

EXTRAIT
DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU
CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE

SEANCE PUBLIQUE DU VENDREDI 30 OCTOBRE 2015 À 09 H 30
(Convocation du 23 octobre 2015)

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

ETAIENT PRESENTS :

M. JUPPE Alain, M. ANZIANI Alain, M. CAZABONNE Alain, M. DUPRAT Christophe, Mme BOST Christine, M. BOBET Patrick, M. DAVID Alain, M. RAYNAL Franck, M. MANGON Jacques, M. MAMERE Noël, M. PUJOL Patrick, Mme JACQUET Anne-Lise, Mme MELLIER Claude, Mme VERSEPUY Agnès, M. DUCHENE Michel, 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. 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, 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, Mme CUNY Emmanuelle, M. DAVID Jean-Louis, M. DAVID Yohan, Mme DELATTRE Nathalie, Mme DELAUNAY Michèle, M. DELAUX Stéphan, M. DELLU Arnaud, Mme DESSERTINE Laurence, M. DUBOS Gérard, M. FELTESSE Vincent, M. FETOUEH Marik, M. FLORIAN Nicolas, Mme FORZY-RAFFARD Florence, M. FRAILE MARTIN Philippe, Mme FRONZES Magali, M. GARRIGUES Guillaume, M. GUICHARD Max, M. GUICHOUX Jacques, M. HICKEL Daniel, M. HURMIC Pierre, Mme IRIART Dominique, Mme JARDINE Martine, M. JUNCA Bernard, Mme LACUEY Conchita, Mme LAPLACE Frédérique, M. LE ROUX Bernard, Mme LEMAIRE Anne-Marie, M. LOTHaire Pierre, Mme MACERON-CAZENAVE Emilie, M. MARTIN Eric, M. MILLET Thierry, M. NJIKAM MOULIOM Pierre De Gaétan, M. PADIE Jacques, Mme PEYRE Christine, Mme PIAZZA Arielle, Mme POUSTYNNIKOFF Dominique, M. RAUTUREAU Benoit, Mme RECALDE Marie, M. ROBERT Fabien, M. ROSSIGNOL PUECH Clément, Mme ROUX-LABAT Karine, M. SILVESTRE Alain, Mme THIEBAULT Gladys, Mme TOURNEPICHE Anne-Marie, M. TURNERIE Serge, Mme TOUTON Elizabeth, M. TRIJOULET Thierry, Mme VILLANOYE Marie-Hélène.

EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION :

M. LABARDIN Michel à M. CAZABONNE Alain
M. RAYNAL Franck à M. MARTIN Eric à partir de 11h50
M. MAMERE Noël à M. ROSSIGNOL PUECH Clément à partir de 11h20
Mme TERRAZA Brigitte à Mme KISS Andréa
M. PUJOL Patrick à Mme JACQUET Anne-Lise à partir de 11h30
M. PUYOBRAU Jean-Jacques à Mme LACUEY Conchita
M. VERNEJOUL Michel à M. ANZIANI Alain
Mme ZAMBON Josiane à M. TURON Jean-Pierre à partir de 11h20
M. BONNIN Jean-Jacques à M. GARRIGUES Guillaume
M. BOURROUILH-PAREGE Guillaume à M. LE ROUX Bernard
M. BOUTEYRE Jacques à Mme LAPLACE Frédérique
Mme CAZALET Anne-Marie à M. CAZABONNE Didier
Mme CHABBAT Chantal à Mme IRIART Dominique

Mme DESSERTINE Laurence à M. DUCHENE Michel jusqu'à 10h05
Mme FAORO Michèle à M. TOUZEAU Jean
M. FEUGAS Jean-Claude à M. GUICHARD Max
M. FLORIAN Nicolas à Mme BERNARD Maribel à partir de 10h30
M. FRAILE MARTIN Philippe à Mme FORZY-RAFFARD de 10h30 à 11h45
Mme FRONZES Magali à M. FETOUEH Marik jusqu'à 10h20
M. GUYOMARCHE Jean-Pierre à M. BRUGERE Nicolas
M. JUNCA Bernard à M. BOBET Patrick à partir de 12h
Mme LOUNICI Zeineb à Mme POUSTYNNIKOFF Dominique
Mme MACERON-CAZENAVE Emilie à Mme ROUX-LABAT Karine à partir de 12h
M. MANGON Jacques à Mme PEYRE Christine à partir de 12h10
M. POIGNONEC Michel à Mme THIEBAULT Gladys
Mme RECALDE Marie à M. TRIJOULET Thierry à partir de 11h20

EXCUSES :

M. COLOMBIER Jacques

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.

La séance est ouverte à 09 H 36.

M. le Président Alain JUPPÉ : Mes Chers Collègues, bienvenue pour cette nouvelle séance de notre Conseil métropolitain. Je voudrais commencer cette séance en vous invitant à un moment de recueillement à la suite du drame tout à fait atroce qui s'est déroulé sur la commune de Puisseguin, qui a frappé plusieurs communes voisines, 43 victimes au total dans des conditions épouvantables que vous connaissez. Un hommage national a été rendu aux victimes mardi dernier, si je m'en souviens bien, par le Président de la République et les plus hautes autorités de l'État. Je voudrais vous inviter à vous associer à ce recueillement à la mémoire des victimes et par compassion avec les familles et leurs amis.

(*Minute de silence*)

Je vous remercie. Je voudrais saluer aussi la très grande efficacité de tous les services concernés qu'il s'agisse des services de l'État, des services hospitaliers, notamment du CHU (centre hospitalier universitaire) de Bordeaux, des communes et des maires dont on a vu, une fois encore, que lorsqu'un drame se déroule, ils sont en première ligne.

Je voudrais, comme je l'ai fait hier devant notre Bureau, vous informer de la décision que j'ai prise de décaler exceptionnellement les dates du débat d'orientations budgétaires (DOB) et de vote du budget. Nous tenons, depuis des années, à faire en sorte que le budget soit voté avant le début de l'exercice budgétaire. Cette année, ce sera particulièrement difficile pour plusieurs raisons. D'abord, nous ne sommes pas en mesure aujourd'hui d'apprécier exactement les conséquences des dispositions qui seront inscrites dans le projet de loi de finances 2016 lorsqu'il sera définitivement voté par le Parlement. Cela concerne d'abord l'évolution de la dotation globale de fonction elle-même, son montant en valeur absolue et sa structuration. Ensuite, l'intégration possible du fonds de compensation de la TVA (taxe sur la valeur ajoutée) au sein de l'enveloppe normée des concours de l'État qui pourrait avoir des conséquences sur notre dotation globale. Les nouveaux aménagements dans le cadre de la répartition de la péréquation horizontale, notamment au titre du fonds de péréquation, le FPIC (fonds national de péréquation des ressources intercommunales et communales), et les conséquences de la création des métropoles du Grand Paris et d'Aix-Marseille au 1^{er} janvier 2016. À cela s'ajoute l'intégration des nouvelles compétences transférées du fait de la loi MAPTAM (modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles), une nouvelle CLETC (commission locale d'évaluation des transferts de charges) va se tenir le 17 novembre. Il faudra donc en intégrer les décisions. Enfin, nous serons amenés en 2016 à présenter notre budget selon une nouvelle norme comptable dite M57 applicable aux métropoles.

Pour toutes ces raisons, nous sommes un peu en dehors des délais habituels malgré l'extrême mobilisation de nos services. Je voudrais signaler au passage qu'ils ont fait un boulot extrêmement extraordinaire depuis quelques mois pour faciliter la mutualisation des services. Nous sommes aujourd'hui à un taux d'acceptation des affectations proposées aux 5 000 agents qui désormais constituent le personnel de la Métropole de 99,8 %. Je crois que c'est 10 agents qui ont finalement refusé les propositions qui leur ont été faites.

Tout ceci n'a pas été sans une considérable mobilisation des Vice-présidents concernés, du directeur général et de l'ensemble des services.

La proposition que je vous fais, c'est de présenter le débat d'orientations budgétaires au Conseil du 18 décembre et le budget 2016 à la séance du Conseil de Métropole du 12 février. Je crois que plusieurs de nos communes d'ailleurs prendront la même décision et également les dates budgétaires. J'espère que l'année prochaine nous pourrons en venir à un calendrier plus classique.

Nous allons maintenant aborder l'ordre du jour du Conseil. Pardon, Monsieur GUICHARD.

M. Max GUICHARD : Juste sur un aspect où vous vous félicitez sûrement à juste raison de 99,9 %...

M. le Président Alain JUPPÉ : J'ai dit 8, mais enfin...

M. Max GUICHARD : 99,8 % d'agents qui ont accepté les propositions. Je maintiens qu'il reste un nombre important de nos agents dans une situation de difficulté, pour ne pas dire plus. On sait et vous savez, Monsieur le directeur général, qu'il y a beaucoup de gens en arrêt maladie dans de nombreux services qui sont dus à des situations de travail fort difficiles. Voilà.

M. le Président Alain JUPPÉ : On connaît votre point de vue, mon Cher Collègue. Le taux d'absentéisme d'après les indications que j'ai, n'a pas progressé. Il est sans doute élevé, mais il n'a pas pour l'instant été aggravé par la mise en œuvre de la mutualisation des services.

COMMUNICATIONS

AMELIORATION DES REGLES DE FONCTIONNEMENT DES INSTITUTIONS COMMUNAUTAIRES

Mise à disposition

Communications effectuées

M. le Président Alain JUPPÉ : J'en reviens au déroulement de la séance. Je voudrais demander à Alain CAZABONNE d'assurer le secrétariat de notre séance avec l'aide, si besoin est, comme secrétaire adjoint de Christophe DUPRAT.

DESIGNATION D'UN SECRETAIRE ET D'UN SECRETAIRE ADJOINT

MM. A. CAZABONNE et DUPRAT et ont été désignés respectivement comme Secrétaire et Secrétaire adjoint de séance.

M. le Président Alain JUPPÉ : Monsieur CAZABONNE, je vous laisse la parole pour appeler les dossiers, notamment la proposition de regroupement qui a été faite après la consultation des groupes.

M. Alain CAZABONNE : Avant de faire la liste des affaires groupées, je tiens à vous préciser qu'il y a deux délibérations qui contiennent des désignations de représentants. Il s'agit de l'affaire 1 et de l'affaire 75 et que les noms des candidats proposés qui ont eu l'accord de tous les groupes figurent dans l'ordre du jour que vous avez sur votre table.

M. Alain CAZABONNE donne lecture des affaires regroupées.

AFFAIRES REGROUPEES

M. JUPPE

2015/0/ 1 Modification de la représentation de Bordeaux Métropole au sein de divers organismes - Nouvelles désignations

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ
Désignations effectuées

M. DUPRAT

2015/0/ 4 BORDEAUX - Atelier de carrosserie et de peinture pour les bus et tramway - rue Achard - Mise à l'enquête publique du dossier d'autorisation d'installation classée pour la protection de l'environnement - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUPRAT

2015/0/ 5 Marchés Publics - Construction d'un atelier de carrosserie et peinture pour les tramways et les bus au dépôt Achard à Bordeaux - - Appel d'offres ouvert - Autorisation de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUPRAT

2015/0/ 6 Acquisition d'autobus année 2015 - Accord CATP - Autorisation de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. JUPPE

2015/0/ 7 Attribution d'une subvention d'investissement à la Société d'Encouragement de Bordeaux - Hippodrome du Bouscat

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. JUPPE

2015/0/ 8 OIM Bordeaux Aéroport - MERIGNAC SECTEUR ROLAND-GARROS - Résiliation du marché n°130 332 U portant sur les «études préopérationnelles d'aménagement de secteurs à vocation économique - Mérignac - Secteur Roland Garros»

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. JUPPE

2015/0/ 9 Bassens - Lafon Technologies - Extension du site et refonte de l'outil industriel - Aide à l'immobilier d'entreprise - Subvention métropolitaine - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. BOBET

2015/0/ 10 Exercice 2015 - Décision modificative n° 3 - Budget principal et budgets annexes - Adoption - -

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. BOBET

2015/0/ 11 Rachat des actions SAEML BMA - Décision - Adoption

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. BOBET

2015/0/ 12 BORDEAUX - Société anonyme d'HLM COLIGNY - Travaux de réhabilitation des 100 logements collectifs locatifs des bâtiments A et B de la résidence La Benauge, située rue Jacques Rivière et rue du Professeur Lambinet - Emprunt de 2.291.576 euros, de type PAM, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. BOBET

2015/0/ 13 BORDEAUX - Société anonyme d'HLM DOMOFRANCE - Acquisition et amélioration d'un immeuble comprenant 3 logements collectifs locatifs et situé 33, rue des Faures - Emprunts d'un montant total de 332.475 euros, des types PLAI et PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES
SUFFRAGES EXPRIMÉS**
Mme Chazal ne participe pas au vote

M. BOBET

2015/0/ 14 MARTIGNAS-SUR-JALLE- Société anonyme d'HLM DOMOFRANCE - Acquisition foncière et construction de 8 logements collectifs locatifs, situés 33-35 rue du Colonel Bourgoin - Emprunts d'un montant total de 750 203 euros, des types PLAI et PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES
SUFFRAGES EXPRIMÉS**
Mme Chazal ne participe pas au vote

M. BOBET

2015/0/ 15 BORDEAUX - Société anonyme d'HLM DOMOFRANCE - Acquisition foncière et construction de 20 logements collectifs locatifs, situés 59 rue de la Bénauge - Emprunts d'un montant total de 3 849 520 euros, des types PLAI et PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

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

Mme Chazal ne participe pas au vote

M. BOBET

2015/0/ 16 BRUGES - Société anonyme d'HLM DOMOFRANCE - Charge foncière et acquisition en VEFA de 24 logements collectifs locatifs, route du Médoc, Le Bocage, tranche 2 - Emprunts d'un montant total de 2.696.111 euros, des types PLAI et PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

Mme Chazal ne participe pas au vote et le groupe des élus Communistes et apparentés vote contre

M. BOBET

2015/0/ 17 BORDEAUX - Société anonyme d'HLM MESOLIA HABITAT - Travaux de réhabilitation des 360 logements collectifs locatifs de la résidence Port de la Lune située 62, rue Joseph Brunet - Emprunt de 1.530.000 euros, de type PAM, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. BOBET

2015/0/ 18 LE BOUSCAT - Société anonyme d'HLM MESOLIA HABITAT - Travaux de réhabilitation des 298 logements collectifs locatifs de la résidence Didier Daurat située 384 avenue de la Libération au Bouscat - Emprunt de 960.000 euros, de type PAM, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. BOBET

2015/0/ 21 Taxes et participations d'urbanisme - Admissions en non valeur - Application de l'article 2 modifié du décret 98-1239 du 29/12/1998 -

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. BOBET

2015/0/ 22 Transfert de la compétence aires d'accueil des gens du voyage - Dissolution des syndicats intercommunaux à vocation unique (SIVU) - Reversement des excédents aux communes membres - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. BOBET

2015/0/ 23 Société anonyme d'HLM ICF ATLANTIQUE - Refinancement auprès du Crédit foncier de france de deux prêts de type PLS - Emprunt de 759.120,05 euros - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. BOBET

2015/0/ 24 TALENCE - Société anonyme d'HLM MESOLIA HABITAT - Travaux de réhabilitation de 35 logements collectifs locatifs de la résidence Duplessis située 200 avenue de Thouars à Talence - Emprunt de 1.135.000 euros, de type PAM, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. BOBET

2015/0/ 25 BEGLES - Société anonyme d'HLM DOMOFRANCE - Charge foncière et construction de 65 logements collectifs locatifs, Bel Air, rue Louis Denis Mallet, îlots 6.1 et 6.3 - Emprunts d'un montant total de 8.244.637 euros, des types PLAI et PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

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

Mme Chazal ne participe pas au vote

M. BOBET

2015/0/ 26 BEGLES- Société anonyme d'HLM DOMOFRANCE - Acquisition foncière et construction de 18 logements collectifs locatifs, situés 372-376 route de Toulouse - Emprunts d'un montant total de 2.377.662 euros, des types PLAI et PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

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

Mme Chazal ne participe pas au vote

M. BOBET

2015/0/ 27 PESSAC - Société anonyme d'HLM LE FOYER - Charge foncière et construction de 9 logements collectifs locatifs, situés 4 avenue de Gradignan - Emprunts d'un montant total de 859.576 euros, de type PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. BOBET

2015/0/ 28 BEGLES - Société anonyme d'HLM DOMOFRANCE - Charge foncière et construction de 4 logements collectifs locatifs, 372 à 376, route de Toulouse - Emprunts d'un montant total de 432.591 euros, de type PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

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

Mme Chazal ne participe pas au vote

M. BOBET

2015/0/ 29 CENON - Société anonyme d'HLM DOMOFRANCE - Charge foncière et acquisition en VEFA de 25 logements collectifs locatifs, 78 à 84, avenue Jean Jaurès, ZAC Pont Rouge, îlot C - Emprunts d'un montant total de 2.868.541 euros, des types PLAI et PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

Le groupe des élus Communistes et

apparentés vote contre.

Mme Chazal ne participe pas au vote

M. BOBET

2015/0/ 30 DIVERSES COMMUNES - Société anonyme d'HLM DOMOFRANCE - Travaux de réhabilitation de 21 résidences - Emprunt de 5.118.232 euros, de type PAM, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation

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

Mme Chazal ne participe pas au vote

M. BOBET

2015/0/ 31 Exercice 2015 - Crédits irrécouvrables - Admissions en non-valeur - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2015/0/ 32 Convention portant protocole de mise en oeuvre de la télétransmission des actes des collectivités locales au contrôle de légalité - Décision - Autorisation de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2015/0/ 33 Participation de Bordeaux Métropole aux Journées des Communautés urbaines 2015 - Prise en charge aux frais réels de la délégation métropolitaine - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2015/0/ 35 Marchés publics - Acquisition de véhicules poids lourds industriels - Appel d'offres ouvert - Autorisation de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2015/0/ 36 Marchés publics - Fourniture de pièces détachées d'origine et réparations de matériels roulants - Appel d'offres ouvert - Autorisation de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2015/0/ 37 Marchés publics - Fourniture de pièces détachées, équipements et réparations de matériels de travaux publics - Appel d'offres ouvert - Autorisation de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DAVID

2015/0/ 38 Marchés publics - Transfert à Bordeaux Métropole du marché « Maintenance et évolution du progiciel PLEIADES pour la gestion de ressources humaines » et des droits d'usage afférents - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. MANGON

2015/0/ 39 Villenave d'Ornon - Extension de la ligne C du tramway - Immeuble sis 2 avenue du Maréchal Leclerc et 593 route de Toulouse - Acquisition - Autorisation - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. MANGON

2015/0/ 40 BORDEAUX - FLOIRAC - Ancienne voie ferrée Bordeaux Eymet - Acquisition d'entreprises ferroviaires - Décision - Autorisations

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. MANGON

2015/0/ 41 Extension des lignes A-B-C du tramway de l'agglomération bordelaise sur le territoire des communes de Bordeaux, Cenon, Bègles, Pessac, Mérignac, Eysines et Le Haillan - Déclaration d'utilité publique - Demande de prorogation - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. MANGON

2015/0/ 42 BLANQUEFORT - Projet de logements sociaux diffus - Cession à la SEMI de Blanquefort d'un terrain nu délaissé de voirie situé 44/46 avenue de l'Europe, cadastré BV 1 (p) et BV 2 (p) - Modification de la délibération n° 2013/0213 du 22 mars 2013 - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. MANGON

2015/0/ 43 VILLENAVE D'ORNON - Place Aristide Briand - Ancienne station service - Acquisition des parcelles cadastrées CS 35 et 37 - Modification de la délibération du - 25 septembre 2015 - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. PUJOL

2015/0/ 44 Marchés Publics - Fournitures nécessaires à l'équipement des carrefours en signalisation lumineuse sur le territoire de Bordeaux Métropole - Appel d'offres ouvert - Autorisation de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. PUJOL

2015/0/ 45 Bassens - Axe Bourdieu-République-Cailleau - Bilan de la concertation - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. PUJOL

2015/0/ 46 LORMONT - Allée René Cassagne - Délégation de la maîtrise d'ouvrage pour l'éclairage public - Décision - Convention - Autorisation -

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. PUJOL

2015/0/ 47 Marché n°06267 U - Bègles - Route de Toulouse 2ème section (de Lauriol à Sevène) voirie d'intérêt communautaire - Protocole d'accord de résiliation - Autorisation - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. PUJOL

2015/0/ 48 Fourniture de matériel de signalisation verticale de police - Appel d'offres ouvert - Autorisation de signature du marché

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme JACQUET

2015/0/ 49 Enjeux liés à l'exercice de la compétence «Défense extérieure contre l'incendie» (DECI) transférée à Bordeaux Métropole - Information - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUCHENE

2015/0/ 51 PESSAC - ZAC Centre-Ville - Quitus et transfert foncier - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUCHENE

2015/0/ 52 Bordeaux - Projet urbain "Caudéran ville jardin" - Participation financière de Bordeaux Métropole - Convention de versement - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUCHENE

2015/0/ 54 CENON - ZAC Pont Rouge - Immeuble sis avenue Jean Jaurès / rue René Bonnac cadastré AY 653p - Acquisition - Autorisation - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUCHENE

2015/0/ 55 AMBARES - ZAC Centre ville - CRAC 2014 - Approbation - Avenant n°1 modificatif de ZAC - Prolongation de la durée du traité de concession - Approbation - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUCHENE

2015/0/ 56 LE TAILLAN-MEDOC - Programme des équipements publics du PAE du Chai - Déclaration de projet - Autorisation - Décisions

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUCHENE

2015/0/ 58 Mérignac - PAE La Glacière - Modification du Programme d'aménagement d'ensemble (PAE) - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUCHENE

2015/0/ 59 Marchés Publics - Floirac - ZAC des Quais - Choix du prestataire pour le marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la coordination technique inter-projets - Appel d'offres ouvert - Autorisation de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme TERRAZA

2015/0/ 61 Dispositif métropolitain d'aide à l'acquisition de vélos à assistance électrique, vélos pliants, vélos cargos et tricycles pour adultes - Mise en œuvre de la délibération critère - Attribution et versement de subvention - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme TERRAZA

2015/0/ 62 Promotion de l'autopartage. Opération expérimentale et à durée limitée "sans ma voiture". Dispositif métropolitain d'aide à l'acquisition de vélos à assistance électrique, de vélos pliants, de vélos cargo avec ou sans assistance électrique, de tricycles avec ou sans assistance électrique, en faveur des volontaires de cette opération - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2015/0/ 63 Bordeaux Métropole Aménagement (BMA) - Rapport des administrateurs sur les sociétés d'économie mixte au titre de la loi du 2 janvier 2002 - Rapport 2015 - Exercice 2014 - Décision

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

Mme Bernard ne participe pas au vote

M. TOUZEAU

2015/0/ 64 La Fab - Rapport des administrateurs sur les sociétés publiques locales au titre de la loi du 28 mai 2010 - Rapport 2015 - Exercice 2014 - Décision -

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

M. Mangon ne participe pas au vote

M. TOUZEAU

2015/0/ 65 InCité - Rapport des administrateurs sur les sociétés d'économie mixte au titre de la loi du 2 janvier 2002 - Rapport 2015 - Exercice 2014- Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2015/0/ 67 Ajustements au dispositif d'aides à l'acquisition prêt 0% de Bordeaux Métropole - Autorisation - Décision

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2015/0/ 68 Gestion des aires d'accueil des gens du voyage - Convention d'aide au fonctionnement - Département de la Gironde - Bordeaux Métropole - Décision - Autorisation -

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme WALRYCK

2015/0/ 69 Blanquefort - Aide au financement et à l'animation de projets communaux liés au développement durable - Année 2015 - Soutien financier - Décision - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme WALRYCK

2015/0/ 71 MERIGNAC - Requalification de la rue Alfred de Musset - Convention de co-maîtrise d'ouvrage pour des travaux d'enfouissement des réseaux électriques - Approbation - Autorisation

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme WALRYCK

2015/0/ 72 Marchés Publics - Assistance à maîtrise d'ouvrage - Etudes de faisabilité et création de services publics de chauffage urbain sur les communes de Mérignac (lot 1) et Pessac (lot 2) - Appel d'offres ouvert - Autorisation de signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. COLES

2015/0/ 73 MIN de Bordeaux Brienne - Aménagement de terrains à proximité et à l'intérieur du Marché - Protocole d'accord EPA Bordeaux - Euratlantique/régie du MIN/Bordeaux Métropole du 10 juillet 2014 - Avenant n°1 - Décision - Autorisation

**ADOpte À L'UNANIMITÉ DES
SUFFRAGES EXPRIMES**
Mme Bernard ne participe pas au vote

M. TURBY

2015/0/ 75 Déploiement des services mobiles sans contact NFC - Accord de partenariat Bordeaux Métropole/Mairie de Bordeaux/Office de tourisme et des congrès de Bordeaux Métropole dans le cadre de l'appel à projets de la Caisse des dépôts et consignations "Investissements d'avenir" Volet économie numérique - Déploiement de services mobiles sans contact NFC - Autorisation - Désignation - Signature

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ
Désignation effectuée

M. Alain CAZABONNE : Voilà pour les affaires groupées Monsieur le Président.

M. le Président Alain JUPPÉ : Comme à l'habitude, je vais demander s'il y a des indications de vote sur ces affaires qui feront l'objet d'un vote global.
Monsieur GUICHARD.

M. Max GUICHARD : Sur la 16 et la 29, les VEFA, nous voterons contre.

M. le Président Alain JUPPÉ : Pas d'autres indications ? Avec ces deux précisions, pardon, Madame BERNARD ?

Mme Maribel BERNARD : Je ne prends pas part aux votes de la 63 et de la 73.

M. le Président Alain JUPPÉ : OK. C'est noté. Qui est contre l'ensemble de ces délibérations sous réserve des votes indiqués ? Pas d'abstention ? Elles sont adoptées.

Nous passons aux délibérations non regroupées. On a un peu modifié l'ordre du jour.

M. Alain CAZABONNE : Monsieur le Président a souhaité modifier l'ordre du jour puisqu'il est maître de la séance et faire passer deux questions particulièrement importantes en début de séance. Il s'agit de la question n°19 présentée par Monsieur BOBET. C'est le pacte financier et fiscal.

AFFAIRES NON-REGROUPEES

M. BOBET

2015/0/ 19 **Pacte financier et fiscal - Décision - Adoption**

M. BOBET présente le rapport.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci Monsieur le Vice-président. Je voudrais souligner l'urgence qu'il y a à prendre ces décisions parce que le dispositif actuel concernant la DSC (dotation de solidarité communautaire) et celui qui concerne la taxe locale d'équipement ne sont plus conformes à la loi. Nous risquerions d'être bloqués si nous ne nous mettions pas en conformité avant le début du prochain exercice. Qui souhaite prendre la parole sur ce document ? Madame FERREIRA.

Mme Véronique FERREIRA : Merci Monsieur le Président, Chers Collègues. Je voudrais d'abord souligner le long travail qui a été effectué par le Comité technique et le Comité de pilotage. Plusieurs solutions ont été envisagées et calculées. Aucune n'a été imposée parce que c'est vrai qu'il y avait beaucoup de critères possibles en dehors des deux critères légaux qui sont donnés dans la loi.

Dans ce PFF (pacte financier et fiscal), on trouve plusieurs points positifs qui ont déjà été exposés par Monsieur le Vice-président : le fait qu'une répartition dérogatoire du FPIC (fonds national de péréquation des ressources intercommunales et communales) n'ait pas été retenue et ce qui parallèlement ne met pas en difficulté les communes qui sont éligibles à la politique de la ville. Le nouveau dispositif de versement de la taxe d'aménagement est également à souligner. De même, j'insisterai là-dessus, la sauvegarde de la souveraineté fiscale des communes en écartant l'unification des taux, ce qui aurait gravement entaché le pouvoir des Conseils municipaux.

Est-ce que ce PFF est satisfaisant ? Pas vraiment. C'est bien le scénario dit « politique de la ville » qui a été retenu, ce qui paraît logique puisque le PFF est une annexe du contrat de ville. Or, sur les 12 communes de la Métropole qui sont concernées par la politique de la ville, 7 voient leur DSC baisser. Ces 7 sont les villes qui ont le plus bas revenu par habitant, qui ont donc un levier fiscal quasi-inexistant et dont le budget de fonctionnement est le plus dépendant des dotations par conséquent. Certes, malgré cette baisse, ce sont aussi les communes qui vont percevoir les plus fortes sommes par habitant. Pour autant, elles vont voir leur situation se dégrader. Il faudra donc impérativement compenser par l'affectation des 500 000 € annuels en crédit de fonctionnement et être attentifs à la répartition de cette affectation.

Autre point que l'on peut considérer comme peu satisfaisant. Il n'existe plus, à l'échelle de la Métropole, de prime au développement économique, ce que permettait l'ancien calcul de la DSC qui prenait en compte pour 30 % la variation positive des bases brutes de fiscalité économique de chaque commune. On ne peut pas dire que l'attribution de

compensation valorise les efforts actuels pour accueillir de nouvelles entreprises et donc de nouveaux emplois sur le territoire puisqu'on est sur une base fixe. Ainsi, les communes qui sont très actives sur le front de l'économie voient leur DSC baisser de façon importante. Autrement dit, les communes qui permettent à Bordeaux Métropole d'enregistrer des recettes fiscales nouvelles via la CFE (cotisation foncière des entreprises) ou le VT (versement transport) sont les plus pénalisées. C'est quelque chose qu'il faudra regarder. Pour autant, est-ce que ce PFF est acceptable ? Oui, il l'est. Il est acceptable parce qu'il faut bien avouer que les autres modalités envisagées étaient bien plus pénalisantes que celle qui nous est proposée. Il est acceptable parce que même si le résultat n'est pas vraiment satisfaisant, c'est bien l'entrée « politique de la ville » qui est valorisée et sur cette valeur-là, on ne peut que s'en réjouir. Il est acceptable parce que le maintien d'une DSC historique à hauteur de 20 % permet de ne pas faire totalement table rase du passé. Il est acceptable surtout parce que le mécanisme de garantie à 2,5 % permet de lisser les baisses annoncées sur plusieurs exercices et atténue ainsi l'incidence sur les équilibres financiers communaux.

Ainsi, en conclusion, dans un contexte où d'un côté Bordeaux Métropole doit participer comme tout le monde au redressement des comptes publics - je me permets d'ailleurs de rappeler que la dette publique ne date pas d'hier, souvenons-nous qu'en 2009, nous avons battu un record avec une dette publique à 7,6 % du PIB (produit intérieur brut) - dans un contexte où Bordeaux Métropole est plus dépendante aujourd'hui des dotations nationales qu'elle ne l'était hier depuis la réforme de la TP (taxe professionnelle) en 2009, où dans le duo fiscalité/dotation nous sommes aujourd'hui à plus de 50 % de dépendance par rapport aux dotations, alors qu'en 2009 Bordeaux Métropole, La Cub à l'époque, n'était qu'à 35,7 %, dans ce contexte donc, ce PFF est acceptable parce qu'il valorise la politique de la ville et parce que malgré tout, il ne constitue pas un choc immédiat sur des recettes de fonctionnement des communes qui n'en ont vraiment pas besoin en ce moment. Je vous remercie.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci. Je ne sortirai pas du débat sur le Pacte financier et fiscal sans faire remarquer qu'en 2009, la situation était assez particulière : celle de la plus grave crise mondiale financière que nous ayons connue depuis 1930. Ce qui peut expliquer certains phénomènes en matière de dettes. Monsieur SUBRENAT.

M. Kévin SUBRENAT : Bonjour Monsieur le Président, mes Chers Collègues. Ce Pacte financier et fiscal ne va pas forcément dans le bon sens pour les petites communes et notamment la commune d'Ambès. Donc, je ne suis pas forcément favorable au niveau proprement dit structurant. En revanche, j'aimerais être rassuré sur une chose : ce sont les fameux critères de logements sociaux, que ce soit bien pris en compte pour tout le monde et de la même manière, peu importe la strate de la commune, et ce si, Monsieur le Président, le Vice-président me répond favorablement, il y a une chose qui me rassure, c'est les fameux 2,5 % par an que ce soit en positif ou en négatif.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci. Monsieur PUJOL.

M. Patrick PUJOL : Oui Monsieur le Président, Chers Collègues. Pour moi, le Pacte financier et fiscal est lié au contrat de ville, on l'a déjà dit. Sur le fond, la proposition que vous nous faites est la moins mauvaise pour la majorité des communes, mais le contenu de certains des critères retenus ne me semble pas satisfaisant et j'en ai exprimé les raisons plusieurs fois lors des débats en Comité de pilotage. De plus, le lien avec le contrat de ville m'amène à souligner que j'ai posé depuis plusieurs mois des questions

sur le devenir des territoires de veille de notre Métropole. N'ayant toujours pas de réponse concrète, les 3 élus villenavais du groupe Communauté d'avenir s'abstiendront sur ce sujet.

M. le Président Alain JUPPÉ : Sur cette question posée à plusieurs reprises, la réponse a été apportée à plusieurs reprises. Ainsi, les 500 000 € seront répartis quand nous aurons l'ensemble des éléments d'appréciation permettant de savoir comment nous les utiliserons. Il y a un calendrier à respecter. Donc, ça a été dit à plusieurs reprises. Madame BEAULIEU.

Mme Léna BEAULIEU : Monsieur le Président, Chers Collègues, je tiens tout d'abord à souligner le travail réalisé au sein du Comité de pilotage, réuni pour l'élaboration de ce pacte. Les services financiers, comme le Vice-président aux finances, ont tenu ces travaux de manière à permettre la compréhension par tous des enjeux importants débattus. Ils ont toujours été ouverts au dialogue et aux propositions. Cela mérite d'être souligné, car la tâche n'était pas aisée.

Revoir la relation financière des communes avec la Métropole est une nécessité en ces temps de grands changements institutionnels, mais le faire alors que toutes les sources de financement sont coupées, c'est tomber dans le piège de la moins pire répartition des miettes. C'est pour cela que les élus communistes se sont joints à l'appel de l'AMF (association des maires de France) du 19 septembre dernier pour dénoncer les baisses de dotation budgétaire imposées aux collectivités. 30 % de baisse des dotations sont une perte cumulée de 28 milliards d'euros. Des communes et intercommunalités subissent 54 % de ces ponctions. Il faut alerter encore sur l'impact de ces mesures. L'association des maires de France le dénonce depuis longtemps et cela a été confirmé par le rapport de la Cour des Comptes qui dit : « *Cette baisse de dotation s'est traduite par une baisse de l'investissement de 12,4 % en 2014 avec des conséquences en termes d'emploi et de service à la population* ». Le danger est bien là. Nous l'avons dénoncé dans le processus de mutualisation en cours qui s'accompagne d'une volonté affichée de réduction à termes du nombre de fonctionnaires. Mais aussi, dans cette course à la réduction des coûts, les subventions d'actions importantes de l'économie sociale et solidaire subissent de fortes baisses.

Cette logique était injuste, mais elle est aussi totalement contre-productive, car les entreprises comme les citoyens de l'agglomération ont besoin de services publics efficaces et renforcés et d'investissements pérennes et importants. Cette logique est aussi absurde dans une agglomération dont la démographie et l'attrait touristique sont exponentiels. Ces données devraient, au contraire, conduire à l'investissement, investir dans les services publics du quotidien et dans les grandes infrastructures. C'est ce qu'ont exprimé chacun et chacune à leur manière les maires des 28 communes lors des travaux sur ce Pacte financier et fiscal. Confronté aux demandes sociales dans sa ville, chacun sait bien que nous avons besoin de plus de moyens pour répondre à l'intérêt commun. Ce n'est évidemment pas ce à quoi conduira cette nouvelle répartition en temps de pénurie. Nous sommes cependant conscients que notre établissement avait une équation impossible à résoudre avec ce Pacte financier et fiscal. La prise en compte des critères sociaux dans les nouveaux calculs de la dotation de solidarité communautaire est un acte positif. Ainsi, nous nous abstiendrons sur ce dossier. Merci.

M. Christophe DUPRAT : Monsieur le Président, mes Chers Collègues, je voterai bien évidemment cette délibération tout en regrettant quand même que ces +2,5 ou -2,5 % feront que la délibération que nous votons aujourd'hui s'appliquera pour ma commune

aux alentours de 2030 puisqu'ayant fait preuve de solidarité communautaire (puisque ayant avec la commune de Bouliac le taux par habitant le plus bas), ayant fait preuve de solidarité communautaire depuis 2000, nous offrons une solidarité communautaire pendant 30 ans jusqu'en 2030 de façon à pouvoir avoir les effets de la délibération qu'on vote aujourd'hui. Donc, il faut savoir en politique comme ici être souvent patient.

M. le Président Alain JUPPÉ : Monsieur CHAUSSET.

M. Gérard CHAUSSET : Oui Monsieur le Président, mes Chers Collègues, je ne vais pas alourdir le débat. Juste pour dire, a contrario, qu'aussi un des effets de cette DSC c'est que vont être avantagées par cette nouvelle répartition, précisément les communes qui sont le plus en retard en matière de logements sociaux. On peut donc souhaiter en fait que ces recettes supplémentaires viendront, on espère en tout cas, abonder leurs efforts en la matière et que la Métropole se montrera particulièrement vigilante quant au partage de l'effort collectif notamment aussi sur ce point comme sur d'autres. Merci.

M. le Président Alain JUPPÉ : Monsieur TURON.

M. Jean-Pierre TURON : J'ai bien conscience que l'exercice imposé était difficile comme ça a été rappelé tout à l'heure partant de situations très diverses qui étaient liées aux critères de 2001, dans une logique évidemment très différente. Manifestement, il y a eu la volonté de trouver une solution limitant les impacts négatifs tout en répondant aux nouveaux critères légaux. Mais vous comprendrez que je ne peux approuver le Pacte tel que présenté, non pas dans le choix pris de la DSC politique de la ville qui, en même temps, correspond à une logique légale et en même temps de territoire. On peut trouver, indépendamment de la DSC, dans ce pacte fiscal un dispositif qui prend en compte en effet davantage l'aspect économique, en particulier les contraintes liées aux activités qui ont un impact sur le territoire et la population en termes de sécurité et de nuisance qui sont une condition de leur acceptabilité. Vous l'avez tous vu Bassens passe de 752 000 € à 433 000 € auxquels viennent s'ajouter, bien sûr, les baisses des dotations extrêmement importantes qui ont été signalées, la croissance du FPIC (fonds national de péréquation des ressources intercommunales). Bien sûr, cette baisse est tempérée par les -2,5 % pendant la mandature, mais après ? Aussi, je m'abstiendrai compte tenu des efforts qui ont été faits, et je pense qu'il va falloir trouver quand même un encouragement au développement économique. Simplement, un petit chiffre : en 2014, la commune de Bassens a apporté près de 20 millions d'euros à la collectivité, à la Métropole et percevant, en contrepartie par rapport à la dotation de solidarité et de compensation 4 millions d'euros. Il y a un différentiel extrêmement important. On ne chipote pas quand même sur des petits chiffres. Donc, je m'abstiendrai en attendant qu'on trouve une formule un petit peu plus encourageante.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci. Y a-t-il d'autres demandes de parole ? Monsieur le Vice-président ? Ah, Monsieur GUICHARD.

M. Max GUICHARD : Oui, je n'étais pas amené à intervenir, mais vous avez fait une petite partie de ping-pong avec Madame FERREIRA sur 2008, 2009. Mais cette partie de ping-pong, les balles - parce qu'il y a eu plusieurs balles - sont rentrées dans le gosier de nos institutions et de nos concitoyens. Alors, qu'est-ce que c'est cette partie de ping-pong ? Ça a été la spéculation immobilière qui a atterri sur les *subprimes*, qui ont mis les

banques dans une situation intenable et ce qui fait que, pour notre pays comme pour tous les autres pays, notamment d'Europe, l'État s'est cru obligé, a été obligé certains diront, à coup de dizaines de milliards, de centaines de milliards de les renflouer et ça, c'est le résultat aujourd'hui de ce que - excuse-moi Jean-Pierre TURON - c'est le résultat de ce que tu vis sur ta commune. C'est la balle de ping-pong qui est arrivée à Bassens. Et quand on veut faire payer aux gens, aux institutions les erreurs, pour le moins les erreurs puisqu'ils ont récupéré leur capital voire beaucoup plus, les erreurs faites par ces gens-là sur le dos donc de nos collectivités et de nos concitoyens, c'est un holdup sur justement nos collectivités locales et nos concitoyens.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci. Ce qui est bien c'est qu'avec Max, il n'y a jamais de balle perdue. Monsieur le Vice-président.

M. Patrick BOBET : Merci Monsieur le Président. Quelques réponses effectivement. Tout d'abord, Véronique FERREIRA parle de la non prise en compte de l'action économique, oui et pour cause, ça n'est pas prévu par cette loi. On ne peut pas tergiverser ni déroger. Quoique, dans les 20 % de la DSC historique, il y a bien quand même cette action économique qui est prise en compte malgré tout.

Je veux bien rassurer Kévin SUBRENAT pour la prise en compte - même pour les villes de démographie en dessous du seuil qui est prévu - de cette prise en compte des logements sociaux, bien sûr. Ça a été dit en Bureau, mais c'est bien de poser la question de manière solennelle en Conseil de Métropole pour pouvoir répondre de manière douce et officielle et solennelle, que la réponse est bien « Oui ».

Je note avec satisfaction tout de même qu'il n'y aura pas, semble-t-il, de vote contre. Les abstentions pour certaines villes qui se sentent très pénalisées, je peux le concevoir, mais malgré tout, je vous rappelle que nous avons tout de même deux fragilités dans cette présentation de délibération : la première, c'est que nous gardons 20 % de DSC historique, alors que nous serions censés ne rien garder et que ce tunnel de garanties de 2,5 % n'est pas non plus complètement règlementaire. Et je pense que vis-à-vis d'un contrôle éventuellement de la Préfecture, un vote unanime aurait été beaucoup plus solide. Ça, c'est que ce que j'en pense.

Monsieur TURON nous parle effectivement de l'action économique qui n'est pas prise en compte suffisamment. Tout de même, nous votons régulièrement Monsieur TURON des subventions à certaines entreprises. Très récemment, nous avons voté 400 000 € pour MICHELIN. Ce n'est pas tout à fait non plus une paille donc je voudrais quand même le rappeler. Ce n'est pas complètement neutre.

Voilà et puis peut-être pour répondre à Gérard CHAUSSET aussi. C'est vrai que peut-être les villes qui rattrapent un peu plus sont celles qui sont les plus en retard en logements sociaux aujourd'hui, donc je partage avec lui le vœu que ces villes rattrapent le plus vite possible, qu'elles profitent de cette somme malgré tout modeste, 2,5 % de plus ou moins, ça reste modeste. Je ne suis pas sûr qu'on fasse beaucoup de logements sociaux avec ça, mais malgré tout, je rappelle surtout que les 4 premières villes à ce palmarès de DSC sont des villes qui sont bien dans la politique de la ville : Lormont, Floirac, Cenon et Bassens.

Voilà Monsieur le Président les réponses que je souhaitais apporter aux questions posées.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci Monsieur le Vice-président. Le maire de Bordeaux est tenté de s'abstenir sur ce dossier, car les chiffres qui nous ont été communiqués montrent à quel point la ville de Bordeaux a été pénalisée par la DSC historique. Si on avait appliqué d'ailleurs les nouveaux critères, c'est un surplus de 900 000 € environ que la ville aurait encaissé. Avec le serpent ou le tunnel +2,5 ou -2,5, cette somme est à diviser par 4 ou par 5 et disparaîtra peut-être à l'avenir.

Cela dit, le Président de Bordeaux Métropole votera naturellement cette proposition qu'il fait lui-même parce que je pense que nous avons trouvé la moins mauvaise solution. Je voudrais remercier nos services, notamment les services financiers sous l'impulsion du Vice-président chargé des finances, qui ont fait tourner les machines pour tester tous les scénarios et on a retenu celui qui paraissait le moins injuste ou le moins pénalisant pour l'ensemble de nos communes.

Je voudrais rappeler qu'outre ces deux dispositifs, Bordeaux Métropole concourt à la réduction des disparités de ressources et de charges entre les communes par toute une série d'autres mécanismes. Par exemple, ça a été évoqué par Monsieur PUJOL, l'ouverture de nouveaux crédits au titre de la politique de la ville pour les territoires de veille. Je voudrais aussi rappeler la programmation du FIC (fonds de proximité d'intérêt communal) que nous avons abondé de façon qu'il n'y ait pas de baisse pour aucune commune. L'ouverture de l'enveloppe exceptionnelle de remise à niveau et d'entretien des voiries sur 3 ans et puis les contrats de CODEV (Codéveloppement). Donc il y a un effort de solidarité un peu tous azimuts de la Métropole à l'égard des communes.

J'aurais souhaité moi aussi que ce vote fût unanime. Ça nous aurait sans doute confortés vis-à-vis du contrôle de légalité. Peut-être certains ont-ils encore une réflexion à faire avant de voter ?

Bien. Je mets donc aux voix ce projet de délibération. Qui est contre ? Qui s'abstient ? Il est donc adopté, je vous en remercie. Monsieur le Secrétaire ?

**ADOpte À L'UNANIMITÉ DES
SUFFRAGES EXPRIMES**

Le groupe des élus Communistes et apparentés s'abstient.

MM. Pujol, Poignonec et Mme Lemaire s'abstiennent.

M. Turon s'abstient

M. Alain CAZABONNE : Question suivante, c'était la n°74, le volet métropolitain du contrat de plan État-Région. Il devait être présenté par Monsieur PUYOBRAU.

M. le Président Alain JUPPÉ : Monsieur PUYOBRAU étant absent, c'est Monsieur BOBET qui le présentera.

**M. BOBET P/
M. PUYOBRAU**

2015/0/ 74 Contrat de plan Etat - Région 2015/2020 : signature du volet métropolitain

M. BOBET présente le rapport.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci Monsieur le Vice-président pour ce document important. Qui est-ce qui souhaite s'exprimer dessus ? Madame MELLIER, Madame JACQUET, Monsieur PUJOL.

Mme Claude MELLIER : Monsieur le Président, Chers Collègues, je vais évidemment évoquer les dossiers qui concernent ma délégation, mais permettez-moi quand même de souligner d'abord le scandale auquel visiblement beaucoup se sont habitués. Léna BEAULIEU a parlé tout à l'heure de la baisse des dotations : 28 milliards de pertes pour les collectivités. Un processus qui n'est pas nouveau puisqu'il avait démarré sous le gouvernement de Monsieur FILLON qui a aussi supprimé la taxe professionnelle et donc déjà amputé de 7,5 milliards d'euros les recettes des collectivités. Il est donc, dans ces conditions, particulièrement scandaleux de voir l'État demander aux collectivités, métropoles et régions de cofinancer des projets qui relèvent entièrement de sa responsabilité ou devraient continuer d'en relever. C'est le cas de la rocade évidemment, mais ça l'est aussi du réseau ferré, des activités portuaires et de l'enseignement supérieur. On voit bien dans le cas de la rocade dans quelle situation la politique nous entraîne à devoir chercher en permanence les enveloppes budgétaires manquantes : attendant que l'un soit financé pour engager les fonds de l'autre. Au final, c'est l'usager des routes qui patiente dans les embouteillages. Et encore, sommes-nous dans une de ces métropoles qui attirent tous les investissements. Qu'en sera-t-il demain pour les territoires ruraux ou les villes de taille moyenne ? C'est la question que continuent de poser à juste titre les élus ruraux qui voient leurs arguments balayer par le gouvernement concernant la LGV (ligne à grande vitesse) entre Toulouse et Bordeaux.

Ceci étant posé, j'en reviens aux infrastructures routières et ferroviaires qui sont financées par ce contrat de plan. Des lignes ferroviaires importantes comme la ligne du Bec d'Ambès ou entre Villenave et Bègles, les aménagements pour les lignes régionales au sud de Bordeaux vont pouvoir avancer comme prévu. C'est une excellente nouvelle pour le développement de l'activité ferroviaire dans et hors la Métropole. De même que, même trop timide, le soutien à l'activité portuaire marque un mieux dans la prise en compte de ce domaine économique important pour notre agglomération. Enfin, la mise à 2 x 3 voies de la rocade va pouvoir se poursuivre. C'est une bonne chose. La réflexion doit cependant se poursuivre sur l'utilisation d'une voie ou de la bande d'arrêt d'urgence pour les transports en commun et le covoiturage.

Sans y voir de solution miracle, le séminaire organisé cet été sur la question a permis de dégager des pistes qu'il faut, je crois, explorer. Permettez-moi de dire, Monsieur le Président, que je crois que nous ne devons pas baisser les bras sur les dossiers annexes de cette rénovation de la rocade. Je pense à la passerelle de Mérignac, au demi-échangeur à Hourcade et l'aménagement de l'échangeur 26 sur la RN (route nationale) 89 vers Libourne. Ce ne sont pas des sujets annexes, ils doivent faire l'objet de mobilisation. L'État doit là aussi prendre ses responsabilités dans l'aménagement de ces points durs, d'un axe structurant au-delà des frontières de la Métropole. Vote : abstention.

Mme Anne-Lise JACQUET : Bien. Merci Monsieur le Président, mes Chers Collègues. Dans ce contrat de plan État-Région (CPER), ce que je regrette c'est que l'aménagement de la sortie 26 ne soit pas inscrit. Ça, je l'ai souvent dit sur la rive droite. Cette sortie 26 est accidentogène et régulièrement nous sommes appelés par les pompiers quand ça se passe sur Artigues pour nous signaler l'accident. J'attire l'attention de chacun de ne pas attendre un drame, une vraie catastrophe pour réagir et je trouve dommage que la volonté politique ne soit pas inscrite dans ce contrat de plan État-Région. Par contre, je

me félicite et félicite la Métropole parce qu'enfin les murs antibruit sur Artigues sont bien inscrits et sont portés pour l'année 2016-2017. Merci.

M. le Président Alain JUPPÉ : La volonté politique existe, ce qui n'existe pas, ce sont les crédits. Monsieur PUJOL.

M. Patrick PUJOL : Monsieur le Président, mes Chers Collègues, le volet du contrat de plan État-Région est pour nous tous l'occasion d'admirer le double exercice d'équilibriste auquel les deux principaux cocontractants s'adonnent lorsqu'il s'agit d'évoquer des projets de notre territoire qui pourtant les concernent. On ne s'étonnera jamais ainsi pour s'en scandaliser de l'absence des partenaires comme la Région et le Département dans le financement de la rocade bordelaise. Sur ce domaine particulier, ce n'est pas un contrat plan État-Région, mais État-Métropole. J'en veux pour preuve le niveau de financement 50 % mis à la charge de la Métropole pour cette infrastructure nationale à enjeu régional et départemental.

Sur ce dossier, la lassitude collective gagne lorsque, par ailleurs, l'État nous annonce fièrement sa capacité à baisser l'impôt sur le revenu se contentant, en fait, de transférer à la charge de ces baisses du contribuable national vers le contribuable local qui, à l'arrivée, reste le même.

Je vais être concret, Monsieur le Président, car le temps passe et nos concitoyens sont aujourd'hui lassés d'entendre parler des projets pour lesquels la décision prend des années et la réalisation des décennies. Je vous réitère aujourd'hui officiellement, vu l'engagement financier de la Métropole de la rocade bordelaise que le projet de création d'un demi-échangeur au sud de l'échangeur 20 soit relancé opérationnellement. Autrement dit que la Métropole prenne l'initiative de constituer un groupe de pilotage réunissant l'État, RFF (réseau ferré de France) et les communes concernées, Bègles et Villenave-d'Ornon. De quoi s'agit-il ? D'un ouvrage qui contribuera à la résolution d'une partie de la problématique de circulations aux échangeurs bégoris et sur la commune de Villenave-d'Ornon – Peut-être notre collègue Noël MAMÈRE va-t-il également en parler. D'un ouvrage qui ouvrira les portes d'une vaste zone économique, celle d'Hourcade, et du formidable potentiel qui est le sien, d'un ouvrage qui, ce faisant, emmènera de l'emploi nouveau au cœur de l'agglomération. Et nous voulons créer de l'emploi, nous le répétons à longueur de documents, alors, faisons-le.

Ce volet métropolitain du contrat Plan État-Région est aussi l'occasion de parler de préservation de notre environnement et je voudrais aujourd'hui m'interroger : comment l'État et la Région ont-ils pu rédiger un document tel le Schéma régional de cohérence écologique qui menace aujourd'hui l'ensemble de nos documents de planification urbaine, à commencer par le SCOT (schéma de cohérence territoriale) et le PLU (plan local d'urbanisme) ? Comment ce document refusé par autant d'acteurs publics et privés dont la Métropole, peut-il continuer à subsister alors que ces approximations scientifiques et cartographiques pointées du doigt par les meilleurs experts mettent aujourd'hui en danger de nombreuses zones protégées, en même temps qu'elles font peser une menace certaine sur près de 5 000 hectares de vignes ? Comment peut-on édicter une telle règlementation qui protègera moins d'espaces sensibles que l'actuel SCOT, 80 000 hectares contre 120 000 ?

Monsieur le Président, nous avons un problème avec l'État et la Région sur ce dossier, un vrai problème. Vous êtes intervenus avec le SYSDAU (syndicat mixte du Scot). Je pense maintenant nécessaire que toutes les actions soient entreprises pour ne pas

laisser subsister un tel document, y compris des actions juridiques. Je ne reviendrai pas sur la politique de la ville, je suis déjà intervenu lors du PFF.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci. Monsieur CHAUSSET.

M. Gérard CHAUSSET : Oui Monsieur le Président, Chers Collègues. Sur ce dossier, je pense sincèrement, nous pensons sincèrement que notre établissement, je ne sais pas si le terme est bien choisi, mais je pense qu'on devrait quand même aller un peu au bras de fer avec l'État sur ce dossier. Bien sûr, cela a suscité de nombreux débats en commission. Si je comprends bien, on comprend bien que la marge de l'État, les négociations avec la Région sont faites. Pour autant, le CPER, c'est 327 millions d'euros. Plus de 70 % de cette somme est directement pêché sur le volet dit « mobilité multimodale » dont l'objectif est, je cite : « *d'optimiser l'utilisation des infrastructures de transport et positionner la Métropole bordelaise comme un laboratoire de l'innovation en matière de transport intelligent* ». Donc là, nous souscrivons, bien sûr, totalement à cet objectif qui figurait déjà dans les conditions du Grenelle des mobilités de la Métropole. Pourtant, ce vœu pieux peine grandement à se concrétiser dans les opérations concrètes par ce CPER. Plus qu'un volet mobilité multimodale, moi, j'aurais plutôt envie de l'appeler volet mobilité unimodale. Unimodale, c'est tout simplement un volet tout routier.

Deux exemples pour appuyer mon propos. Sur l'élargissement de la troisième voie de la rocade, on est OK. Ce n'est pas quelque chose que nous soutenons franchement, on va le dire. Pour autant, on a toujours émis un souhait, c'est que cet élargissement soit accompagné d'une troisième voie dédiée au transport collectif, au covoitage. Il y a même eu un séminaire sur ce sujet. La moindre des choses que l'on peut dire, c'est que là-dessus, c'est vraiment timide. On ne sent pas une volonté ferme de l'État d'y aller vraiment alors que, partout dans le monde, et y compris en France dans un certain nombre d'endroits, on l'a encore vu d'ailleurs au Salon ITS (transports intelligents), il n'y a aucun frein technique, technologique aujourd'hui pour mettre en œuvre de tels dispositifs, y compris sur la rocade bordelaise. Il nous semble que sur ce point-là, on ne sent pas, si vous voulez, la volonté d'y aller.

Autre point : c'est quand même incroyable, on va consacrer plusieurs centaines de millions sur la rocade et pour autant, on ne sera pas fichu de faire en sorte que les franchissements, les échangeurs soient compatibles, soient aménagés pour les piétons et les cyclistes. C'est quand même incroyable. On a des passerelles dont on ne trouve pas l'argent pour les faire. L'État nous dit : « *S'il reste de l'argent, on verra. Peut-être qu'on les fera, peut-être qu'on ne les fera pas* ». C'est le cas à Mérignac, mais c'est le cas ailleurs. Alors que... à Bègles, je signale quand même qu'un certain nombre de quartiers existaient avant la construction de la rocade. Par exemple, à Mérignac, mais ailleurs, la rocade est venue, très bien, faire une coupure urbaine. C'est quand même la moindre des choses alors qu'on va consacrer plusieurs centaines de millions d'euros à son élargissement qu'au moins les franchissements perpendiculaires puissent permettre aux piétons et aux cyclistes de passer en toute sécurité. Nous sommes quand même au XXI^e siècle. Ça me paraît quand même aberrant. Et sur ce sujet-là, il me semble quand même qu'on devrait être un peu plus tignous, excusez-moi l'expression, mais ça ne va pas. Ce n'est pas acceptable. Surtout que je rappelle un petit point de détail. Lorsqu'il s'est agi de faire l'élargissement entre la sortie 16 et la sortie 10, le coût prévisionnel était de plus de 200 millions d'euros et notre participation était de 25 %. Compte tenu des difficultés financières l'État a dit : « *On va faire des économies* ». Ils ont cherché des économies. Ils en ont trouvé et ils ont pu en faire. Sur trois points :

- un, il y a eu la suppression de l'éclairage sur la rocade ;

- deux, ils ont revu la méthode de travaux, notamment ont été supprimés les travaux de nuit. Ils ont pu faire des économies notamment en continuant les travaux principalement de jour avec d'autres méthodes ;
- et troisième point, les appels d'offres ont été assez fructueux.

Ce qui fait qu'au bout du compte, de 200 millions d'euros, tant mieux, pour l'élargissement, aujourd'hui, on est à moins de 135 millions d'euros. Et sur la construction de la poursuite entre la sortie 10 et l'échangeur 4, on est aux alentours de 140 millions. Et là, on va participer à 50 %. Les coûts baissent, mais nous, on participe plus et en plus, on n'arrive pas à vraiment avoir ce que l'on voudrait au-delà de l'élargissement de la rocade dont vous savez bien tous que dès qu'elle sera élargie, il ne faudra pas longtemps pour qu'elle soit à nouveau bouchée.

Sur ce dossier, nous sommes assez mécontents et je pense que nous ne sommes pas les seuls. Idem pour le demi-échangeur d'Hourcade. Je ne comprends toujours pas pourquoi on n'arrive pas à le faire. Nous, nous abstiendrons sur ce dossier et il me semble Monsieur le Président qu'un nouveau tour de table devrait être engagé avec l'État sur ce sujet. Ce n'est pas acceptable sur différents points. Voilà. Je vous remercie.

M. le Président Alain JUPPÉ : Monsieur RAYNAL.

M. Franck RAYNAL : Monsieur le Président, mes Chers Collègues, ce n'est pas sur l'aspect routier, mais sur l'aspect enseignement supérieur et recherche que je vais intervenir puisque j'en ai la charge en tant que Vice-président au sein de Bordeaux Métropole et pour me féliciter de l'intervention accrue de notre établissement dans ce domaine-là, à travers notre participation au contrat de plan État-Région à hauteur de 10 millions d'euros, donc plus 2 millions qui étaient déjà lancés, donc ça fait 12 millions d'euros qui viennent s'ajouter à l'opération Campus qui, elle-même, a commencé avant et qui continuera après l'échéance de ce contrat de plan État-Région. Et ce n'est pas loin de 65 millions d'euros que notre établissement consacre et consacrera à ce domaine de compétence. C'est pour nous le moyen d'ancre notre intervention dans ce que la loi MAPTAM (modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles) de début 2014 nous a donné comme nouvelles compétences aux côtés et dans le respect des schémas régionaux et nationaux sur le sujet. D'ailleurs, c'est aux côtés de l'État et la Région que nous avons lancé, la semaine dernière ici même, le premier Comité consultatif de l'enseignement supérieur de la recherche et de l'innovation avec l'ensemble des acteurs métropolitains, du moins ceux qui avaient pu venir. Cette salle était quasiment pleine, montrant bien l'intérêt que nos partenaires voient dans l'intervention désormais de la Métropole sur ce sujet-là. Les partenaires sont, bien sûr, les acteurs de l'enseignement supérieur, l'État et la Région, j'en ai parlé, mais également des acteurs économiques à travers la planification, mais à travers aussi la promotion et la diffusion de la recherche et l'innovation qui étaient présents.

Ce sont et je tiens à le rappeler et je terminerai par là, ce sont trois domaines d'intervention particuliers de la Métropole qui trouvent à s'incarner à la fois dans notre intervention dans le contrat de plan État-Région, mais dans les autres aspects de notre intervention justement, c'est le fait de toujours et constamment ancrer la ville dans le Campus et le Campus dans la ville, ouvrir les deux, en fait. Ensuite, c'est bien sûr soutenir les liens entre la recherche et l'action économique et enfin, c'est faire de la Métropole un acteur à part entière dans la production et la diffusion de la connaissance. Autant de sujets que j'aurai l'occasion sans doute d'aborder à nouveau dans l'avenir puisque c'est vraiment une dimension de notre intervention qui va prendre encore en plus d'ampleur dans les années qui viennent.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci. Madame DELAUNAY.

Mme Michèle DELAUNAY : L'objet de mon intervention, Monsieur le Maire, est de souligner le caractère crucial du développement et de la mise en œuvre du projet stratégique du grand port de Bordeaux. Vous savez que la géographie l'emporte toujours sur l'histoire et je crois que cet atout est tout à fait décisif pour notre future grande région pour le grand Sud Ouest et que nous ne devons manquer aucune occasion de soutien et de développement de ce point de vue. Le contrat plan État-Région stipule que « *Bordeaux constitue un nœud multimodal et notamment maritime du corridor atlantique et le développement de son port exige la réalisation d'études prospectives qui auront pour but d'intégrer le port dans une vision européenne ambitieuse et à long terme tout en l'ancrant dans son territoire* » comme je l'ai dit précisément. Comme précisé dans le contrat, le GPMB (grand port maritime de Bordeaux) offre des infrastructures susceptibles de développer des activités économiques spécifiques et nous les connaissons : activités industrielles, refit, maintenance fluviale, démantèlement de navires, soutien au développement de la filière croisières maritimes qui n'a pas démenti les promesses qu'elle contenait dès le départ : projet du futur PÉEPOS (port à énergie et à économie POSitives) startup portée par le grand port et enfin, soutien des pratiques environnementales et je pense d'ailleurs que l'avenir du port et du trafic maritime et fluvial est d'ailleurs lié à l'ambition environnementale qui est la nôtre. Vous le savez, le port ce sont 7 sites sur 700 kilomètres d'estuaires et 8,52 millions de tonnes et près de 5 000 emplois directs et 15 000 indirects. Sa situation, et nous avons fait le point avec Monsieur le Directeur du grand port, est meilleure que par le passé, mais reste fragile au regard des très lourds investissements nécessaires, mais aussi pour des activités de modernisation, de la taxe foncière qui, toute justifiée qu'elle puisse être, va impacter les entreprises du port et de la suppression du régime spécial d'assurance maladie qui devra également être compensée par le port.

Aujourd'hui, l'État et la Région Aquitaine sont les deux grands participants au projet du grand port GPMB et la délibération que nous allons voter prévoit de ne définir qu'ultérieurement dans le cadre d'un contrat d'objectifs pluriannuel à conclure avec le GPMB. Vous le voyez mon intervention n'a rien de polémique, mais est encourageante et positive et je vous invite, d'ores et déjà, à prendre toute la mesure de l'importance et de la place du développement et du rayonnement de ce port tant au niveau national qu'au niveau régional et local. La participation de la Métropole bordelaise à ces investissements et à ce rayonnement est fondamentale et doit se faire dans une relation bilatérale équilibrée et partenariale. Je vous remercie.

M. le Président Alain JUPPÉ : Madame BOUDINEAU.

Mme Isabelle BOUDINEAU : Merci Monsieur le Président. Monsieur le Président, mes Chers Collègues, je voudrais revenir un petit peu sur ce volet métropolitain pour le replacer dans le contrat de plan régional qui, il faut le noter quand même dans cette période de baisse de dotations, est lui en hausse de façon non négligeable avec une dotation annuelle de plus de 23 %. C'est un contrat de plan global de près de 1,4 milliard et c'est vraiment à souligner vu l'état des finances publiques que chacun prend plaisir à rappeler.

C'est un engagement qui est le fruit de nombreux mois de travaux, de multiples conférences des exécutifs et qui me semble un acte assez fondamental pour visibiliser les engagements jusqu'en 2020 de chacune des collectivités et ce qui, là aussi, en

termes de lisibilité pour le citoyen sur qui fait quoi, était extrêmement important. Dans le registre de qui fait quoi, je voudrais revenir à ce que dit Monsieur PUJOL et il n'est pas le seul à le dire : pourquoi la Région a décidé de ne plus aller sur les routes ? C'est effectivement pour une raison de lisibilité de compétences. C'est pour dire qu'aussi nous avons fait un effort extrêmement conséquent pour remettre en état les routes d'intérêt régional. Il y a eu un effort vraiment sur les années antérieures. Je pourrais citer Bordeaux-Arcachon, Agen – Villeneuve, Bayonne – Mont de Marsan, la déviation de Sarlat, la déviation d'Aire sur Adour sans laquelle la Bordeaux - Pau n'aurait pas pu se faire. Et je ne parle pas du pont Lucien Faure ou encore de la déviation du Taillan puisqu'il y a encore des choses sur ces engagements financiers, des engagements forts sur le volet routier que nous continuons à payer. Oui, ça a été fait cette remise à niveau des axes régionaux qui font les liens entre les villes qui constituent l'armature urbaine du territoire aquitain et maintenant, nous passons à quelque chose sur lequel nous étions aussi très en retard, c'est le réseau aquitain ferroviaire. Là, on a un audit de RFF qui est plutôt alarmant, qui chiffre à plus de 500 millions les financements qu'il faudrait remettre sur ce réseau ferroviaire, sinon c'est un certain nombre de lignes secondaires qui fermeraient. Et donc, nous avons décidé de donner priorité à ce réseau ferroviaire et c'est l'engagement que nous avons pris et qui se concrétise dans ce volet métropolitain et qui fait que nous mettons 0 € sur la rocade, mais néanmoins cette rocade est inscrite dans ce contrat de plan et ce sera quand même une avancée pour l'ensemble de la Région et de la Métropole.

Peut-être juste une réponse aussi sur le SRCE (schéma régional de cohérence écologique) qui est assez attaqué. Le SRCE, je ne sais pas pourquoi il y a une cristallisation ici sur ce document qui s'est partout passé en France sur les mêmes modalités, qui sont les modalités de l'État et de la DREAL (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement), c'est-à-dire qu'on part de quelque chose... dont je comprends que ça heurte un peu. La DREAL est partie de cartographies qui sont issues d'une sorte de photographies de l'existant, il y a quelques années. Évidemment, il y a déjà des choses qui ont été construites entre temps et il y a des projets aussi et normalement si nos analyses juridiques s'avèrent vraies, ce schéma n'empêchera pas les réalisations futures de projets, qu'ils soient d'activités ou d'habitats. Il a une vocation à essayer de maintenir les continuités écologiques, ce qui me paraît quand même important et partagé par tous dans cette période où tout ce qui est environnement est en train de nous sauter à la figure si on ne fait pas quelque chose. Ce schéma est là pour ça, pour assurer des continuités. Pour autant, il n'empêche pas un certain nombre de projets si ces projets n'empêchent pas ces continuités.

M. le Président Alain JUPPÉ : Monsieur MAMÈRE.

M. Noël MAMÈRE : Oui Monsieur le Président, mes Chers Collègues, d'abord je ne peux que me réjouir que Madame BOUDINEAU rejoigne le point de vue des écologistes sur la question de l'application du schéma régional de cohérence écologique. En effet, nous serions sans doute une des seules régions à ne pas vouloir le mettre en œuvre. J'avais, d'ailleurs, dans le cadre de ma compétence de Vice-président chargé de « 55 000 hectares de nature », refusé de présenter cette délibération, sachant que l'ensemble... une majorité de ce Conseil s'y opposerait. Je pense et voudrais dire à notre collègue PUJOL que ce n'est pas le schéma régional de cohérence écologique qui va supprimer des vignobles, mais plutôt des projets de ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse. Il suffit d'aller voir les maires des communes concernées pour en avoir la preuve. Donc, on est dans une situation avec ce schéma et ce contrat de plan État-Région dans une sorte de spirale infernale qui tient au fond à trois raisons :

- La première, c'est que nous serons appelés à multiplier les voies sur la rocade aussi longtemps que nous laisserons se développer l'étalement urbain, faute d'une application solidaire de la mixité sociale dans nos communes. Effectivement ceux qui empruntent la rocade, ce ne sont pas simplement des transports internationaux, ce sont bien souvent des liaisons de ville à ville, d'un côté de l'autre de l'eau, et on voit bien les tracas qui en sont la conséquence. Si on ne lutte pas contre l'étalement urbain, nous serons évidemment contraints d'augmenter le nombre de voies routières selon ce vieux dicton qui consiste à dire qu'un tuyau d'eau n'amène pas forcément la pluie, mais que des routes, ça amène toujours des baignoles. Donc, on continuera comme ça.
- La deuxième chose, je me réjouis d'entendre Madame BOUDINEAU dire, au nom de la Région, que la Région va faire un effort sur le réseau ferroviaire secondaire. Mais la réalité c'est que la SNCF s'est beaucoup désengagée sur ces réseaux secondaires. Je ne vais pas ici créer de polémiques, mais la SNCF est aussi propriétaire de lignes et d'autocars qui se sont substitués aux lignes secondaires. Lorsque l'on pratique des politiques où l'on désertifie une partie des terres agricoles alors même que tout le monde s'accorde à dire qu'il faut rapprocher la production de la consommation, et que l'on transforme des terres agricoles en lotissements, forcément, on place des gens dans des situations de grand isolement, de dépendance, de dépendance à la voiture, faute d'avoir considéré comme étant une priorité le maintien de ces lignes secondaires alors que la France était le pays qui était doté du réseau ferroviaire le plus maillé du monde.
- Troisième élément, et là je rejoins Patrick PUJOL, sur la question de l'échangeur avec Hourcade. Hourcade s'est devenu une sorte d'Arlésienne. On en parle depuis... Moi, je suis Maire depuis 26 ans, c'est peut-être trop longtemps, c'est aux électeurs de le dire, mais ça fait 26 ans qu'on parle d'Hourcade, en disant : « *C'est une plateforme intermodale très importante* » sauf qu'on oublie de dire que la SNCF est le premier transporteur routier de France avec sa filiale GÉODIS et que tant que nous accepterons que 85 % des marchandises soient transportées par des camions, eh bien Hourcade n'aura pas la vocation qui devrait être la sienne, d'une plateforme intermodale entre le rail et la route. Ce n'est pas pour rien qu'il passe à peu près 7 500 camions devant Bègles ou devant Villenave sur la rocade. On est dans une situation qui, effectivement, est d'autant plus dangereuse. Je n'attaque pas les gouvernements qui ont précédé celui-là puisque c'est un gouvernement de gauche qui a accepté que des camions de 44 tonnes puissent circuler sur nos routes. Pendant qu'on abandonne le transport des marchandises sur les trains et des camions sur les trains comme le font les Autrichiens, comme le font les Suisses, comme le font de nombreux pays européens, tant qu'on refuse d'appliquer une écotaxe sur les camions, comme ce fut le cas avec cet épisode triste des bonnets rouges, tant qu'on n'acceptera pas le principe d'une fiscalité écologique redistributive pour permettre à ceux qui sont aujourd'hui victimes de l'exclusion sociale et de la relégation dans les terres lointaines, nous n'y arriverons pas et nous serions toujours confrontés au même problème. Je suis de ceux qui, avec le groupe écologiste, s'abstiendront sur cette délibération. Je crois qu'à partir d'un certain moment, il faut que l'on soit conscient de ce qui se passe.

Dernière chose, la question de la voiture, comme chacun devrait le savoir maintenant, ce n'est pas de transformer des voitures thermiques en voitures électriques parce qu'on oublie simplement de dire... ce n'est pas un problème technique. La question de la voiture, c'est la question de l'usage de la voiture. C'est la raison pour laquelle se développent de manière très forte le covoiturage et l'auto-partage. Ce n'est pas pour rien que la SNCF (société nationale des chemins de fer français) a investi massivement dans une plateforme de covoiturage. On ne peut pas venir nous expliquer qu'on va transformer

les voitures thermiques en voitures électriques parce que pour faire des voitures électriques, il faut faire des batteries et dans les batteries, il y a beaucoup de cadmium et beaucoup de poisons qui seront pires que ce qu'on a aujourd'hui. Je crois qu'il faut qu'on soit conscient aujourd'hui de l'importance qu'il y a de favoriser le covoiturage, favoriser l'auto partage et c'est ce que disait tout à l'heure le Président du groupe écologiste de cette Métropole, à savoir qu'il est assez déplorable que nous n'ayons pas prévu d'une manière forte dans le projet qui nous est soumis qu'on puisse pratiquer le covoiturage et les transports collectifs sur une partie de la rocade qui serait spécifiquement dédiée à ce type de transport collectif.

M. le Président Alain JUPPÉ : Monsieur TOUZEAU.

M. Jean TOUZEAU : Très rapidement, Monsieur le Président, pour insister tout particulièrement sur le volet routier, en relais d'ailleurs à ce qui a été développé par Gérard CHAUSSET sur la nécessité parallèlement au passage à 2x3 voies de la rocade de travailler davantage sur ces franchissements par passerelle pour piétons, cyclistes où nous avons sur la rive droite également quelques insuffisances sur ce point.

Pour relayer également la demande de notre collègue d'Artigues sur la spécificité de l'échangeur Artigues - Lormont - Cenon qui, non seulement est d'une grande dangerosité, cela a été mis en avant, mais qui faisait l'objet de la part de l'État de propositions qui, aujourd'hui, ne sont plus mises, avec la dimension qui était préconisée, en avant et qui me semble-t-il aujourd'hui ne répondent pas véritablement d'une façon suffisante aux objectifs qui avaient été fixés pour traiter cet échangeur, qui est un échangeur aujourd'hui très préoccupant sur notre rive droite.

Le troisième élément, c'est en ce qui concerne la réduction des nuisances sonores où il me semble que ce contrat de plan est quand même assez insuffisant à la fois sur des éléments de prise en compte des nuisances liées au ferroviaire parce que nous avons aussi cette préoccupation d'avoir une Métropole où non seulement le réseau routier, les grands trafics, mais également le ferroviaire arrivent pratiquement en cœur de ville et cette réduction des nuisances sonores ne me semble pas suffisamment prise en compte, mais nous connaissons les contraintes, aujourd'hui budgétaires de l'État, des uns et des autres, mais mon intervention avait une approche extrêmement pragmatique sur du court et du moyen termes où nous avons des préoccupations fortes de sécurité et de prise en compte environnementale.

M. le Président Alain JUPPÉ : Monsieur DUPRAT.

M. Christophe DUPRAT : Monsieur le Président, mes Chers Collègues, je n'avais pas prévu d'intervenir sur cette délibération puisqu'elle me semblait tout à fait positive, mais en écoutant Madame BOUDINEAU, je pense qu'on ne parle pas du même schéma régional de cohérence écologique. Je pense qu'on n'a pas dû voir le même document. Celui que moi j'ai vu et que j'ai présenté à mon Conseil municipal, il met en zone rouge, excusez-moi, c'est le terme qui est là, zone rouge, inconstructible, eh bien un PAE (programme d'aménagement d'ensemble), une servitude de mixité sociale. Aujourd'hui, on nous explique que ces zones-là ne pourront pas être construites parce qu'elles ont le malheur d'être à, excusez-moi, 750 mètres de l'église, c'est-à-dire du centre. Quand on lit ce document, on s'aperçoit qu'il va fragiliser notre PLU (plan local d'urbanisme). Nous avons passé des années à élaborer notre PLU. Nous y avons passé du temps et demain, un recours pourrait être fait contre notre PLU parce que les cartographies du PLU et les

cartographies du SCOT (schéma de cohérence territoriale) et du Schéma ne seront pas les mêmes. Et que quelqu'un pourra s'engouffrer dans cette différence pour faire arrêter un certain nombre de projets. Nous nous mettons en danger alors que le bon sens veut de prendre la cartographie du PLU, la cartographie du SCOT et la cartographie du schéma pour que ça soit cohérent. C'est un schéma de cohérence. Ce terme est absolument important. Je pense qu'on ne parle pas du même document et si, ici à Bordeaux Métropole, beaucoup de gens sont contre ce schéma, c'est parce que justement il ne représente pas tout ce que nous avons mis dans l'élaboration de notre PLU.

Le deuxième point que je souhaitais dire, c'est rassurer les élus écologistes. La bande d'arrêt d'urgence de la rocade élargie, elle a été poussée à 4 mètres pour pouvoir passer éventuellement des véhicules de transport en commun. Elle a été renforcée, ce qui n'était pas le cas sur la précédente version de la rocade. Ça veut dire qu'on a bien éventuellement une quatrième voie pour pouvoir y faire passer du transport. Quant à la troisième voie, le fameux séminaire dont beaucoup parlent cet été qui a été plutôt une bonne chose, présidé par Monsieur le Préfet, attendons que les études soient rendues pour voir la faisabilité ou l'infaisabilité des propositions qui ont été faites.

M. Jacques MANGON : Oui, Monsieur le Président, mes Chers Collègues, moi aussi comme mon collègue Christophe DUPRAT, je voudrais exprimer à la suite de l'intervention de certains de nos collègues qu'il ne faudrait quand même pas laisser penser que ou la Métropole ou le SYSDAU sont en quoi que ce soit hostiles aux objectifs du SRCE. La Métropole et le SYSDAU sont favorables aux objectifs du SRCE, il faut le dire et le proclamer très fortement.

En revanche, et ça a été très bien dit par Christophe tout à l'heure, ce qui est assez incompréhensible, c'est que la question des modalités de mise en habitation de ce schéma met la Métropole dans une situation terrible, d'ouverture à des contentieux qui paralyseraient l'action sur des éléments absolument essentiels. Ce que nous avons eu le toupet, le culot, l'audace de demander à l'État et à la Région, c'est simplement qu'on veuille bien corriger les cartographies. Il y a eu une série de rendez-vous qui ont été menés, certains impliquant le Président, avec en particulier le Préfet. À chaque fois, on a été encouragés. On nous a dit qu'on était compris et quelque semaine plus tard, on constatait que rien ne bougeait dans les faits. Là, je dirais que c'est assez incompréhensible. Aujourd'hui, si on est dans cette situation baroque c'est parce que la réaction de l'État en particulier est assez incompréhensible. En quoi est-ce que la correction de certaines incongruités de cartographie pourrait menacer l'objectif affiché par la SRCE ? Donc c'est la faute de l'État et la faute de la Région si, aujourd'hui, on va vers des situations de blocage parce que nous faisons simplement état de lucidité sur ce dossier.

Deuxièmement et pour revenir un peu plus sur le contrat de plan État-Région, je voudrais simplement me féliciter que le contrat de plan État-Région ait identifié à défaut d'y consacrer de très importants moyens, l'intérêt de l'amélioration de la desserte de la zone aéroportuaire entendue au sens large de l'OIM (opération d'intérêt métropolitain) Bordeaux Aéroport. Voilà, Monsieur le Président, ce que je voulais dire.

M. Jean-Pierre TURON : Je suis sensible, vous comprenez pour plusieurs raisons, à la prise en compte dans ce contrat du grand port maritime de Bordeaux, de son développement et des activités qui y sont liées, industrielles en particulier. Seulement, je souhaite bien que ça ne passe pas par des régimes fiscaux particuliers qui pénalisent les territoires qui reçoivent ces activités.

M. le Président Alain JUPPÉ : Bien. Pas d'autres remarques ? Monsieur FELTESSE, Madame BOUDINEAU. Allez-y, faites un saut de courtoisie, mais c'est moi qui réparti la parole *a priori*.

Mme Isabelle BOUDINEAU : Juste sur ce schéma, on est véritablement devant une divergence d'interprétation sur le statut qui empêcherait de construire ou pas. Nous, on a décidé de faire confiance à l'État qui nous dit : « *La prise en considération de ce document n'empêche pas des projets à condition qu'on fasse des compensations quand ils mettent en difficulté des continuités* ». Vous, vous pensez que juridiquement c'est des documents opposables qui mettent en cause le PLU. Je pense que vous avez... le SYSDAU a demandé à un avocat, à un expert de creuser cette question. Voilà, c'est une divergence d'appréciation sur l'opposabilité des documents.

M. le Président Alain JUPPÉ : Sur ce point qui ne concerne pas le contrat de plan État-Région, je voudrais quand même le souligner, je donne simplement mon sentiment qui rejoint totalement celui de Monsieur MANGON, de Monsieur DUPRAT, de la très grande majorité, pour ne pas dire de l'unanimité des maires de notre Métropole : je ne comprends pas l'obstination du Préfet, de l'État et de la Région. Comme Monsieur MANGON l'a très bien dit, nous ne contestons pas les objectifs de ce schéma. Bien entendu qu'il faut de la cohérence écologique dans l'aménagement de notre territoire.

Je voudrais quand même aussi rappeler à Monsieur MAMÈRE que l'un des objectifs centraux du SCOT et du PLU c'est la fin de l'étalement urbain et la re-concentration de l'urbanisation sur les centralités urbaines dans notre agglomération. Là-dessus, il n'y a pas de divergences. Et Madame BOUDINEAU vient de nous dire que la cartographie de ce schéma est dépassée. C'est quand même absolument extraordinaire de nous imposer une cartographie qui est complètement déphasée avec notre PLU et avec un certain nombre de projets qui sont en cours. Nous avons demandé que ceci soit pris en compte. Que la cartographie soit révisée et nous n'avons jamais obtenu satisfaction. Nos experts juridiques sont formels : cela fragilisera le PLU et donc la délivrance des permis de construire qui pourront être mis en contradiction avec le schéma. C'est la raison pour laquelle le SYSDAU est unanime. Ce n'est quand même pas une lubie de quelques maires de la Métropole. D'ailleurs d'autres territoires de SCOT, si je suis bien informé, sur le Département, ont demandé que nous préparions un recours contentieux devant le tribunal administratif pour demander l'annulation de ce document qui est complètement déphasé avec la réalité. Voilà sur ce sujet. Je reviendrai sur le contrat de plan État-Région lorsqu'on aura terminé le débat. Monsieur FELTESSE.

M. Vincent FELTESSE : Oui Monsieur le Président, Chers Collègues, ce volet métropolitain du contrat de plan État-Région est un document important. Important par ses crédits même s'il n'y en a jamais assez, importants par ses mesures même si certaines ont pu être oubliées, important surtout par la stratégie qui montre où qui ne montre pas suffisamment. C'est sur ce dernier point que je voudrais m'appesantir. Vous avez, en introduction, Monsieur le Président, dit que c'était un contrat de plan avec le périmètre actuel de la région Aquitaine, je l'entends bien. En même temps, je suis frappé par le fait qu'il y a une espèce de big-bang territorial énorme qui va se mettre en place et que notre Métropole ne me semble pas totalement prendre en considération ces changements majeurs. Bordeaux était au nord de la région Aquitaine. Demain, Bordeaux sera au centre de la grande région. Bordeaux n'avait pas d'hinterland. Demain, Bordeaux aura un hinterland énorme. Bordeaux avait une coopération compliquée avec Pau et son

Université qui pouvait être tournée vers Toulouse. Demain, nous avons Poitiers, La Rochelle et Limoges. Toujours est-il que la stratégie métropolitaine de l'avenir dans la grande région doit être posée et bien posée. Elle doit être d'autant plus posée que la grande région comprendra 12 départements. Et la tentation de l'ensemble des départements, ça sera une tentation naturelle d'aménagement du territoire, de péréquation. J'étais comme certains d'entre vous au débat, la semaine dernière, à l'IEP (institut d'études politiques) sud-ouest entre les deux principaux compétiteurs. Ce qui m'a marqué, je ne vais pas faire un jugement personnel, c'est quand même que cette question de la place de la Métropole par rapport aux autres départements était toujours abordée de manière défensive puisqu'il fallait rassurer les autres territoires, ce que je comprends tout à fait. Mais nous, il est absolument fondamental, lieu métropolitain, future capitale centrale de la plus grande région de France, que nous commençons à avoir une stratégie. On peut aussi décider que nous n'avons pas de stratégie, que nous serons totalement en articulation avec la grande région. On peut avoir d'autres initiatives. Comment on va collaborer avec les autres aires urbaines, les 10 aires de plus de 100 000 habitants. Je pense que c'est vraiment un chantier d'avenir fondamental pour nous dans les semaines et mois qui viennent. Dans ce document, même si je le répète, même si c'est le contrat de plan avec le périmètre régional actuel, presque rien n'apparaît. Et, dans nos débats, depuis quelques mois cette question me paraît peu présente alors qu'elle sera extrêmement structurante. Ça, c'était le premier point sur la stratégie globale.

Deuxième point sur la stratégie de mobilité et je ne reviendrai pas sur l'enseignement supérieur et recherche, risque inondations ou d'autres choses quand on regarde les mesures. Premier point sur la ligne à grande vitesse qui est un chapeau. J'avoue avoir été un peu troublé par les propos de votre Première adjointe sur la LGV. On veut ou on ne veut pas ? On se bat pour avoir 17 allers-retours ou ce n'est pas une priorité ? J'avais cru comprendre ici que, depuis des années, c'était une priorité et c'était bien l'enjeu d'Euratlantique, pas de tous les vents de ce bord de l'Assemblée, mais majoritairement, qu'est-ce qu'il en est ?

Deuxièmement sur la question des transports intelligents, de la mobilité de la troisième ou quatrième voie de la rocade, c'est sûr que l'avenir est là. Nous avions eu cette intuition avec le Grenelle des Mobilités, c'est pour ça qu'on a souhaité accueillir ITS et je rejoins les propos de Gérard CHAUSSET sur le fait que nous y allons et nous y allons encore de manière trop timorée, même si j'entends ce que dit Christophe DUPRAT sur la bande d'arrêt d'urgence et tout, mais on sait bien que là, il y a des gains de productivité extraordinaires.

Dernier point, même si on aura l'occasion de l'évoquer dans quelques semaines sur le SDODM (schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains), quand même toute l'articulation entre le réseau de transport ferroviaire et KÉOLIS au-delà des MODALIS et ainsi de suite. Il y a quelques crédits qu'on met sur la voie ferrée de ceinture. Mais en tout cas sur l'avenir, au moins deux priorités absolues : liaison aéroport et circulation circulaire multimodale. Merci.

M. le Président Alain JUPPÉ : Si j'ai bien compris, il manque un candidat aux élections régionales pour porter ce message ?

M. Vincent FELTESSE : Non, non. Moi, je défends l'intérêt métropolitain.

M. le Président Alain JUPPÉ : Les candidatures ne sont pas encore totalement déposées, que je sache. Donc, on peut enrichir le débat. Nous sommes partis pour la gloire puisque Madame CALMELS demande la parole et elle a raison.

Mme Virginie CALMELS : Oui, Monsieur le Président, mes Chers Collègues, oui je demande la parole puisque je suis personnellement mise en cause et puis parce que ce sujet du CPER est hautement important pour l'avenir de la Métropole, comme vous le soulignez, pour l'avenir du Département et pour l'avenir de la Région et de la grande région demain. Je pense qu'il faut, vous l'avez déjà dit, et plusieurs personnes se sont exprimées là-dessus quand même que nous soulignions l'absurdité de ce que nous sommes en train de faire, c'est-à-dire d'un côté une loi NOTRe (nouvelle organisation territoriale de la République) qui vise à fusionner trois régions et de l'autre des CPER qui ignorent totalement la fusion de ces 3 régions.

Je voudrais aussi souligner qu'on n'est pas dupe de cette fausse augmentation de 5,8 % de la prise de participations de l'État en la matière, totalement cosmétique avec la réintégration des 200 millions sur les routes qui n'étaient pas présents dans le précédent CPER et en fait, il s'agit d'un repli de 25 % de l'État.

Je voudrais souligner des points importants dans ce CPER qui sont totalement absents : aucun soutien aux TPE (très petites entreprises), à l'artisanat et au commerce alors que nous savons tous combien c'est essentiel dans le développement économique de notre région. Je voudrais également expliquer que ce CPER ne prend pas en compte les spécificités de l'Aquitaine, c'est une sorte de copier-coller des directives nationales, les crédits réservés au pôle de compétitivité à la production agricole, à l'exploitation forestière, alors que nous serons demain première région agricole d'Europe et que nous sommes la première région forestière de France, le patrimoine naturel ou encore le littoral et la mise en valeur du littoral disparaissent purement et simplement de ce CPER alors que ces domaines sont au cœur de l'identité aquitaine et qu'ils représentaient, pour mémoire, plus de 120 millions d'euros dans le précédent CPER. Alors clairement, je crois qu'on ne peut pas se satisfaire de ce CPER. Il me semble ne pas répondre aux objectifs de la Région pour demain et de la Métropole en tant que capitale régionale. Je crois, ça a déjà été dit par beaucoup d'entre vous, et je n'y reviendrai pas, mais refuser d'investir dans le réseau routier ne me semble pas pour la Région dont la loi NOTRe a confirmé la responsabilité en matière de développement économique, ça ne me paraît pas raisonnable. Le développement économique, ça se doit de reposer sur des infrastructures routières et, un autre absent dans le CPER, les infrastructures numériques. On est très en retard sur les infrastructures numériques en termes de haut débit et de très haut débit et, là encore, la Région met zéro dans la téléphonie mobile alors que d'autres CPER, d'autres régions investissent sur ces sujets.

Enfin, je dirais quand même que l'absence de la Région sur le financement des routes a enlevé un levier de négociations sur ce CPER. Si je regarde la région Midi-Pyrénées qui a, elle, accepté de cofinancer des programmes routiers, on se rend compte qu'elle bénéficie d'engagements supérieurs de l'État pour tous les autres volets du CPER. *In fine*, ça me semble malheureusement un CPER bien en deçà des ambitions de notre Région pour demain.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci mes Chers Collègues. On ne va pas prolonger ce débat. Nous ne sommes pas ici à Sud-Ouest ou à Sciences Po. La campagne électorale n'est pas terminée. Vous allez pouvoir la poursuivre. Bien entendu, je vais vous donner la parole parce que si je ne vous la donne pas, vous allez vous rouler par terre, hurler,

m'accuser d'être autoritaire. Donc, je vais vous donner la parole. Ne vous excitez pas. Je vous appelle quand même à un peu de retenue, on est là pour regarder le volet métropolitain du contrat de plan État - Région et pas pour poursuivre des débats qui ont lieu ailleurs. Monsieur Max GUICHARD.

M. Max GUICHARD : Je vais, de toute façon, ne pas me rouler par terre parce que je me suis acheté un beau costume.

M. le Président Alain JUPPÉ : Et un très joli pull !

M. Max GUICHARD : Je ne vais pas le froisser par dépit devant vous. Et deuxièmement, je ne suis pas à Sciences Po et je ne suis pas candidat, vous l'aurez remarqué, pour les élections régionales.

Depuis ce matin, vous aurez remarqué que je n'interviens que très peu parce que... Je voulais écouter tout ce qui se disait parce que quand on intervient, on est le nez dans le guidon. Là, je vais parler comme ça, j'ai affaire à des experts et sûrement que nous sommes, je me mets dedans, nous avons une expertise de par notre responsabilité. Nous sommes amenés à étudier des dossiers, nous sommes amenés à rencontrer des gens qui nous disent des choses souvent fort intelligentes, parfois blessantes. Ça, c'est la vie d'un élu. Mais il me semble que, dans le domaine de l'expertise, il y a une expertise qui est totalement refoulée, et je vais venir État-Région, totalement refoulée, c'est l'expertise citoyenne. Je vais prendre un exemple. Je vais revenir sur un exemple. Je vais revenir sur les interventions qui ont eu lieu où on est obligé de se gérer la pénurie. Le ping-pong entre Alain JUPPÉ et Véronique FERREIRA en était un bel exemple.

M. le Président Alain JUPPÉ : C'était une partie très courte, il y a eu juste un échange. On peut continuer si vous voulez ? Allez, on va faire une partie là ?

M. Max GUICHARD : Non, mais moi dans la partie, j'y viens, j'y joue et je mets entre 6 et 7 millions d'euros sur la table. Je mets entre 6 et 7 millions d'euros sur la table, ce qui règlerait... sur la question qui vous a fait travailler des heures et des heures de manière d'ailleurs très, très forte et très intelligente puisque je sais que mon amie Léna BEAULIEU en était. Et où ils sont ces 6-7 millions ? Pas sur mon compte bancaire, je vous le dis de suite. Mais ils sont dans ce que vous avez refusé. Vous avez refusé d'entendre une expertise citoyenne sur la LGV Toulouse-Bordeaux. Il y a des citoyens qui se sont réunis, qui ont travaillé et qui ont fait à 10 minutes près le même temps de trajet Toulouse-Bordeaux, le même temps de trajet à 10 minutes près avec 6 ou 7 ou 8 millions de différence en positif pour les fonds publics - milliards, pardon, excuse-moi, je sais que tu as travaillé ces questions et donc tu peux modifier ce que je vais dire -, et au moins deux tiers de mise en cause de notre espace naturel. Alors, tous les écologistes au bon teint, et ça il y en a ! Tous ceux qui pleurent qu'il manque de l'argent public et là, il y en a ! Sur ce dossier-là, macache, on balance, on balance 7-8 milliards, on va fusiller 70 % de nos espaces naturels, bien entendu, sur la ligne Bordeaux-Pau et ça ne vous pose pas un problème. Vous et nous les experts, ça ne nous pose pas un problème, ça ? Eh bien, moi, ça m'en pose un. Vous pouvez discuter de tous les plans État-Région. Vous aurez en travers de plus en plus, en travers... Il y en a un d'ailleurs qui est mort pour ça, c'est Rémi FRAISSE, j'espère qu'il n'y en aura pas d'autres, mais vous

aurez en travers des gens qui s'opposeront à vos soucis, qui sont totalement en dehors de la réalité des besoins de l'intérêt général dans ce pays et dans cette Région.

Mme Isabelle BOUDINEAU : Ne vous inquiétez pas, Monsieur le Président, je serai très rapide. Je vais juste rappeler à Madame CALMELS que ce contrat de plan qui porte donc sur 1,4 milliard pour 5 ans, 6 ans, c'est exactement le budget annuel 1,4 milliard de la Région. Il n'est évidemment pas question que ce contrat de plan résume l'ensemble des politiques publiques de la Région. C'est loin d'être le cas. Ce serait bien qu'elle le découvre.

Par rapport à la LGV, je voudrais simplement répondre aussi que l'emprise de la LGV ce n'est même pas 6 mois d'étalement urbain en pays basque. Dire que la LGV grignote les terres, ce n'est pas le vrai problème sur cet aspect-là des choses.

M. le Président Alain JUPPÉ : Monsieur FELTESSE ?

M. Max GUICHARD : Il faut recevoir ces gens et leur dire qu'ils ont tort.

M. Vincent FELTESSE : Rapidement, Monsieur le Président. J'ai bien compris que Madame CALMELS était candidate et j'ai bien compris qu'elle ne voterait pas cette délibération. Mais ce n'était pas ça mon propos. Mon propos, il était double. Il était, un, par rapport à quelque chose de stratégique pour la Métropole qui est la ligne à grande vitesse. Est-ce que Madame CALMELS est pour ou contre parce que, par ailleurs, elle est aussi votre Première adjointe et je n'ai pas entendu de réponse là-dessus.

Deuxièmement, par rapport à ce qu'a dit Max GUICHARD, j'avais parlé de ces études qu'on avait votées quand j'étais en fonction à l'époque. Je les ai toutes lues et les chiffres que tu cites sont absolument faux. Moi aussi, à un moment, j'ai été troublé par le fait, mais est-ce qu'il n'y a pas une solution alternative qui permette... Attends, c'est des centaines de pages que je me suis tapées Max, et ça ne fonctionne pas.

M. le Président Alain JUPPÉ : Je propose une rencontre en tête à tête entre Monsieur Max GUICHARD et Monsieur FELTESSE. On va conclure là-dessus. Madame CALMELS répond brièvement. Monsieur BOBET.

Mme Virginie CALMELS : Je voudrais simplement répondre sur la LGV parce que Monsieur FELTESSE semble remettre en cause ce que j'ai dit. Je persiste et signe, Monsieur FELTESSE, vous mélangez les sujets. Vous avez parlé des 17 allers-retours. Nous parlons donc là de la LGV Paris-Bordeaux. De ce point de vue là, il n'y a pas de débat. Je crois que nous nous sommes déjà suffisamment félicités de la politique menée en la matière et qu'il faut évidemment que l'ensemble des collectivités négocie au mieux dans l'intérêt de cette liaison. Je vous rappelle simplement que ce schéma est mis à mal par le non-financement par vos amis de Poitou-Charentes de cette ligne Paris-Bordeaux, mais c'est un détail, laissez-le de côté.

Maintenant, comme vous mélangez les sujets, vous parlez de ce point-là et en même temps, je suppose que vous évoquez la ligne Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax. Là-dessus ma position a été d'une clarté limpide. Non, les problèmes environnementaux n'ont pas été réglés. Non, les problèmes financiers - et je suis d'accord avec Monsieur GUICHARD sur ce point - n'ont pas été réglés. Ce n'est pas parce qu'on est à

quelques semaines d'une élection quelle qu'elle soit qu'on peut dire aux citoyens autre chose que la vérité. Ça, c'est la vérité. Je le dis. Je persiste et signe : c'est une réalité. Ça ne veut pas dire qu'il ne faut pas travailler à la fois sur le tracé, sur les problèmes environnementaux, sur la possibilité qu'un jour peut-être cette LGV viendra et verra le jour. Mais on ne peut pas nier que nous avons 2 000 milliards de dettes dans ce pays. On ne peut pas nier que la SNCF a 37 milliards de dettes et qu'elle perd 3 milliards d'euros par an et on ne peut pas parce qu'il y a des élections prochainement, parler et rayer d'un trait de plume une enquête d'utilité publique et faire croire que tous les problèmes sont réglés. Beaucoup de problèmes sont devant nous et là, et ce n'est pas l'enceinte, mais le devoir du Président de Région...

M. le Président Alain JUPPÉ : Bon, eh bien si ce n'est pas l'enceinte, on va s'arrêter.

Mme Virginie CALMELS : C'est de travailler sur la politique des TER (train express régional).

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci beaucoup. Monsieur BOBET, est-ce que vous avez quelque chose à rajouter ? Non.

Deux ou trois points. Je ne reviens pas sur le schéma régional de cohérence écologique sur lequel j'ai exprimé mon point de vue. Sur la LGV puisqu'il en est question, je voudrais d'abord rappeler qu'on n'en est pas à 17 mais à 16,5, hélas. Nous avions demandé 19 liaisons quotidiennes. On nous en avait proposé 13,5. Nous avons obtenu 16,5. C'est moins pire que la proposition initiale. J'espère que nous démontrerons que cette ligne est socio-économiquement rentable, qu'il faut développer les liaisons.

Troisième point, je signale simplement à Monsieur FELTESSE que je n'ai pas de Premier adjoint, en l'état actuel des choses. Voilà.

Troisième point, je suis plus que jamais convaincu que Bordeaux ne doit pas être un cul-de-sac et qu'il faut donc prolonger les lignes à grande vitesse en direction de Toulouse et en direction de Dax, puis de la frontière espagnole. C'est un enjeu à long terme tout à fait essentiel. C'est le Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO). La perspective c'est non pas de gagner 5 minutes pour aller à Dax ou un peu plus, mais d'être à une heure et demie de Bilbao qui est la capitale d'une région espagnole qui est en plein développement, et un atout formidable pour l'avenir de notre grande Région. Je reconnaissais sur ce point, je suis tout à fait d'accord avec Madame CALMELS que les problèmes environnementaux et financiers ne sont pas réglés. C'est la raison pour laquelle nous allons encore reparler longtemps de ce dossier.

Quatrième point ou troisième point, pas de stratégie de la Métropole de la grande Région. La stratégie de la grande Région, il faudrait d'abord que la grande Région la définisse elle-même. Nous aurons à revoir le contrat de plan État-Région puisqu'aujourd'hui, il est fractionné en trois et qu'il faudra bien l'unifier. Quant à Bordeaux, elle a sa stratégie, bien entendu. S'il y a bien un point qui n'est pas contesté, c'est qu'elle est la capitale de cette grande Région. Aujourd'hui ce qui inquiète, ce n'est pas l'absence de stratégie de Bordeaux, quand je vais à Limoges, ou quand je vais à Poitiers, c'est peut-être l'appétit de Bordeaux, justement. C'est là qu'il faudra trouver un point d'équilibre. Nous avons d'ailleurs commencé à travailler avec Angoulême, avec d'autres secteurs pour voir comment nous pourrions entre la Métropole et ces grandes agglomérations resserrer nos liens et bâtir des projets en commun. Il y a donc bien une approche stratégique sur ce point.

Dernier point sur le volet métropolitain que nous allons voter maintenant. Moi, je pose simplement une question : faut-il mettre la rocade à 2 x 3 voies ? Nous en avons fait une de notre priorité dans l'accord de mandature. C'est inscrit noir sur blanc, ça fait l'accord de nos groupes. Donc, il faut y aller.

Deuxièmement, faut-il préparer une utilisation différente de la troisième voie pour le covoiturage ou l'auto-partage. Oui, et les études sont en cours. Comme l'a dit Christophe DUPRAT les premières approches sur la bande d'arrêt d'urgence ont déjà été faites. Je ferais simplement remarquer qu'avant de se préoccuper de savoir ce qu'on va faire de la troisième voie, il faudrait peut-être la construire. La priorité, c'est bien de financer la mise à 2 x 3 voies ce que nous avons obtenu dans ce contrat de plan État-Région et je m'en réjouis. Est-ce que la clé de financement est satisfaisante ? Non. Il n'est pas normal que la Région se soit totalement retirée de l'investissement routier. Ce n'est pas le cas dans toutes les autres régions. La première chose qu'on m'a demandée à Limoges quand j'y suis allé récemment, c'est le financement d'une route, dans le futur contrat de plan État-Région. On va voir d'ailleurs. Dans ce contrat de plan État-Région unifié, si le routier disparaît comme il disparaît dans celui de l'Aquitaine telle qu'elle est aujourd'hui. Il est tout à fait déplorable que la Région se soit désengagée. C'est une voie manifestement stratégique pour la Région. C'est un axe majeur nord-sud et je ne peux pas accepter qu'on me raconte toujours que la rocade, c'est la desserte du territoire bordelais. La rocade, c'est un axe nord-sud qui est absolument prioritaire.

Lors de la précédente mandature, nous avions déjà accepté de monter à 50 %. Cette participation à 50 % est confirmée dans le contrat de plan État-Région, je dirais contraints et forcés puisque si nous voulons que ça se fasse, nous sommes bien obligés de monter en puissance. Ce que nous avons obtenu, c'est que ce soit inscrit déjà, car la première réaction de la Région était hostile à l'inscription. Elle souhaitait que les crédits de l'État aillent ailleurs. L'État a tenu bon et nous avons ce 50-50 qui n'est pas entièrement satisfaisant, mais qui nous permettra enfin de progresser. Ensuite, on va travailler sur le covoiturage et l'auto-partage.

Je voudrais simplement faire remarquer à Monsieur MAMÈRE que dans covoiturage il y a voiture. Il y aura des voitures. Dans l'auto-partage aussi, il y a « voiture ». Et qu'il n'y a pas que la voiture électrique avec des piles au cadmium. Il y a aussi, j'ai expérimenté ça il n'y a pas très longtemps dans la Manche, la voiture à hydrogène qui émet zéro CO₂ (dioxyde de carbone) et qui ne présente pas les mêmes inconvénients. Je suis vraiment convaincu qu'il restera des voitures, peut-être des voitures sans chauffeur, peut-être des voitures en auto-partage mais il y aura toujours des voitures. Il faut donc s'y préparer.

M. Noël MAMÈRE : Je ne vous ai jamais dit le contraire, Monsieur le Président et je peux vous donner un chiffre pour justement conforter ce que vous dites. Ce que propose BOLLORÉ, c'est-à-dire des voitures qu'il propose à Paris, à Lyon ou à Bordeaux, il y a des études qui ont été faites puisqu'on peut emprunter une voiture à un endroit et la remettre à un autre endroit, la restituer à un autre endroit. Ça, ce n'est pas exactement la même chose que l'auto-partage qui consiste à prendre une voiture à un endroit et la remettre au même endroit. Toutes les études qui ont été menées sur l'efficacité en termes de réduction de la part de la voiture... je n'ai jamais demandé l'interdiction de la voiture... D'autant qu'étant de la génération de 68, on était plutôt du côté « Il est interdit d'interdire » et la conception de l'écologie qui est la nôtre, ce n'est pas une écologie de contraintes et autoritaire. Mais je reviens sur ce que je vous disais en 10 secondes, l'étude montre que le principe de BOLLORÉ c'est l'évitement de 3 voitures alors que l'auto-partage, c'est l'évitement de 10 voitures. Le système n'est pas un système de

marché, c'est un système coopératif. C'est donc totalement inscrit dans l'économie de partage.

M. le Président Alain JUPPÉ : Monsieur MAMÈRE, je vous propose que nous continuons à débattre de cette importante question, peut-être en dehors.

M. Noël MAMÈRE : Ne me faites pas dire que je veux l'interdiction de la voiture. Je n'ai jamais dit ça.

M. le Président Alain JUPPÉ : Écoutez, j'en prends acte et je me réjouis de vous avoir conduit à préciser votre pensée parce qu'elle était un peu floue dans un premier temps.

M. Noël MAMÈRE : Je suis souvent victime de raccourci, Monsieur le Président.

M. le Président Alain JUPPÉ : Absolument. Donc je mets aux voix maintenant le volet métropolitain du contrat de plan État-Région. Qui vote contre ? Personne. Qui s'abstient ? On décompte les abstentions. Très bien. Il est donc adopté et je vous en remercie.

ADOpte à l'unanimité des suffrages exprimés

Le groupe des élus Europe Ecologie les Verts et le groupe des élus Communistes et apparentés s'abstiennent.
Mmes Delattre, Calmels et M. Pujol s'abstiennent

M. le Président Alain JUPPÉ : Voilà sur cette base, je ne sais pas si c'est en covoitage ou pas, mais on pourrait peut-être accélérer un petit peu.

M. DAVID
2015/0/ 34 Adoption du plan d'actions Egalité femmes/hommes de Bordeaux Métropole

M. Alain DAVID présente le rapport.

M. le Président Alain JUPPÉ : Madame DELAUNAY

Mme Michèle DELAUNAY : Oui, Monsieur le Président. D'abord pour me réjouir de cet effort d'égalité femmes/hommes qui demande... la flamme demande toujours à être entretenue et les résultats sont souvent un petit peu en retard sur les proclamations, mais saluons cet effort qui, tout à fait entre nous, protègera un jour les hommes, nous en sommes toutes d'accord, je crois.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci de cette sollicitude, mais je partage votre sentiment.

Mme Michèle DELAUNAY : Donc, c'était en tout cas un sourire et je suis heureuse que vous le partagiez. Je voudrais souligner un point qui n'a pas été évoqué et qui n'est d'ailleurs pas évoqué dans la presse nationale alors qu'il est très important : on parle toujours des charges auprès des enfants et de la famille d'un sens plus large, mais on ne parle jamais des charges des femmes auprès des parents âgés ou très âgés. Et je suis toujours surprise qu'aucune grande collectivité - et vous pensez que là, il y a un léger rappel - ne prévoit d'accueil de jour pour les parents, grands-parents en très grandes difficultés avec une personne âgée en crise ou etc. alors que nous prévoyons des crèches quelquefois avec retard et je vais y venir, mais ce serait une innovation tout à fait importante, on peut parfaitement conventionner avec des associations pour cette proposition et je pense que ce serait extrêmement positif sachant qu'aujourd'hui, il y a plus de salariés qui ont un problème avec un grand âgé que de salariés qui ont un enfant en âge de crèche. Alors, je ne voudrais pas que cette dernière remarque fasse que l'on dise « *Eh bien, c'est bien pour cela que La Cub n'a pas de crèche* ». Il me semble que nos collectivités sont réunies dans un espace géographique très restreint et qu'il y a là une ambition qui est tout à fait souhaitable et nécessaire et que je voudrais porter et que, bien sûr, je porte avec ma voisine Emmanuelle AJON. Voilà, la remarque que je voulais faire. Je vous remercie.

M. le Président Alain JUPPÉ : Madame BOUTHEAU ?

Mme Marie-Christine BOUTHEAU : « *L'égalité entre femmes et hommes est un droit fondamental pour toutes et tous, et constitue une valeur capitale pour la démocratie. Afin d'être pleinement accompli, ce droit ne doit pas seulement être reconnu légalement, mais il doit être effectivement exercé et concerner tous les aspects de la vie politique, économique, sociale et culturelle* ». Je cite la charte européenne pour l'égalité des hommes et des femmes dans la vie locale. Notre groupe tient à exprimer sa satisfaction de la démarche volontariste de La Cub à travailler sur la promotion de l'égalité entre les femmes et les hommes. À la lecture du rapport, nous constatons que nous avons beaucoup à faire et c'est en déconstruisant le système constitué de l'ensemble des automatismes et stéréotypes ancrés dans les mentalités que se réalisera l'égalité. Voilà, donc nous nous félicitons du plan d'action présenté aujourd'hui.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci Madame. Je crois que Madame BLEIN avait demandé la parole.

Mme Odile BLEIN : Oui. Brièvement, je vais reprendre la proposition de Madame DELAUNAY et en reprenant une proposition que j'avais faite en commission sur la création d'une crèche d'entreprise quand on lit dans le rapport qu'une centaine d'enfants d'agents naissent chaque année et il nous semble qu'effectivement une crèche d'entreprise serait fort utile.

M. le Président Alain JUPPÉ : Monsieur BRUGÈRE ?

M. Nicolas BRUGÈRE : Oui c'était juste pour dire que j'étais d'accord avec Michèle DELAUNAY sur le fait qu'il fallait renforcer les structures pour les parents aidant leurs parents, mais lui dire que des structures de ce type existent déjà à Bordeaux comme ailleurs : des structures de répit, baluchonnage, etc., mais bien sûr qu'il faut aller dans cette dimension-là et le prendre en compte tous ensemble.

Mme Brigitte COLLET : Oui, Monsieur le Président, je crois que s'il y a un sujet qui réunit vraiment toutes les tendances politiques, c'est bien la question de l'égalité entre femmes/hommes. Je crois qu'une des premières propositions qu'on peut faire pour rapprocher l'investissement professionnel des hommes et des femmes, c'est bien de produire des modes d'accueil et nous à Bordeaux, je crois qu'on est quand même assez bien placés pour en parler.

En revanche, je ne savais pas que la compétence petite enfance appartenait à la Métropole, mais je crois que c'est quand même une idée intéressante, peut-être, à creuser de proposer à des entreprises de crèche et il y en a de très nombreuses qui viennent s'installer sur Bordeaux et sur la Métropole actuellement et je crois que si vous en êtes d'accord moi, je serais d'accord pour travailler sur un projet, peut-être, de places de crèche pour les agents de la Métropole. Je trouverais cela intéressant qu'on le travaille en particulier dans le groupe des élus petite enfance de la Métropole qui s'est déjà réuni à plusieurs reprises et qui est un groupe intéressant, dynamique, et dans lequel évidemment tous les courants sont représentés donc voilà c'est une proposition.

M. le Président Alain JUPPÉ : Je crois qu'il ne faut pas tout mélanger. Il ne s'agit pas pour la Métropole de prendre la compétence « Accueil de la petite enfance » il s'agit pour l'institution Métropole de voir si elle peut avoir sa crèche d'entreprise comme d'autres entreprises ont une crèche. Donc ce n'est pas tout à fait le même objectif. Est-ce qu'il y a d'autres interventions là-dessus ? Monsieur FELTESSE.

M. Vincent FELTESSE : Oui, Monsieur le Président, déjà pour me féliciter de l'unanimité autour de ce plan. Je me souviens que les premières discussions qu'on a eues autour d'une politique d'action publique hommes/femmes, il y a quelques années à La Cub, n'avaient pas forcément suscité la même unanimité et même avaient plutôt eu de la moquerie à l'époque. Je vois que les choses ont bien évolué et c'est une bonne chose.

Une petite question pour Christophe DUPRAT. Sur la question du harcèlement dans les transports collectifs. Est-ce qu'on voit qu'il y a une problématique qui monte ? On sait que KÉOLIS est en train de réagir et Christophe DUPRAT s'était exprimé là-dessus. J'aimerais bien savoir où est-ce qu'on en est plus précisément puisque c'est l'action numéro 27 si je me souviens bien.

M. Christophe DUPRAT : Conformément aux engagements qui avaient été pris, l'enquête que nous réalisons tous les ans auprès de nos usagers aura... il y a une dizaine de questions sur lesquelles tous les ans on peut modifier... donc cela fera l'objet de questions spécifiques dans cette enquête. La deuxième chose, c'est qu'on va élaborer une politique de communication en lien avec un collectif bordelais de femmes qui va nous aider à préparer la partie communication et nous sommes en train de regarder les retours que nous avons vis-à-vis du personnel qui est chargé du contrôle et de vérification pour qu'il soit plus vigilant par rapport à cela, ainsi que les conducteurs qui sont sensibilisés. Donc communication, les vérificateurs et les conducteurs et puis nous

aurons, dans le cadre de l'enquête de satisfaction, trois ou quatre questions spécifiquement sur cette problématique.

M. Marik FETOUH : Monsieur le Président, Chers Collègues, je voulais souligner la qualité du travail réalisé pour la rédaction de ce plan pour l'égalité femmes/hommes et souligner la très forte implication des élus et des services et en particulier de Madame Sandrine DARRIET et de Monsieur RABAUD. Ce plan d'action est fondamental. En effet, beaucoup de progrès restent à faire pour parvenir à une réelle égalité entre les hommes et les femmes et les collectivités doivent être exemplaires en ce domaine. Le Ministère des affaires sociales, de la santé et des droits des femmes nous rappelle avec certains chiffres l'urgence de la question. Le tiers des familles monoparentales est pauvre et, dans plus de 90 % des cas, ce sont des femmes qui élèvent seules leurs enfants. L'écart de salaire net corrigé est de près de 20 % dans le secteur privé et de 10 % dans la fonction publique territoriale. Le taux de chômage chez les femmes est plus élevé de 12 % et elles travaillent quatre fois plus souvent à temps partiel, ce qui a pour conséquences des retraites plus faibles de l'ordre de 40 %.

Enfin et cela nous concerne directement, seulement un quart des emplois de direction dans la fonction publique territoriale sont occupés par des femmes alors qu'elles représentent 40 % des administrateurs territoriaux. Un diagnostic interne avait été réalisé en 2013 par La Cub et avait mis en évidence un certain nombre de difficultés. Tout d'abord, une faible mixité avec 75 % d'hommes, seulement 7 % des femmes dans les filières techniques, une seule femme directrice générale adjointe sur 7 postes. Le tiers des femmes qui déclaraient avoir vécu ou avoir été témoins de sexisme et 15 % des hommes qui avaient entendu des propos homophobes. Je tiens à signaler que nous sommes en train de réaliser le même diagnostic à la ville de Bordeaux.

Suite à ce constat, nous adoptons aujourd'hui un plan ambitieux qui s'articule autour de 30 objectifs qui touchent au recrutement, à la progression de carrière, à la mixité des emplois, à la prévention des risques psychosociaux, au bien-être au travail, à la parentalité, au recueil de données genrées, à la communication externe sans stéréotype, à la représentation équilibrée dans la démarche de participation, à l'inscription de l'égalité femmes/hommes au cœur des démarches de coopération décentralisée, d'aménagement urbain, de politique de la ville ou encore de commande publique. On ne peut que se réjouir de telles avancées au sein de notre collectivité qu'il conviendra de consolider et d'amplifier dans les années à venir.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci. Pas d'autres remarques ? Je pense qu'au-delà de l'unanimité qui va sans doute s'exprimer sur ce projet de délibération, il convient d'insister sur le caractère absolument fondamental de ce principe d'égalité hommes/femmes au regard des évolutions de notre société et des tensions qui la divisent aujourd'hui. Je pense que c'est un marqueur qui fait partie des fondements mêmes des valeurs républicaines que nous avons en commun. Je crois qu'il faut l'affirmer avec beaucoup de force. Pas d'opposition, je pense ? Pas d'abstention non plus ? Si ? Ah Monsieur DAVID, pardon.

M. Alain DAVID : Sur le sujet de la garde d'enfants et l'éventualité de création d'une crèche d'entreprise, en 2013, une enquête a été réalisée auprès des agents parents d'enfants de moins de six ans. Elle a démontré que 50 % des parents préféraient une place à la crèche près de leur domicile et pas forcément près de leur lieu de travail. Car, en effet, si on veut que le papa ou la maman puisse aller chercher l'enfant, ce n'est pas forcément sur le lieu de travail de l'un ou des deux qu'il faut localiser cet équipement,

mais plutôt près du logement. Et donc peut-être pourrions-nous envisager de réserver un certain nombre de places dans des structures très localisées correspondant au bassin de logements de nos employés de La Cub. Mais cela c'est à définir et il faut vraiment faire des études précises pour regarder ces sujets.

En ce qui concerne les crèches privées, effectivement, il existe un certain nombre de crèches privées dans lesquelles nous pouvons retenir un certain nombre de places ou travailler sur des cas bien particuliers.

En matière de harcèlement moral, en 2014, nous avons embauché une psychologue du travail et nous avons beaucoup travaillé également sur des procédures écrites de prise en charge des cas de harcèlement présumés. Nous avons beaucoup parlé et beaucoup traité ces problèmes entre les chefs de service, les employés de la maison, de façon à ce que tout le monde soit bien sensibilisé sur ce problème qui, quelquefois, est caché ou tout au moins n'émerge pas dans les pratiques. Voilà, ce que je voulais rajouter.

M. le Président Alain JUPPÉ : Je ne suis pas entièrement convaincu par l'étude sur la crèche d'entreprise parce que s'il y a 50 % des parents qui préfèrent une place près de leur domicile, est-ce que cela veut dire qu'il y en a 50 % qui souhaiteraient l'avoir près de leur lieu de travail ? Je pense que l'un n'exclut pas l'autre. Et je souhaiterais qu'on continue à regarder cette question parce qu'en plus la réservation de places dans les structures existantes, on sait que ce n'est pas facile. Elles sont en général saturées.

M. Alain DAVID : Les études qui avaient été réalisées démontraient que le prix de création d'un tel équipement est prohibitif.

M. le Président Alain JUPPÉ : Ça, on le sait bien dans nos communes.

M. Alain DAVID : C'est énorme et il vaut mieux quelquefois subventionner les personnes plutôt que de créer une structure. C'est un autre problème.

M. le Président Alain JUPPÉ : Moi, je pense quand même qu'il faut regarder cette question pour nos personnels. Monsieur GUICHARD rapidement s'il vous plaît.

M. Max GUICHARD : C'est simplement pour soutenir à 100 % vos propos, Monsieur le Président, et dire à Alain que j'entends bien ce sondage, mais tu es aussi bien placé que moi, voire mieux, à savoir que nous nous ne sommes pas en capacité d'accueillir toutes les demandes que nous avons. Cela, c'est le premier point.

Le deuxième point, attention aux crèches privées sur le coût et donc faisons un travail d'études pour pouvoir accueillir les enfants dans des conditions acceptables par les ménages.

M. le Président Alain JUPPÉ : Très bien, je reviens à ma demande pas d'opposition et pas d'abstention ? Merci Monsieur le Secrétaire.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. A CAZABONNE

**2015/0/ 2 Contrats de co-développement 2015-2017 - Adaptation des contrats -
Autorisation - Décision**

M. Alain CAZABONNE présente le rapport.

Mme Marie-Christine BOUTHEAU : Monsieur le Président, Chers Collègues, notre groupe votera contre cette adaptation au contrat de co-développement de la ville d'Artigues. Le report de l'aménagement de la seconde tranche entre Charles Perrault et Fauvettes de l'Avenue de l'Église romane est regrettable, car on va ainsi laisser plus longtemps cette partie de l'axe structurant de la commune dans l'insécurité pour les usagers, en particulier pour les cyclistes et les piétons.

L'aménagement de la première section Castillon – Charles Perrault avait été réalisé en 2014 par La Cub et il était prévu d'enchaîner en 2015 afin de terminer la sécurisation de cet axe majeur. Les bandes cyclables vont donc rester longtemps interrompues dans un secteur à la vitesse excessive et mal éclairé et ne permettront pas de favoriser des déplacements cyclistes au sein d'Artigues et entre Artigues et la Buttinière. Ce repère est d'autant plus contestable qu'il est motivé par la priorité donnée à l'aménagement de la voirie desservant Intermarché qui va doubler sa surface et créer un *drive*. Or cette enseigne est intégrée à la ZAC (zone d'aménagement concerté) Feydeau pour laquelle un projet urbain partenarial avait été signé par La Cub, la commune, Intermarché plus Décathlon fin 2013 en vue de faire prendre en charge l'adaptation des voiries par les groupes commerciaux. Nous nous trouvons-là face à un investissement public pour des intérêts privés faisant la part belle à la voiture. Deuxième substitution, une priorité donnée à l'aménagement de la voirie de l'Avenue de la Prairie entre l'Avenue de l'Église romane et l'Avenue du Moulinat, secteur qui est déjà aménagé correctement et qui mériterait d'attendre compte tenu qu'il correspond en particulier à la sortie du lotissement Hameau du Pré de l'Église romane dont la Métropole va raser en 2016, 17 des 40 maisons, car ce sont les maisons inondées le 26 juillet 2013 en cours de rachat. Pour l'ensemble de ces raisons, nous voterons contre cette délibération.

M. le Président Alain JUPPÉ : Permettez-moi de vous dire, Madame, que cette intervention est totalement incongrue. Il y a une règle sur les contrats de co-développement, c'est que la Métropole, dès lors que les interventions qui nous sont demandées sont conformes à nos règlements d'intervention, eh bien retient les propositions de la commune telles qu'elles sont exprimées par la municipalité. S'il y a des débats à l'intérieur des communes, ils se déroulent en Conseil municipal et pas ici. On va évidemment se transférer au Conseil municipal d'Artigues. Madame JACQUET ?

Mme Anne-Lise JACQUET : Je suis effectivement étonnée de ce que j'entends. Vous pouvez me rappeler où vous êtes élue ?

M. le Président Alain JUPPÉ : Écoutez, on ne va pas faire des questions de personnes.

Mme Anne-Lise JACQUET : Non, mais vous intervenez sur un choix municipal qui a été annoncé au dernier Conseil municipal de septembre. Vous intervenez sur des choix d'Artigues. Vous êtes élue, je crois à Floirac ou à Cenon, je ne vois pas en quoi vous

intervenez dans ce dossier. C'est de l'ingérence municipale, moi je n'ai pas à me justifier sur ces choix.

Sachez cependant que concernant le rond-point que l'on appelle nous le rond-point de Simply Market, c'est la continuité de l'aménagement de l'Avenue de l'Église romane. C'est la sortie et l'entrée de la Nationale 89. Alors si vous estimez que cette sortie et cette entrée qui est accidentogène aussi, ne méritent pas un rond-point et la sécurisation, je crois que vous avez tout faux par rapport aux demandes des Artiguais.

Concernant Intermarché, Intermarché va effectivement s'agrandir. Régulièrement, j'ai des appels de Jardiland, j'ai des appels de la société qui est en face de Jardiland, NTV notamment les week-ends parce que les gens circulent beaucoup et rapidement sur cette voie Île-de-France les week-ends, il y a systématiquement, tous les 15 jours, un accident dans les fossés qui bordent ces deux entreprises. Cette avenue de l'Île-de-France est complètement bouchée régulièrement. Il faut l'aménager. Effectivement Intermarché va s'agrandir, c'est une autorisation et le projet a été validé. Il est important que sur ces deux points noirs de la commune, les travaux soient réalisés pour sécuriser les cyclistes aussi bien les piétons que les véhicules.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci, on ne va pas continuer ce débat, Madame. Je regrette ce n'est pas à l'ordre du jour ici.

Mme Marie-Christine BOUTHEAU : Très rapidement, c'est de l'argent communautaire, cela n'a pas été vu en Conseil municipal ni en commission. Point.

M. le Président Alain JUPPÉ : Je vais simplement rappeler que dire qu'aménager une voirie pour desservir un centre commercial, c'est aider une entreprise privée, cela va considérablement alléger nos budgets. Parce que si on applique cette règle partout, on ne va pas faire l'avenue Marcel Dassault pour aider Dassault ou pour aider Thalès. Cet argument n'a pas de bon sens. Dès lors que c'est dans l'intérêt général de faciliter la circulation pour accéder à une zone commerciale, ce n'est évidemment pas une aide à une entreprise privée. Donc il ne s'agit pas de poursuivre ces débats sur l'opportunité de telle ou telle opération. Je le répète, dès lors que c'est conforme au règlement d'intervention de la Métropole, il n'y a pas de raison de s'y opposer. Donc je mets cela aux voix, qui est contre. Qui s'abstient ? Je vous remercie.

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

Le groupe des élus Europe Ecologie les Verts vote contre

M. DUPRAT

2015/0/ 3 Expérimentation de livraisons en horaires décalés - Convention partenariale Club Déméter Environnement et Logistique/ Bordeaux Métropole - Adoption - Autorisation

M. Christophe DUPRAT présente le rapport.

M. le Président Alain JUPPÉ : Juste une précision que vous avez déjà donnée, mais c'est bien une expérimentation. On verra ce que cela donne.

M. Christophe DUPRAT : Expérimentation. Tout cela a été fait en lien bien sûr avec les communes concernées et tout cela sera fait avec les élus qui sont en charge des quartiers précisés.

M. le Président Alain JUPPÉ : Bien qui souhaite intervenir sur ce sujet ? Monsieur PADIE ?

M. Jacques PADIE : Monsieur le Président, mes Chers Collègues, nous voulons d'abord saluer cette expérimentation. Notre groupe intervient trop souvent sur les questions de la logistique urbaine pour ne pas se réjouir qu'on envisage enfin de passer aux travaux pratiques.

Quelques remarques cependant, d'abord comment se fait-il qu'il faille attendre l'initiative d'un groupement d'employeurs pour que ces expérimentations soient envisagées ? Autorité organisatrice des transports, Bordeaux Métropole a tous les atouts pour conduire elle-même ces expérimentations. Cela permettrait d'aller plus loin en intégrant la réflexion sur le transport fluvial et ferroviaire. C'est par exemple La Cub qui, en son temps, avait mis à l'étude, il y a quelques années, la possibilité d'un transport de marchandises nocturne sur le réseau du tramway. À ce titre, la question des nuisances nocturnes est soulevée à juste titre dans la délibération. La ville est suffisamment dense et bruyante en journée pour ne pas en rajouter la nuit. Mais des solutions existent certainement, c'est ce que l'expérience permettra de savoir.

Nous voulions cependant attirer votre attention sur un aspect, selon nous, particulièrement sous-estimé dans la délibération qui nous est soumise : la santé des salariés. De nombreuses études ont, en effet, démontré les effets dévastateurs du travail de nuit sur les conditions de travail et sur la santé des salariés : stress, tabagisme, fatigue, dérèglement du sommeil et de la vie sociale sont démultipliés pour les salariés soumis à ces rythmes de travail. Comme il s'agit ici d'un secteur du transport et du commerce dans lequel on compte nombre de femmes salariées monoparentales, ceci doit particulièrement éveiller notre vigilance. Totalemment favorables à cette expérimentation, nous regrettons donc qu'un minimum de prise en compte de ces considérations n'ait pas été évoqué avec le Club Déméter. Le minimum serait que le Comité de suivi de cette expérience intègre les syndicats de salariés des entreprises et des secteurs concernés. C'est à cette condition que, pour notre part, nous voterons cette subvention. Je vous remercie.

M. le Président Alain JUPPÉ : Pas d'autres remarques autres que celle de Monsieur PADIE. Monsieur DUPRAT.

M. Christophe DUPRAT : Simplement pour qu'on soit plus efficace dans cette expérimentation, Bordeaux Métropole a choisi de s'associer avec ce Club Déméter qui a une certaine expérience. Le faire tout seul aurait encore reconduit de six mois en six mois et on n'aurait pas forcément avancé.

Concernant la santé des salariés, dans le cadre de cette expérimentation, on ne va pas regarder que les nuisances et les horaires de nuit, on regardera bien évidemment l'intégralité des choses. Quant au Comité de suivi, je ne sais pas de qui il est composé, ce sera à regarder de façon très précise.

Vous avez posé également la question d'une étude qui aurait été faite sur l'utilisation des voies de tramway pour le transport de marchandises. Je porte juste à votre connaissance les faits suivants : sur la ligne A, nous avons en fin de semaine 47 minutes de disponible de voies la nuit. Sur la ligne B, 1 heure 28 et sur la ligne C, 53 minutes. Ce sont les seules disponibilités des voies que nous avons pour faire la maintenance donc cela veut dire que ce serait extrêmement compliqué, ce qui ne remet pas en cause l'étude, mais on a peu de temps pour pouvoir déjà faire la maintenance de notre réseau pour pouvoir y rajouter quelque chose. Par contre, dans le cadre du Grenelle des Mobilités, la Poste et Kéolis Bordeaux Métropole travaillent pour que des caissons pour transporter le courrier puissent être mis sur les premiers trams et les derniers trams pour les amener plus près des lieux de distribution.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci Monsieur DUPRAT de répondre à des questions qui ne nous étaient pas posées, qui ont été posées en commission, je crois ? Monsieur GUICHARD.

M. Max GUICHARD : Je veux simplement, sans aucune polémique du tout, insister comme l'a fait mon ami Jacques PADIE sur le fait que dans le Comité de suivi, il y ait une, deux, trois enfin... personnes représentantes des salariés qui portent ces soucis-là. Parce que ce n'est pas d'autres qui les porteront. Voilà, c'est tout.

M. le Président Alain JUPPÉ : Bien, je crois que ça ne pose pas de problème ?

M. Max GUICHARD : Si cela ne pose pas de problème, nous la voterons.

M. le Président Alain JUPPÉ : Alors vous la votez, est-ce que quelqu'un vote contre ? Qui s'abstient ? Merci

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. BOBET

2015/0/ 20 Versement transport - Association du Diaconat - Exonération -
Renouvellement

M. Patrick BOBET présente le rapport.

M. Gérard CHAUSSET : Monsieur le Président, Chers Collègues, si vous voulez pour éviter d'alourdir les débats, je transmets notre intervention directement au compte-rendu.

Intervention écrite de M. CHAUSSET

Avec plus de 157 millions d'euros en 2014, le versement transport (VT) constitue la première ressource fiscale de Bordeaux Métropole, et ce depuis 2011, date à laquelle notre collectivité s'était saisie des possibilités offertes par le législateur de porter le taux à 2%.

Hélas, cette ressource fait l'objet d'attaques en règle depuis maintenant plus d'un an. Alors que les besoins en matière de mobilité et de transports collectifs ne faiblissent pas, bien au contraire, que l'enjeu climatique nous impose d'y investir fortement, les mauvais signaux s'accumulent.

Déjà en 2014, le versement transport avait fait l'objet de menaces certaines à l'occasion du projet de loi de finances 2015. Un amendement avait finalement été introduit puis la loi de finances rectificative avait abrogé les dispositions de l'article 17 incriminé.

Cette année, après trois autres mauvaises nouvelles pour le secteur du transport public que sont la hausse de la TVA, l'abandon de l'écotaxe et la baisse des dotations de l'Etat, la traduction dans le projet de loi de finances 2016 de l'annonce du Premier Ministre faite en juin dernier du relèvement du seuil de perception du versement transport de 9 à 11 salariés porte un nouveau coup aux ressources financières des AOT (autorités organisatrices de transports).

Pour notre collectivité, ce relèvement pourrait se traduire par une perte de produit estimée à 6,6M€ (4,2% du VT 2014), chiffre restant à affiner.

Lors de sa visite aux Rencontres nationales du transport public à Lyon en septembre dernier, le Premier Ministre a assuré que "ce mécanisme dans la loi de finances 2016 serait intégralement compensé".

Le projet de loi de finances 2016 prévoit certes 78 millions d'euros de compensation de la perte de recettes pour les collectivités locales due au relèvement du seuil de perception du versement transport. Mais ce chiffre est très, très loin des 500 millions estimés par le GART (groupement des autorités responsables de transport). Quand bien même l'estimation du Gart serait un peu surévaluée, le différentiel avec les calculs de Bercy surprend.

Lors de ces mêmes rencontres nationales du transport public, Manuel Valls a assuré vouloir "développer le recours aux transports publics". Voilà bien une curieuse manière de s'y prendre...

La mobilisation de l'ensemble des parlementaires ici présents et des élus locaux est indispensable pour que cette disposition ne soit pas maintenue dans la loi de finances ou pour qu'à minima la compensation soit en effet totale... ce qui serait cependant la moins bonne des solutions en nous amputant d'une partie de la dynamique de cette ressource fiscale.

Je vous remercie de votre attention.

M. le Président Alain JUPPÉ : Et qu'est-ce que vous faites sur la délibération ? Vous la votez ?

M. Gérard CHAUSSET : Oui.

M. le Président Alain JUPPÉ : Y a-t-il des oppositions ? Des abstentions ?

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. DUCHENE

2015/ 50 Ecocité "Bordeaux Plaine de Garonne" - Programme des Investissements d'Avenir - Dépôt du dossier de candidature en tranche 2 (2015-2017) - Autorisation

M. Michel DUCHENE présente le rapport.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci. Qui souhaite s'exprimer ? Madame MELLIER.

Mme Claude MELLIER : Monsieur le Président, Chers Collègues, je veux tout d'abord redire notre malaise face à cette délibération. Il est effectivement étonnant que des questions aussi importantes que le plan « Ville durable » soient ainsi soumises à des appels à projets au coup par coup. Cela semble manquer un peu de vision globale. Ainsi nous ne pouvons qu'être emballés par la demande de financement de projets comme le service autopartage sur le site Newton, le projet de ferme urbaine aux Aubiers, l'aide à la rénovation énergétique ou encore la réflexion sur la logistique interconnectée au MIN (marché d'intérêt national) de Brienne. Ce dernier point aurait dû cependant amener à une réflexion sur l'utilisation du fleuve comme axe de transport propre. On nous répond que les structures et les filières n'existent pas ou plus sur l'agglomération. Mais cet appel à projets n'est-il pas l'occasion à saisir ? Il existe, comme l'a rappelé encore récemment le maire de Bègles à propos de l'usine Astria, des projets pour lesquels, il ne manque que des moyens et un peu de volonté. Mais c'est surtout l'action numéro 12 qui a retenu notre attention et provoqué notre malaise. Comment dans un appel à projets pour une ville durable peut-on proposer le financement d'une étude visant à installer une gare routière sur l'agglomération ? Nous savons que le Ministre MACRON est pressé de voir le réseau ferroviaire concurrencé par les lignes de bus à bas coûts, mais doit-on vraiment y souscrire ? Mon avis est évidemment que non alors que la LGV Bordeaux-Paris va être plus rapide et que notre établissement qui a beaucoup fait pour le tramway se penche enfin avec la Région sur les questions du ferroviaire, favoriser l'autobus serait une erreur écologique et sociale. Nous ne soutenons évidemment pas cette démarche et nous nous abstiendrons donc sur cette délibération positive par certains aspects.

M. le Président Alain JUPPÉ : Autre demande de parole ? Monsieur DUCHÈNE.

M. Michel DUCHÈNE : Je n'ai pas du tout de malaise face à ce document. Moi, je suis plutôt enthousiasmé par les propositions qui sont faites et qui ne sont pas seulement celles de la Métropole, puisque nous avons aussi Aquitanis, nous avons La Poste, Gironde Habitat, le MIN de Brienne, tout cela participe à ces propositions. Elles sont quand même très, très novatrices et je regrette que le groupe communiste s'abstienne ou vote contre dans la mesure où une grande partie des propositions qui sont faites rejoignent les idées que vous défendez.

Concernant la gare routière, je rappelle que cela ne concerne pas seulement les cars dits de la loi MACRON, cela concerne les cars en général. Vous avez de nombreux cars en général qui se rendent aujourd'hui dans le secteur de Belcier, pas seulement de Belcier, sur l'ensemble de la ville-centre, voire même de la Métropole, il faut pouvoir gérer ces cars. Il est nécessaire d'avoir une étude nous permettant de les gérer du mieux possible et d'éviter qu'ils perturbent la vie quotidienne des habitants.

Concernant le fret sur la Garonne, nous l'avons souvent évoqué, Monsieur le Président. Je voudrais prendre juste deux secondes. Bien souvent, Noël MAMÈRE et vous défendez l'utilisation du fleuve pour transporter les marchandises, je rappelle qu'il y a quelques années avec Christophe DUPRAT et Nicolas FLORIAN, nous avions travaillé pendant toute une journée pour rencontrer l'ensemble des professionnels du fleuve. Qu'est-ce que nous avons ressorti de cette journée ? C'est que premièrement, il n'existe plus de filière, il faudrait la recréer et cela coûterait très cher.

La deuxième chose, c'est que l'utilisation du fleuve va de pair avec des ruptures de charge extrêmement importantes. Vous évoquez souvent le transport des ordures ménagères entre Bordeaux et par exemple l'usine de Bègles, je vous rappelle que ces ordures pour la plupart se retrouvent à Latule. Il faudrait d'abord construire une nouvelle structure de déchargement au bord du fleuve pour ensuite amener les ordures à Bègles où il faudrait de nouveau construire, là aussi, une structure de déchargement. Cela veut dire qu'on serait face à pratiquement quatre ruptures de charge, donc le coût serait extrêmement élevé.

Nous avons travaillé aussi avec des grands châteaux pour envisager le transport de bouteilles de vin sur péniches. Nous nous sommes aperçus que, là aussi, il y avait une rupture de charge, il y avait aussi des normes sanitaires extrêmement complexes et nous avons été confrontés à une réalité, c'est qu'il n'existe pas aujourd'hui de filière, mais il n'existe pas non plus de professionnel prêt à s'engager avec nous. J'en veux pour preuve ce que vient de lancer l'EPA (établissement public d'aménagement) Euratlantique, ils ont fait un appel à projets sur le transport de granulat, ils n'ont eu aucune réponse. Le problème qui se pose c'est : « *Est-ce que nous, collectivité, devons-nous nous lancer avec des coûts extrêmement importants sur un développement du transport de marchandises sur le fleuve ?* ». La question est posée.

M. le Président Alain JUPPÉ : La question est posée. Je pense qu'il ne faut pas la refermer. Nous avons de plus en plus de paquebots, de paquebots de croisière ou de paquebots de croisière fluviale sur le fleuve. Ils rejettent des déchets, il faudrait qu'il y ait des barges qui amènent ça à Bègles. Enfin bon, je ne suis pas du tout spécialiste, mais il y a des moments où l'offre apparaît quand il y a un marché qui se dessine. Je pense qu'il ne faut pas complètement laisser tomber. Que fait le groupe communiste sur ce dossier. Abstention ? Pas d'autre abstention. Vote contre ? Merci.

**ADOpte À L'UNANIMITÉ DES
SUFFRAGES EXPRIMÉS**
Le groupe des élus Communistes et
apparentés s'abstient

M. DUCHENE

2015/ 53 BORDEAUX - Secteur « La Jallère » - Instauration d'un périmètre de prise en considération au titre de l'article L. 111-10 du code de l'urbanisme - Décisions.

M. Michel DUCHENE présente le rapport.

M. le Président Alain JUPPÉ : Les chiffres qui viennent d'être donnés et le contenu même de ce projet urbain sont évidemment fonction de toutes les études préalables qu'il conviendra de réaliser sur les enjeux environnementaux, les zones humides, etc. Donc pour l'instant, c'est une décision d'instauration de prise en considération qui permet de suspendre la délivrance des permis de construire. Ce n'est pas encore l'adoption d'un plan d'aménagement sur cette zone, je tenais à bien le préciser. Monsieur HURMIC.

M. Pierre HURMIC : Il y a quand même déjà pour nous un certain nombre de coups partis donc je vais essayer de vous faire partager les inquiétudes qui sont les nôtres concernant l'évolution de ce secteur de la Jallère qui n'est pas un petit secteur puisque, je rappelle que c'est 95 hectares situés entre la rocade et les grands espaces naturels du nord de notre agglomération et une superficie qui est égale à environ 20 % du territoire de la ville de Bordeaux.

Bien sûr, nous considérons qu'il est pertinent d'engager enfin une réflexion prospective sur ce secteur aujourd'hui qui est certes desservi par le tramway, mais qui présente quand même un dynamisme économique fragilisé. Sachez que nous désapprouvons les orientations déjà prises, c'est-à-dire les principes d'aménagement ainsi que la programmation qui consiste à envisager d'y construire pas moins de 280 000 m² de surface de plancher, vous venez le rappeler Monsieur le Vice-président. Et notamment, j'ai vu que 20 % de la surface urbanisée c'est-à-dire 56 000 m² seront consacrés à de nouveaux bureaux. Avons-nous vraiment besoin de 56 000 m² de nouveaux bureaux dans Bordeaux ? Ne sommes-nous pas en train d'organiser nous-mêmes la concurrence entre nos secteurs ? Je pense par exemple au secteur d'Euratlantique, n'y aura-t-il pas des risques de concurrence par un surplus d'équipements de bureaux dans notre agglomération dans les années qui viennent ? C'est une question que je pose. C'était ma première réflexion.

La deuxième observation que je tiens à faire, deuxième et dernière observation, c'est que vous n'ignorez pas que ce secteur est particulièrement exposé au risque inondation. Il est situé dans le secteur du lac qui était autrefois un immense marais et le projet urbain tel qui nous est proposé détruira plus de 9 hectares de zones humides dont un îlot de 5,3 hectares qui est cartographié en zone d'aléas forts donc globalement inconstructible dans le cadre de la révision du PPRI, c'est-à-dire du plan de prévention des risques d'inondation. Dois-je rappeler à cette assemblée que les zones humides remplissent de nombreuses fonctions fort utiles aux équilibres naturels et aux activités humaines, des fonctions comme la régulation naturelle des inondations et les cours d'eau, des fonctions épuratrices c'est-à-dire des filtres naturels des bassins versants, et enfin des fonctions écologiques, elles sont nécessaires au développement de la faune et de la flore. Alors, nous avons vécu récemment en France, est-il utile de le rappeler, un épisode tragique d'inondation en zone urbaine, certes à quelques centaines de kilomètres de chez nous, mais ne pensez-vous pas qu'il est de notre devoir de préserver le peu de zones humides qui nous restent encore sur notre territoire urbain pour éviter les catastrophes naturelles écologiques et humaines à venir. Je ne sais pas si Madame CALMELS est toujours là,

j'ai entendu tout à l'heure, le souci de Madame CALMELS dans le cadre du CPER qui est le patrimoine naturel qui était mal pris en compte dans le cadre de ce CPER. J'ai envie de dire à Madame CALMELS : patrimoine naturel, ce n'est pas que la campagne. Patrimoine naturel, quelques agglomérations, dont la nôtre, ont encore la chance d'avoir des ceintures vertes et encore du patrimoine naturel à la périphérie. Et il est naturellement de notre devoir de protéger coûte que coûte ce patrimoine naturel important. Question que je pose pour terminer mon intervention : « De quoi nos agglomérations auront le plus besoin dans les années qui viennent ? » Est-ce de ceintures vertes ou bien de surfaces bitumées et bétonnées comme nous nous apprêtons à le faire dans certains secteurs dont celui-là, si l'on tient compte des grandes orientations qui ont déjà été arrêtées. Donc nous voterons naturellement contre cette délibération.

M. le Président Alain JUPPÉ : D'autres interventions. **Monsieur DUCHENE**.

M. Michel DUCHENE : Oui, mes Chers Collègues, tout d'abord de manière plus globale, la Métropole et la ville se devaient d'élaborer un projet urbain et durable pour ce secteur sensible afin de ne pas le laisser s'aménager au gré des demandes, des demandes de permis de construire... réalisations décousues et néfastes, c'est une question de cohérence globale de notre projet. Il nous reste maintenant le temps du débat, le temps de la confrontation d'idées et le temps de la co-construction. Les chiffres qui ont été avancés sont des chiffres qui donnent une vision globale du projet et ces surfaces ne vont pas se réaliser évidemment immédiatement.

Sur ce qui vous inquiète le plus, c'est-à-dire les problématiques environnementales, tout d'abord le plan poursuivra la trame verte et hydraulique des anciens marais avec notamment une gestion des eaux et des questions d'inondabilité. Une trame verte aussi de support de biodiversité, des clairières habitées, c'est-à-dire des espaces verts de grande dimension, une unité foncière qui correspondra à une sorte de cité lacustre au faible impact sur le sol existant et le lancement d'une étude paysagère des secteurs limitrophes c'est-à-dire les hôtels et la ZA (zone d'activité) de Bordeaux Nord. De plus les services de l'État sont étroitement associés à notre travail, ils nous ont donné tout d'abord une première autorisation de faire. Ils seront les partenaires réguliers de la collectivité tout au long de la réalisation de ces études.

Sachez que nous sommes très, très attachés à la dimension environnementale du quartier de Bordeaux Nord et je le rappelle aujourd'hui avec cette décision, c'est la co-construction de ce quartier qui démarre avec une priorité essentielle : c'est respecter la biodiversité et la dimension environnementale de ce secteur.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci. **Monsieur FELTESSE**

M. Vincent FELTESSE : Oui, Monsieur le Président, j'entends bien ce que vous nous avez dit en propos introductif et ce que Michel DUCHÈNE vient de nous indiquer. Mais en même temps, on sait que Bordeaux Nord a un potentiel d'évolution et de construction absolument extraordinaire et plusieurs études d'ailleurs sont lancées là-dessus. On sait bien que certains territoires vont se libérer puisqu'il y a des sièges sociaux, Caisse des Dépôts et ainsi de suite, qui vont aller sur Euratlantique. Ce qu'on comprend mal, c'est pourquoi sur ce secteur qui est finalement un secteur assez réduit à l'échelle de tout le potentiel de Bordeaux Nord, vous envisagez d'autres choses que juste la préservation

d'une zone humide ? C'est pour cela que nous, au titre des socialistes bordelais, on s'abstiendra comme on l'a déjà fait lundi, mais il y a une espèce d'incompréhension de notre part vu l'enjeu d'aménagement global sur ce secteur. On a vraiment beaucoup de places, mais pourquoi se concentrer là sur la Jallière qui nous paraît être un lieu à préserver ?

M. Michel DUCHENE : Nous ne nous concentrons pas sur la Jallière, nous sommes sur l'ensemble du secteur de Bordeaux Nord. C'est vrai qu'il est difficile de faire plaisir à tout le monde, mais le projet urbain tel qu'il est présenté et tel qu'il a été pensé par les différents partenaires et proposé par Nicolas MICHELIN tient compte de la diversité de ce secteur-là. Je le rappelle un certain nombre d'opérations sont en train de partir. Il nous fallait les encadrer, il nous fallait les inscrire dans un projet global. Et ce que nous vous présentons-là, c'est un projet global qui va s'inscrire dans le temps et un projet mixte avec de l'activité économique, avec du logement, avec le repositionnement d'un certain nombre d'entreprises, et au bout du compte c'est réaliser un quartier relativement équilibré comme on en fait aujourd'hui à Ginko ou dans d'autres communes de la Métropole. Mais si j'ai insisté sur l'aspect environnemental, c'est que c'est une question de nos collègues des Verts, mais je pourrais aussi développer tout l'aspect économique et tout l'aspect logement dans cette opération. Je trouve qu'elle est très équilibrée, mais il ne faut pas prendre ce projet-là comme un projet complètement bouclé et ficelé. C'est un projet qui démarre, c'est un projet que nous allons co-construire ensemble.

M. le Président Alain JUPPÉ : Je voudrais aussi rappeler qu'en termes d'activités économiques, ce secteur est déjà très largement doté, et Groupama Gan a choisi de se maintenir dans ce secteur. Il faut bien envisager un aménagement de l'ensemble de ce site pour tenir compte de cette volonté de Groupama de rester et de se développer.

Par ailleurs, s'il y a des zones inconstructibles au regard du PPRI, eh bien voilà, cela nous amènera bien sûr à en tenir compte. On peut faire preuve d'imagination et d'innovation dans les méthodes de construction, on peut aussi construire sans bitumer forcément la totalité du sol. Il y a des techniques qui existent maintenant de plus en plus. On a vu quelques exemples déjà dans la Métropole. Voilà. Je prends acte de l'abstention, c'est cela, des socialistes bordelais, du vote contre des Verts. Pas d'autres oppositions ? Merci. Abstention de Madame DE FRANÇOIS aussi.

ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

Le groupe des élus Europe Ecologie les Verts vote contre. Mmes Ajon, Delaunay et M. Feltesse s'abstiennent.
Mme De François s'abstient.

M. DUCHENE

2015/0/ 57 Bordeaux - ZAC de la Berge du Lac/Ginko - CRAC 2014 - Approbation

M. Michel DUCHENE présente le rapport.

M. le Président Alain JUPPÉ : Monsieur HURMIC.

M. Pierre HURMIC : Oui, Monsieur le Président. J'avais prévu d'intervenir, mais je mettrai le texte de mon intervention au secrétariat de l'Assemblée.

Intervention écrite de M. HURMIC

Monsieur le Président, mes chers Collègues, dans la continuité des échanges, je souhaiterais apporter une remarque complémentaire :

Nous sommes quelque peu préoccupés par le calendrier prévu pour la construction du second groupe scolaire de la ZAC (zone d'aménagement concerté). Le premier groupe scolaire se remplit en effet à un rythme plus rapide que prévu et les études sociologiques récemment réalisées sur le quartier démontrent la présence très importante de familles avec de jeunes enfants (ce qui en soi est une bonne nouvelle au regard des objectifs que nous nous fixons collectivement dans le cadre du PLU (plan local d'urbanisme) 3.1). Il nous semble que le calendrier envisagé, justifié certainement par des contraintes budgétaires que nous ne nions pas, pêche par optimisme.

Cette situation nous alerte d'autant plus que c'est l'ensemble du secteur de Bordeaux Nord qui se retrouve confronté à une croissance très rapide de sa population avec Ginko et les Bassins à Flots (BAF), tout en ayant des groupes scolaires qui atteignent déjà les limites de leur capacité (aux Aubiers et à Bacalan notamment), alors même que des problématiques spécifiques à ces quartiers nécessitent de manière plus accrue qu'ailleurs sans doute d'offrir un cadre scolaire de qualité aux enfants.

Les 2 groupes scolaires des BAF n'ouvriront pas avant 2018 et déjà des acteurs associatifs et du milieu scolaire s'en inquiètent (cf. article de Sud Ouest du 22 juin dernier).

Pour conclure et pour faire écho à la délibération précédente concernant le projet d'urbanisation de la Jallère, le secteur de Bordeaux Nord a vécu en un laps de temps très resserré une mutation considérable qu'il peine à absorber. Il ne faudrait donc pas que les équipements publics tardent à sortir de terre pour répondre aux besoins des nouveaux habitants le moment venu.

Je vous remercie de votre attention.

M. le Président Alain JUPPÉ : Très bien, quel est votre vote ?

M. Pierre HURMIC : Je vous le dirais au moment du vote.

M. le Président Alain JUPPÉ : Très bien. Pas d'opposition ? Si, Madame BLEIN demande la parole aussi. Non ? Vous demandez la parole ? Vous l'avez !

Mme Odile BLEIN : Oui. Monsieur le Président, Chers Collègues, le Premier Ministre Manuel VALLS a beaucoup communiqué, en début de semaine, sur la question des quartiers populaires et de la production de logements sociaux. Précisons que si aucune commune de la Métropole n'a été désignée dans la liste de celles n'ayant pas atteint leurs objectifs, ceci ne doit pas donner pour autant satisfaction.

Comme je l'ai exprimé en commission, la part de logements sociaux dans cette opération Ginko est encore trop faible par rapport aux besoins de la ville et de ses habitants. 25 %

de logements sociaux, si on veut bien ne pas compter les PLS (prêts locatifs sociaux), 19 % de PLAI (prêt locatif aidé d'intégration) c'est-à-dire trois fois moins que de logements en accession sociale ou modérée. Ce n'est pas l'orientation que la lecture du bilan du PLH (programme local de l'habitat) aurait dû nous dicter. Encore une fois, nous vous invitons donc, Monsieur le Président, à revoir significativement l'effort en matière de logement véritablement social. Les opérations « 50 000 logements » menées par La Fab et dont le premier rapport est aujourd'hui adopté devraient être revues pour aller vers 50 % de logements véritablement abordables.

Je vous remercie.

M. Michel DUCHENE : Tout d'abord un chiffre qui devrait vous rassurer, mais je n'en suis pas sûr : aujourd'hui sur 1 185 logements livrés, 363 sont des logements sociaux, ce qui correspond à peu près à 31 % du programme. C'est-à-dire que depuis 2014, le nombre de logements sociaux a nettement évolué et, de plus, la réalisation d'un plus grand nombre de logements sur l'opération Ginko a permis d'augmenter le nombre de logements sociaux. Est-ce qu'il y a une volonté de construire plus de logements sociaux de la part du maire de Bordeaux sur le secteur Ginko ? La réponse est oui. Est-ce que ces logements vont se réaliser ? Oui, ils le sont déjà en partie et nous allons continuer.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci. Qui vote contre ? Pardon Madame DELAUNAY.

Mme Michèle DELAUNAY : Oui, j'avais simplement levé le doigt, mais je remets moi aussi mon intervention au compte-rendu de nos débats. Merci beaucoup.

Intervention écrite de Mme DELAUNAY

Je ne reviendrais pas sur la politique de la ville de Bordeaux en matière de logement sociaux et de construction de grands ensembles en totale inadéquation entre l'offre et la demande que j'ai largement pu démontrer à l'occasion des derniers Conseils que ce soit ici à la Métropole, ou en Conseil municipal.

Je tiens à profiter de cette délibération pour inviter à une vigilance accrue en matière de sous-traitance par les grands groupes responsables de ces chantiers situés sur des terrains publics ou subventionnés par de l'argent public, comme cela a déjà été le cas pour la construction du Grand Stade par exemple, et comme nous avons pu le constater avec l'effondrement du balcon d'un appartement d'un immeuble de Ginko cet été.

Cette sous-traitance pose plusieurs questions : le contrôle, l'application des règles de droits (respect des horaires, conformité des salaires...), la question de la formation des ouvriers, des risques et in fine la responsabilité du groupe voire de la collectivité.

Des règles doivent être édictées et respectées pour l'ensemble des constructions métropolitaines dépendant de près ou de loin des collectivités qui composent la Métropole afin de protéger tant les conditions de travail des ouvriers que de garantir la production de logement répondant à des normes de qualité.

Par ailleurs, le prix de la construction – hors coût du terrain – doit conduire à des prix de vente bien plus en adéquation avec les revenus des acheteurs potentiels, en l'occurrence des Bordelais. L'Observatoire de la Fédération des Promoteurs (OFP) immobiliers estime que le prix de construction des bâtiments par les entreprises des BTP (bâtiment et des travaux publics) est toujours le même : dans une fourchette de 1200/1400€ le m² plancher suivant les contraintes du terrain.

Pourtant, le m² habitable des logements neufs « prix libres » à Bordeaux Lac ou aux Bassins à flot est vendu par les promoteurs entre 3500 et 4000€ au Lac (Ginko) et entre 4000 et 5000€ aux Bassins à flot.

A contrario, les logements neufs à prix maîtrisés sont vendus par les promoteurs au prix de 3000 à 3200€ le m² habitable.

Autre exemple, avec Axanis, la filiale d'Aquitannis, vend actuellement dans le quartier du Lac des logements à 2100€ le m² en accession très sociale TVA 5,5% et à 2400/2700€ le m² en accession sociale TVA 20%.

En analysant les données de l'observatoire de la fédération des promoteurs immobiliers (qui tient à jour tous les programmes autorisés au Lac et aux Bassins à flot), sur 1926 logements mis en vente par les promoteurs en 2013 :

- logements vendus en prix libres : 86,6% (dont 70 à 80 % sont des produits de défiscalisation loués ensuite au dessus du prix du marché)
- logements à prix maîtrisé : 6,75% (soit 130 logements)
- logements en accession sociale : 6,5% (soit 125 logements pour les familles aux revenus plafonnés à 31 000€ par an).

Ainsi, nous constatons que la ville de Bordeaux a privilégié la construction et la vente de programmes de logements promoteurs essentiellement destinés à des investisseurs.

Ainsi, la ville fait le choix de ne proposer aux 80% de Bordelais dont les ressources ne sont pas illimitées que 13 % de la totalité des logements des deux opérations publiques du Lac et des Bassins à flot.

Il est pourtant possible de construire et de vendre à moindre coût pour une qualité équivalente

Pour permettre l'achat de leur logement aux classes moyennes, il faut construire des logements dits en accession sociale, qui soient vendus entre 2500 et 3000€ le m² habitable.

M. le Président Alain JUPPÉ : Elle y sera jointe. J'appelle les votes. Qui vote contre ? Personne. Qui s'abstient ? Personne. Je vous remercie. De toute façon c'est un compte-rendu.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

**M. DUPRAT P/
Mme TERRAZA**

2015/0/ 60 Programme d'action 2015 - Subvention - Aide économique de Bordeaux Métropole à Autocoool pour le service d'autopartage Citiz - Convention - Décision - Autorisation

M. Christophe DUPRAT présente le rapport.

M. Clément ROSSIGNOL-PUECH : Merci. Merci à Christophe DUPRAT d'avoir répondu par avance, mais j'avais une deuxième question quant à l'importance de rentrer dans l'économie de la fonctionnalité concernant les modes de transport et donc l'auto-partage

et le covoiturage. Mais c'est également une autre demande, c'est une belle et bonne campagne de communication sur, eh bien, ces autres modes et usages de la voiture. L'objectif des transports en commun, le plan climat, c'est 25 % de part modale dans les transports communs. C'est 15 % de part modale sur le vélo et il faut quand même gérer les autres déplacements en automobile puisqu'il y aura toujours les déplacements en automobile même s'ils sont sans conducteur et donc il faut préparer l'avenir. Il faut continuer et il faut fortement souligner l'importance capitale de l'auto-partage et du covoiturage dans la démotorisation, dans la diminution du nombre de véhicules par ménage. Je transmettrai mon intervention au secrétariat de l'Assemblée, mais donc pour le premier point, je remercie Monsieur DUPRAT d'avoir répondu en avance à notre légitime interrogation. Et pour le second point, cela serait intéressant qu'il y ait vraiment, eh bien dans le changement de comportement, il faut communiquer, communiquer, communiquer et donc peut-être que notre collectivité pourrait mettre ce point vraiment sur le devant pour continuer dans ce qui a été fait, par exemple, dans le cadre du colloque ITS (transports intelligents).

Intervention écrite de M. ROSSIGNOL PUECH

Monsieur le Président, mes chers collègues, il nous est proposé par cette délibération d'attribuer 10 000 € de subvention à la SCIC (société coopérative d'intérêt collectif) Autocool-Citz pour le développement de son service d'autopartage sur le territoire de la Métropole.

Les résultats de la société sont en progression sur l'année 2014 tant sur le plan du volume d'activité que du financier, et ce alors même qu'une offre complémentaire mais néanmoins concurrente d'autopartage a vu le jour début 2014 sur notre territoire. De plus, un important développement de l'activité est prévu pour l'année en cours. Un encouragement constant de la Métropole aurait été le bienvenu pour aider Citz à atteindre son rythme de croisière.

Au-delà des subventions directes aux acteurs du monde de l'autopartage et du covoiturage, nous appelons de nos vœux une campagne d'information et de sensibilisation véritablement ambitieuse de la Métropole pour vanter les avantages de ces modes de mobilité auprès du grand public et les sortir de la niche dans laquelle ils sont aujourd'hui cantonnés : efficacité et fiabilité du service, respect de l'environnement, coût etc.

Nous rappelions au mois de juillet lors du vote en séance du PLU 3.1 que nombre d'actions projetées sur le volet mobilité manquaient de financement fléché et qu'il serait difficile dans ces conditions d'atteindre les objectifs de réduction de GES (gaz à effet de serre) poursuivis par ce document. Cette délibération en est un parfait exemple. L'on souhaite développer l'autopartage, système efficace et connaissant un rapport investissement / efficacité élevé, mais l'on ne prévoit pas ou trop peu de ligne budgétaire dédiée.

Quant à justifier cette baisse de subvention au nom du nouveau « cadrage budgétaire » de notre Métropole, je trouve cela plutôt malvenu. Lors du dernier Conseil était voté une subvention de 400 000 € au groupe Michelin pourtant loin d'être dans le besoin et loin d'être un modèle en matière de redistribution équitable des revenus d'activités : tant qu'à parler de cadrage, c'est sans doute à ce niveau qu'il faudrait s'en appliquer un.

Malgré ces remarques, nous votons pour cette délibération.

M. le Président Alain JUPPÉ : Je crois que nous en sommes tous d'accord et convaincus bien sûr. Donc sous cette réserve ou avec cette suggestion, vous votez pour ? Pas d'abstention non plus ? Merci. Je sens un peu d'hypoglycémie dans l'Assemblée.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

M. TOUZEAU

2015/0/ 66 Mise en place d'une caisse d'avance dans le cadre du Programme d'intérêt général (PIG) métropolitain - Convention - Décision - Autorisation

M. Jean TOUZEAU présente le rapport.

Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE : Monsieur le Président, pour faire court aussi je laisserai mon intervention au Secrétariat. Je voudrais simplement saluer cette mesure qui permettra effectivement à encore plus de ménages modestes de pouvoir bénéficier de ce dispositif grâce à cette caisse d'avance.

Intervention écrite de Mme CASSOU-SCHOTTE

Monsieur le Président, mes chers Collègues, à l'occasion de cette délibération, je tiens à souligner à nouveau que l'ambition de ce dispositif PIG (programme d'intérêt général) va dans le bon sens et répond à plusieurs objectifs que j'avais soulevés lors de mon intervention sur le PLH (programme local de l'habitat) :

- Améliorer les logements,
- Améliorer les performances énergétiques
- Favoriser le maintien à domicile des personnes âgées ou handicapées.
- Développer une offre locative à loyers maîtrisés sur l'agglomération.

Parmi les outils déployés, nous nous félicitons de la mise en place de cette caisse d'avance. Le levier financier est en effet nécessaire pour encourager et aussi ne pas stopper net des projets de travaux de ménages modestes qui, outre les contraintes financières, peuvent se décourager par la frilosité des banques et la multitude des démarches à mettre en place.

Toutefois, nous savons aussi qu'il est nécessaire de proposer un accompagnement technique à ces ménages modestes dans leur projet de rénovation. A cet égard le rôle des points infos énergie aujourd'hui et de la plate-forme de rénovation énergétique demain est primordial, tout comme l'est celui des CCAS (centres communaux d'action sociale) de nos communes qui identifient les ménages les plus concernés par les problématiques visées par le PIG.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci Madame. Je n'ai pas entendu quel était votre vote, excusez-moi.

Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE : Pour bien sûr.

M. le Président Alain JUPPÉ : Pour bien sûr. Oui, voilà, c'était pour vous féliciter de ce dossier. Vous auriez pu le faire à la tribune pour une fois. Vous préférez le faire par écrit. Très bien, je ne vous provoque pas. Pas d'opposition ? Pas d'abstention ?

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Mme WALRYCK

2015/0/ 70 Déploiement du compteur Linky - Mise en place d'un comité consultatif - Convention de partenariat - Autorisation

Mme Anne WALRYCK présente le rapport.

Mme Marie-Christine BOUTHEAU : Alors le déploiement des compteurs Linky, c'est une injonction européenne qui souligne le poids des lobbies et particulièrement du lobby EDF (électricité de France) en France puisque l'Allemagne, la Belgique et récemment l'Espagne ne lancent pas ce déploiement. C'est une opération à 7 milliards d'euros pour un projet assez inutile et relativement inquiétant pour les habitants. Alors, il est inutile Madame WALRYCK puisque la moitié des compteurs en France sont situés à l'extérieur donc pour un suivi en temps réel des consommations, il faut quand même sortir donc c'est moyennement pratique. C'est relativement inquiétant parce que la centralisation des données de consommation va aboutir à la création d'algorithmes. Ces fameux algorithmes qui ont amené à la crise financière de 2008. Les décisions seront prises informatiquement. Il n'y aura pas de visite au domicile pour les fermetures de compteur. Vous aurez des tranches de tarifs décidées par des algorithmes, cela va augmenter donc il faudra que vous fassiez attention à ne pas faire griller votre pain sinon ce sera cher ou il faudra le faire après le petit déjeuner. Donc toutes ces décisions feront partie du système où on dit « *On va vous donner les informations off or en fait on vous donne votre montre et je vous donnerai l'heure* » donc c'est un système qui coûte extrêmement cher et 7 milliards d'euros ne va pas aboutir à des... il y aura peut-être des petits avantages. J'ai oublié la suppression d'emploi des techniciens parce qu'il va y avoir des emplois lors du déploiement, mais pas par la suite donc c'est quand même un projet qui comporte beaucoup de zones d'incertitudes par rapport à la libéralisation d'un secteur.

M. Alain TURBY : Juste un point, Madame pour vous répondre quelque peu sur un autre sujet, mais qui est tout à fait parallèle sur la presqu'île nous avons déployé des compteurs de télé-relève sur la gestion de l'eau et je peux vous jurer que nos concitoyens nous remercient tous les jours de pouvoir recevoir des alertes lorsqu'il y a des risques de surconsommation. Ils reçoivent des alertes SMS (short message service) et c'est quelque chose qui est tout à fait logique et qui va dans le sens du temps. Et au-delà du risque que vous soulevez au niveau de la collecte des données, je voulais vous rassurer sur un point : j'espère qu'à côté de vous, vous n'avez pas un smartphone qui collecte certainement bien plus de données que votre compteur électrique.

Mme Anne WALRYCK : Oui je ne vais pas revenir sur les explications que j'ai déjà données et sur la dangerosité éventuelle des ondes, j'ai indiqué pour quelles raisons il n'y avait absolument pas de danger. Et j'ai également expliqué très clairement en commission et ce sera joint au PV (procès-verbal) du compte-rendu du Conseil, toutes les explications sur le cryptage des données, l'utilisation des données. Quant au coût Madame que vous énoncez, ce n'est absolument pas cela, c'est 5 milliards d'euros premièrement. Deuxièmement, c'est une obligation qui est inscrite dans l'application des directives européennes, qui a été rappelée et mise en œuvre par le Premier Ministre en 2013 et qui est une obligation que l'on retrouve dans la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte. Et je trouve que c'est une très bonne initiative parce qu'encore une fois, il ne faut pas oublier que l'objectif de tout cela, c'est de participer à la transition

énergétique en proposant et en donnant la possibilité à nos concitoyens de maîtriser leur consommation d'énergie.

M. le Président Alain JUPPÉ : Je suis très inquiet parce que plus on approche de la COP 21 et plus Europe Écologie les Verts s'enfonce dans le conservatisme. C'est vraiment quelque chose de préoccupant. Voilà. C'était pour vous réveiller, je crois que c'est réussi.

Mme Marie-Christine BOUTHEAU : Le choix bâti des solutions technologiques pour la transition énergétique n'est pas forcément un bon choix. Et Madame WALRYCK, je n'ai pas évoqué la question des ondes électromagnétiques puisque bon il y a des données cryptées voilà et, comme je l'ai dit, les compteurs sont à l'extérieur. En fait il faut savoir qu'il y a eu une expérience, Monsieur TURBY, il y a eu une expérience je ne sais plus dans quelle région, en fait les deux tiers des gens ne regardent pas ces données. Et j'alerte aussi sur le fait qu'il va y avoir une commercialisation de ces données à travers des opérateurs d'effacement et, contrairement à ce que vous dites Monsieur le Président, nous sommes tout à fait à l'écoute des solutions qui peuvent être faites parce que je crois qu'il y a un consensus pour aller vers la transition énergétique, mais nous sommes en alerte parce que nous sommes des citoyens éveillés et que nous ne prenons pas forcément les solutions centrales pour des solutions qui répondent aux besoins des habitants.

M. le Président Alain JUPPÉ : Bien. Qui vote contre ? Max GUICHARD se réveille aussi.

M. Max GUICHARD : Anne, je crois qu'à la fin de notre commission où il y a eu tout ce débat, tu as fait une proposition. J'aimerais que tu la confirmes. Elle est rassurante pour tout le monde.

M. le Président Alain JUPPÉ : J'aimerais que cette proposition ne s'adresse pas uniquement à Max GUICHARD.

Mme Anne WALRYCK : En effet, mais je comptais bien l'indiquer Max à la fin des interventions de chacun. Ce que j'ai, en effet proposé, avec bien sûr l'accord de Alain TURBY qui aurait pu le dire comme moi bien sûr, c'est que nous organisions et on demande aux services d'organiser un séminaire d'information pour l'ensemble des élus sur la problématique de la sécurité des données informatiques et de toutes les questions qui ont pu être posées légitimement, bien sûr, par rapport au compteur Linky, mais par rapport à d'autres applications. Donc voilà la proposition que j'avais faite et également que l'ensemble des personnes et des groupes qui voudront siéger à ce Conseil consultatif, Monsieur le Président si vous en êtes d'accord, puissent y siéger.

M. le Président Alain JUPPÉ : Voilà, nous terminons dans le consensus. Donc on vote. Les Verts s'abstiennent là-dessus ou votent contre ? Non. Vous votez pour ? Bon voilà, je disais le consensus, c'est très bien. Eh bien, on a bien travaillé. Je vous souhaite un bon après-midi, un bon appétit et un bon week-end.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

La séance est levée à 12 heures 22.

Le Secrétaire de séance

M. A. CAZABONNE

Annexé un extrait du PV de la commission Haute qualité de vie du 16 octobre 2015

Extrait du PV de la commission Haute qualité de vie du 16 octobre 2015

Déploiement du compteur Linky - Mise en place d'un comité consultatif - Convention de partenariat - Autorisation

Mme WALRYCK présente le dossier.

Il est demandé au Conseil métropolitain de bien vouloir autoriser M. le Président à signer la convention avec ERDF (Électricité Réseau de France) en vue de la mise en place d'un comité consultatif permettant d'accompagner le déploiement des nouveaux compteurs Linky.

Mme WALRYCK précise que l'utilisation du compteur n'ajoute pas d'ondes électromagnétiques autres que celles générées par le courant électrique.

Mme JACQUET se pose la question de l'usage que fera ERDF des informations collectées par le compteur. Elle fait mention d'une pétition qui circule via internet qui stipule que ce compteur a la capacité d'éteindre ou d'allumer un appareil électrique, il est capable aussi de voir combien il y a de personnes dans le logement. Elle estime que c'est une intrusion chez les particuliers. Elle se dit très réticente.

Mme WALRYCK répond que cela fait partie des questions qu'elle a posé au concessionnaire. Toutes les informations qui partent du compteur sont cryptées, de plus toutes les informations envoyées par le compteur, ne comprennent que des relevés globaux de consommation en kW, le compteur ignore si la consommation dépend de la télé, chauffage ou autres... Il n'y a ni le nom du client ni son adresse, ni ses coordonnées téléphoniques, ni le détail de la consommation de ses appareils électro-ménagers. Il est donc impossible de savoir ce que le client fait chez lui. Ce n'est qu'un compteur qui mesure la consommation des clients. A noter, que le concessionnaire est soumis au code de bonne conduite. Enfin, ERDF a pris en compte les recommandations de la CNIL (commission nationale informatique et liberté). Elle estime qu'il y a donc une totale transparence.

Elle insiste sur le fait que la mise en place de ce comité sert à s'assurer que tout est vraiment respecté et qu'il n'y aura aucune utilisation illicite des données et qu'on est dans les objectifs fixés. Elle considère que le projet est bordé par les textes, par les organismes de contrôle et bordé par l'instance de suivi et de contrôle que l'on met en place. De plus, elle ajoute qu'en annexe du projet de délibération, se trouve la composition de ce comité. La liste n'est pas exhaustive et peut être complétée.

Mme BOUTHEAU fait part malgré tout de ses craintes et se demande si ce comité n'est pas seulement qu'un comité d'accompagnement plutôt qu'un véritable « contre-pouvoir ». Bordeaux Métropole doit représenter les habitants et ne pas être dans l'accompagnement d'ERDF.

De plus, le déploiement du compteur aura un coût pour chaque habitant. Il y a donc aussi des enjeux financiers.

Par la présence du compteur, elle estime qu'on peut savoir à tout moment qui est présent ou pas chez les particuliers, le nombre de personnes. Elle déclare que le domicile privé est le dernier lieu de protection dans lequel la puissance publique n'a pas accès.

Mme WALRYCK rappelle que les données sont cryptées et non personnalisées. Elle précise que le comité est justement là pour répondre à toutes les questions qui se posent. Une première réunion aura lieu le 10 novembre prochain. La mise en place des compteurs intelligents est un instrument inscrit dans la loi sur la transition énergétique qui a donné lieu à un appel d'offres en toute transparence. Elle rappelle également que chacun ici a un compteur électrique, qu'il ne lui appartient pas. 31 millions compteurs (qui ne seront pas la propriété des particuliers, mais du concedant) vont être déployés à l'échelle nationale d'ici à 2021 et le coût de 5 milliards sera absorbé par ERDF. Cela ne coûtera pas aux consommateurs. L'utilité de ces compteurs intelligents pour l'usager est de connaître et donc de maîtriser sa consommation. C'est quand même un objectif auquel tout le monde peut adhérer.

M. GUICHARD ne met pas en doute la démarche, car c'est utile. Mais il se dit méfiant des nouvelles technologies qui sont parfois intrusives. Il dit que ce comité doit être composé de personnes qui ont de fortes capacités de contrôle efficaces et tout ceci pour éviter des dérives.

Mme MABILLON dit qu'il s'agit d'un projet national lancé par l'Etat par le biais du 1^{er} ministre en 2013 qui a reçu toutes les labellisations et certifications exigées. C'est une obligation réglementaire.

Mme BOUTHEAU fait part qu'il existe déjà des collectifs pour contrôler les abus numériques. Elle pense qu'il serait judicieux de profiter de ce déploiement des compteurs pour inventer une démocratie numérique.

M. SUBRENAT se dit enthousiaste du projet car il va permettre à certaines familles de faire des économies en ajustant leur comportement. Il estime qu'on se trompe de débat. Selon lui, on est déjà tous connectés par les réseaux sociaux, le téléphone portable, la carte bleue, etc... et que ce n'est pas l'installation d'un compteur qui changera les choses concernant la vie privée de tout à chacun.

Mme WALRYCK comprend les interrogations mais tient à rassurer quant aux craintes exprimées.

M. GUICHARD observe que les commissions sont là pour débattre. Il dit qu'il est d'accord avec ce projet tout en demandant que l'on reste prudent et vigilant sur certaines questions.

Mme WALRYCK rappelle que chacun peut participer au comité consultatif. De plus, elle propose que soit organisée une réunion avec tous les élus par l'intermédiaire d'Alain Turby qui a en charge les questions numériques, pour que chacun puisse débattre sur ce type de sujet.

AVIS FAVORABLE