opération « 50 000 logements ». C'est un vrai pôle urbain, un sous-pôle urbain qui va voir le jour au sein du Bouscat à proximité du centre-ville et autour d'une station centrale de tramway.

Je disais aussi que cette opération souligne les problématiques auxquelles se confronte l'opération « 50 000 logements » en ce sens que, vous connaissez le contexte, c'est Renault qui est vendeur, Renault lui-même devant réaliser une opération blanche pour pouvoir se reloger à Campilleau. Un promoteur dont les

objectifs de rentabilité sont ceux que nous connaissons, et ils sont bien légitimes, et une puissance publique, Communauté urbaine, qui se doit à un moment donné de pouvoir agir sur l'offre en matière de logements sociaux. Se pose bien entendu derrière ces propos, la question de la maîtrise du foncier. Je pense que l'opération du Bouscat n'est pas originale. Pour siéger à La Fab (Fabrique Métropolitaine de La Cub), je parle sous le contrôle de Jacques MANGON, les opérations dans lesquelles la puissance publique à la maîtrise du foncier sont infiniment minoritaires sur l'ensemble des opérations.

Dernier mot à propos des chiffres, on ne va pas entrer dans ce dernier dossier sur un débat à propos des chiffres, mais selon qu'on y fasse entrer, comme vous avez essayé de le faire, Gironde Habitat ou le PLSA (Prêt Locatif Social Accession). Je m'arrête un instant sur le PLSA, il me semble aussi que la demande de jeunes couples notamment souhaitant accéder socialement à la propriété dans une ville comme Le Bouscat est aussi légitime et que nous devons y répondre, selon que l'on fasse varier le périmètre et que l'on intègre ou non certaines catégories, les chiffres peuvent aller de 20 à 40 %, et je les tiens à votre disposition.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci donc le groupe communiste vote contre la délibération ? Y a-t-il d'autres votes contre ? Pas d'abstentions ? Je vois que les Verts s'interrogent. Abstention ? Très bien.

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

Le groupe des élus Communistes et Apparentés vote contre et le groupe des élus Europe Ecologie les Verts s'abstient

M. le Président Alain JUPPE : Voilà, l'ordre du jour est épuisé et je vous souhaite... Pas vous ? Très bien. Ça s'est bien passé, on a quand même voté quelque chose de très important avec la DSP. Je vous souhaite un bon week-end.

La séance est levée à 12 heures 37.

Le Secrétaire de séance

M. RAYNAL