

EXTRAIT
DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU
CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE

SEANCE PUBLIQUE DU VENDREDI 22 JANVIER 2016 À 09 H 30

(Convocation du 15 janvier 2016)

Aujourd'hui Vendredi Vingt Deux Janvier Deux Mil Seize 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. Alain JUPPE, M. Alain ANZIANI, M. Christophe DUPRAT, Mme Virginie CALMELS, M. Michel LABARDIN, M. Patrick BOBET, M. Franck RAYNAL, M. Jacques MANGON, M. Noël MAMERE, Mme Anne-Lise JACQUET, Mme Claude MELLIER, Mme Agnès LAURENCE-VERSEPUY, M. Michel DUCHENE, Mme Brigitte TERRAZA, M. Jean TOUZEAU, Mme Anne WALRYCK, M. Dominique ALCALA, M. Max COLES, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Véronique FERREIRA, M. Michel HERITIE, Mme Andréa KISS, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, M. Kévin SUBRENAT, M. Alain TURBY, M. Jean-Pierre TURON, M. Michel VERNEJOUL, Mme Josiane ZAMBON, M. Erick AOUIZERATE, Mme Léna BEAULIEU, Mme Maribel BERNARD, Mme Odile BLEIN, M. Jean-Jacques BONNIN, Mme Isabelle BOUDINEAU, M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE, M. Jacques BOUTEYRE, Mme Marie-Christine BOUTHEAU, Mme Anne BREZILLON, M. Nicolas BRUGERE, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, M. Didier CAZABONNE, Mme Chantal CHABBAT, M. Gérard CHAUSSET, Mme Solène CHAZAL, Mme Brigitte COLLET, M. Jacques COLOMBIER, Mme Emmanuelle CUNY, M. Yohan DAVID, Mme Nathalie DELATTRE, Mme Michèle DELAUNAY, M. Stéphan DELAUX, M. Arnaud DELLU, M. Gérard DUBOS, Mme Michèle FAORO, M. Marik FETOUH, M. Jean-Claude FEUGAS, M. Nicolas FLORIAN, Mme Florence FORZY-RAFFARD, M. Philippe FRAILE MARTIN, M. Guillaume GARRIGUES, M. Max GUICHARD, M. Jacques GUICHOUX, M. Jean-Pierre GUYOMARCH, M. Daniel HICKEL, M. Pierre HURMIC, Mme Dominique IRIART, Mme Martine JARDINE, M. Bernard JUNCA, Mme Conchita LACUEY, Mme Frédérique LAPLACE, M. Bernard LE ROUX, Mme Anne-Marie LEMAIRE, M. Pierre LOTHAIRE, Mme Zeineb LOUNICI, M. Thierry MILLET, M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM, M. Jacques PADIE, Mme Arielle PIAZZA, Mme Dominique POUSTYNNIKOFF, M. Benoît RAUTUREAU, Mme Marie RECALDE, M. Fabien ROBERT, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, Mme Anne-Marie TOURNEPICHE, M. Serge TOURNERIE, M. Thierry TRIJOULET, Mme Marie-Hélène VILLANOVE.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:

M. Alain CAZABONNE à Mme Dominique IRIART
Mme Christine BOST à M. Serge TOURNERIE
M. Alain DAVID à M. Jean-Jacques PUYOBRAU
M. Patrick PUJOL à Mme Anne-Marie LEMAIRE
Mme Emmanuelle AJON à Mme Michèle DELAUNAY
Mme Anne-Marie CAZALET à Mme Solène CHAZAL
M. Jean-Louis DAVID à M. Michel DUCHENE
Mme Laurence DESSERTINE à M. Stéphan DELAUX
M. Vincent FELTESSE à Mme Véronique FERREIRA
Mme Magali FRONZES à M. Marik FETOUH
Mme Emilie MACERON-CAZENAVE à M. Bernard JUNCA
M. Eric MARTIN à M. Max COLES
Mme Christine PEYRE à Mme Emmanuelle CUNY
M. Michel POIGNONEC à M. Nicolas FLORIAN
Mme Karine ROUX-LABAT à M. Daniel HICKEL
M. Alain SILVESTRE à Mme Maribel BERNARD
Mme Gladys THIEBAULT à Mme Dominique POUSTYNNIKOFF
Mme Elisabeth TOUTON à Mme Marie-Hélène VILLANOVE

PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Franck RAYNAL à M. Christophe DUPRAT à partir de 12h25
M. Noël MAMERE à M. Gérard CHAUSSET à partir de 12h30
M. Erick AOUIZERATE à Mme. Anne BREZILLON à partir de 12h30
Mme Isabelle BOUDINEAU à M. Gérard DUBOS à partir de 12h30
M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE à Mme Béatrice DE FRANCOIS à partir de 12h30
Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE à M. Clément ROSSIGNOL-PUECH à partir de 11h30
M. Didier CAZABONNE à M. Jean Jacques BONNIN jusqu'à 10h45
M. Yohan DAVID à Mme Chantal CHABBAT à partir de 11h30
M. Philippe FRAILE MARTIN à Mme Brigitte COLLET à partir de 11h15
M. Jean-Pierre GUYOMARCH à Mme Nathalie DELATTRE à partir de 10h
Mme Martine JARDINE à M. Arnaud DELLU à partir de 12h30
Mme Conchita LACUEY à Mme Michèle FAORO à partir de 12h30
M. Thierry MILLET à M. Guillaume GARRIGUES à partir de 11h30
M. Benoît RAUTUREAU à Mme Frédérique LAPLACE à partir de 12h05
Mme Marie RECALDE à M. Alain ANZIANI jusqu'à 10h45

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Jacques COLOMBIER jusqu'à 9h56 et à partir de 12h33

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.

Procès-verbal de la séance du 27 novembre 2015 – Adoption

Le procès-verbal est adopté sans observation.

Début de séance à 9 heures 42

M. le Président Alain JUPPÉ : Je voudrais vous renouveler tous mes vœux de bonne année à tous ceux envers lesquels je n'ai pas eu l'occasion de le faire et bonne année aussi à notre Métropole qui avance dans sa réforme et dans sa mutualisation. Je voudrais en particulier féliciter nos services puisque la paie du mois de janvier qui aurait pu buguer, ça arrive souvent dans ce genre d'opération, n'a donné lieu à aucune réclamation, à aucune erreur à ce stade, alors que nous avons établi combien de bulletins de paie Monsieur le Directeur Général ?

M. Éric ARDOUIN : 11 000.

M. le Président Alain JUPPÉ : 11 000 bulletins de paie. Donc, c'est vraiment un tour de force. Je crois que nos services informatiques, et notre Administration de façon générale méritent d'en être félicités.

Je mets d'abord aux voix l'adoption du procès-verbal de la séance du 27 novembre. Est-ce qu'il y a des observations sur ce procès-verbal ? Il n'y en a pas. Il est donc adopté.

DESIGNATION D'UN SECRETAIRE ET D'UN SECRETAIRE ADJOINT

Je vais demander à Patrick BOBET et à Franck RAYNAL d'assurer le secrétariat de la séance s'ils le veulent bien. Et avant de leur donner la parole, je voudrais excuser l'absence de :

- Christine BOST à qui je souhaite d'ailleurs un bon rétablissement puisqu'elle s'est abîmée au ski. Ses délibérations seront présentées par le Président de la commission économique, Daniel HICKEL ;
- Alain DAVID est également excusé pour des raisons personnelles et ses délibérations seront présentées par la Présidente de la commission administration générale, Chantal CHABBAT ;
- Patrick PUJOL est également excusé, ses délibérations seront présentées par le Président de la commission infrastructure routière et ferroviaire, Michel HÉRITIÉ.

Monsieur le Secrétaire de séance.

M. Patrick BOBET : Merci Monsieur le Président. Mes Chers Collègues, nous devons d'abord approuver le procès-verbal de la séance précédente.

M. le Président Alain JUPPÉ : Non, ça vient d'être fait Monsieur le Secrétaire de séance.

M. Patrick BOBET : Excusez-moi, autant pour moi. Les affaires dégroupées, tout d'abord... décidément je ne m'y retrouve plus.

M. le Président Alain JUPPÉ : On commence par les affaires regroupées.

M. Patrick BOBET : Non, je ne m'y retrouve plus, décidément. J'y suis, voilà !

AFFAIRES REGROUPEES

M. JUPPE

**(n°1) Modification de la représentation de Bordeaux Métropole - A'Urba - Collège Léonard de Vinci de Saint-Aubin de Médoc - Nouvelles désignations
(2016-1 ; 30716)**

Unanimité – Désignations effectuées

Mme BOST

**(n°4) FLOIRAC - Avenue Gaston Cabannes - Instauration d'un périmètre de prise en considération au titre de l'article L. 111-10 du code de l'urbanisme - Approbation - Autorisation
(2016-4 ; 30679)**

Unanimité

Mme BOST

**(n°5) Mois de l'économie sociale et solidaire 2015 - Remise des 3 prix "Coup de coeur de l'initiative sociale et solidaire" par Bordeaux Métropole - Décision - Autorisation
(2016-5 ; 30697)**

Unanimité

M. BOBET

**(n°8) TAXE DE SEJOUR METROPOLITAINE - REVERSEMENT DE LA PART DEPARTEMENTALE - CONVENTION - AUTORISATION
(2016-8 ; 30642)**

Unanimité

M. BOBET

**(n°9) TAXES DE SEJOUR COMMUNALE - REVERSEMENT A LA COMMUNE DE BORDEAUX - CONVENTION - AUTORISATION
(2016-9 ; 30643)**

Unanimité

M. BOBET

(n°10) BORDEAUX - Société anonyme d'HLM MESOLIA HABITAT - Acquisition en VEFA de 33 logements collectifs locatifs, rue du Général de Larminat, résidence Les Lumières d'Ornano - Emprunt complémentaire de 292.265 euros, de type PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation
(2016-10 ; 30659)

Majorité

Contre : Madame MELLIER, Madame
BEAULIEU, Madame BLEIN, Monsieur
FEUGAS, Monsieur GUICHARD,
Monsieur PADIE

M. BOBET

(n°11) BORDEAUX - AQUITANIS, OPH de Bordeaux Métropole - Charge foncière et construction de 26 logements collectifs locatifs, 20 à 24, rue Edouard Branly, résidence Soyooz - Emprunts d'un montant total de 3.002.733 euros, des types PLS et Complémentaire au PLS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation
(2016-11 ; 30675)

Unanimité des suffrages exprimés

Ne prend pas part au vote: Madame
DE FRANÇOIS

M. BOBET

(n°12) FLOIRAC - AQUITANIS, OPH de Bordeaux Métropole - Charge Foncière et construction dans le cadre d'une vente en l'état futur d'achèvement (VEFA) de 15 logements collectifs locatifs, sis, Domaine du Ruisseau, rue du Général de Gaulle. Emprunts de type PLS d'un montant total de 1.951.476 euros contractés auprès de la CDC - Garantie - Autorisation -
(2016-12 ; 30667)

Majorité

Contre : Madame MELLIER, Madame
BEAULIEU, Madame BLEIN, Monsieur
FEUGAS, Monsieur GUICHARD,
Monsieur PADIE
Ne prend pas part au vote: Madame
DE FRANÇOIS

M. BOBET

(n°13) GRADIGNAN - Société anonyme d'HLM MESOLIA HABITAT - Charge foncière et construction de 35 logements collectifs locatifs, rue du Brandier, Clos des Vignes, résidence Syrah 1 et 2 - Emprunts d'un montant total de 4.344.576 euros, des types PLAI et PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation
(2016-13 ; 30655)

Unanimité

M. BOBET

(n°14) MERIGNAC - AQUITANIS, OPH de Bordeaux Métropole - Charge Foncière et construction dans le cadre d'une vente en l'état futur d'achèvement (VEFA) de 35 logements étudiants collectifs locatifs, sis, 10 rue Marcelin Berthelot. Emprunts de type PLS d'un montant total de 2.105.097 euros contractés auprès de la CDC - Garantie - Autorisation - (2016-14 ; 30669)

Majorité

**Contre : Madame MELLIER, Madame BEAULIEU, Madame BLEIN, Monsieur FEUGAS, Monsieur GUICHARD, Monsieur PADIE
Ne prend pas part au vote: Madame DE FRANÇOIS**

M. BOBET

(n°15) PAREMPUYRE - Société anonyme d'HLM CILIOPEE HABITAT - Charge foncière et construction de 68 logements collectifs locatifs, 44, rue de la Gare - Emprunts d'un montant total de 6.815.828 euros, des types PLAI et PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Autorisation (2016-15 ; 30662)

Unanimité

M. BOBET

(n°16) Fixation des tarifs du service public de prêt de vélo mutualisé de la ville de Bordeaux - Adoption - Décision (2016-16 ; 30680)

Unanimité

M. BOBET

(n°17) CONDITIONS D'OCTROI DE LA GARANTIE METROPOLITAINE A CERTAINS CREANCIERS DE L'AGENCE FRANCE LOCALE (2016-17 ; 30696)

Unanimité

M. DAVID

(n°19) MARCHES PUBLICS - ACQUISITION D'ÉLEVATEURS POUR VÉHICULES INDUSTRIELS DE TYPE POIDS LOURDS (P.L.) - APPEL D'OFFRES OUVERT - AUTORISATION DE SIGNATURE (2016-19 ; 30672)

Unanimité

M. DAVID

(n°20) Marchés Publics - Marché n°07225U de conception-réalisation du pont mobile Chaban Delmas - Règlement amiable des modalités de réception de l'ouvrage et des conditions d'exécution financière du marché - Transaction - Autorisation
(2016-20 ; 30731)

Unanimité

M. DAVID

(n°21) DIRECTION PARC MATÉRIELS - ACCORD UGAP - AUTORISATION DE SIGNATURE
(2016-21 ; 30676)

Unanimité

M. MANGON

(n°22) LE TAILLAN-MEDOC - PAE Coeur de Bourg - Concession d'aménagement AQUITANIS - CRAC 2014 et 2015 - Quitus - Approbation - Autorisation
(2016-22 ; 30651)

Unanimité

M. MANGON

(n°23) MERIGNAC - Rue des Genêts - Acquisition d'une emprise de 4 187 m² cadastrée AD 825 - Modification de la délibération n° 2015/0172 du 10 avril 2015 - Décision - Autorisation
(2016-23 ; 30617)

Unanimité

M. MANGON

(n°24) MERIGNAC - Opération d'intérêt métropolitain - ' Bordeaux Aéroport ' - Acquisition des parcelles de terrain cadastrées AD 73 et 507 - Autorisation - Décision
(2016-24 ; 30624)

Unanimité

M. MANGON

(n°25) LE BOUSCAT - Travaux concomitants au projet tramway - Immeuble sis 44 rue Laharpe - Acquisition - Autorisation - Décision
(2016-25 ; 30619)

Unanimité

M. PUJOL

(n°26) Marchés publics - Pose maintenance et nettoyage des matériels de signalisation de direction - Appel d'offres - Autorisation
(2016-26 ; 30702)

Unanimité

M. PUJOL

(n°27) MERIGNAC - Projet d'aménagement de la rue Jean Giono et classement dans le domaine public métropolitain - Déclaration de projet
(2016-27 ; 30666)

Unanimité

M. DUCHENE

(n°30) LABEL ECOQUARTIER- DEMARCHE D'EXPERIMENTATION SUR L'EVALUATION - DECISIONS
(2016-30 ; 30673)

Unanimité

M. DUCHENE

(n°31) Partenariat avec l'A'urba - Convention cadre 2016/2020 - Montant de la subvention 2016 - Avenant à la convention particulière 2015 - Décision - Autorisation
(2016-31 ; 30627)

Unanimité des suffrages exprimés

Ne prend pas part au vote: Madame FERREIRA

M. DUCHENE

(n°32) Projets de voirie sur différents chantiers- Janvier 2016 - Confirmation de décision de faire - Approbation
(2016-32 ; 30638)

Unanimité

M. DUCHENE

(n°33) Marché publics - Martignas - Étude urbaine de renforcement centre-ville - Appel d'offre ouvert - Choix du prestataire - Décisions
(2016-33 ; 30674)

Unanimité

Mme TERRAZA

(n°35) 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
(2016-35 ; 30637)

Unanimité

M. TOUZEAU

(n°36) Villenave d'Ornon - Aire d'accueil des gens du voyage sise impasse de Leyran - Transfert de propriété à titre gratuit de l'aire d'accueil au profit de Bordeaux Métropole - Décision - Autorisation
(2016-36 ; 30641)

Unanimité

M. TOUZEAU

(n°37) Villenave d'Ornon - Aire d'accueil des gens du voyage sise impasse de Leyran - Versements dus au titre de l'exercice budgétaire 2015 et présentation du Budget prévisionnel 2016 de la société gestionnaire VAGO - Décisions - Autorisations
(2016-37 ; 30677)

Unanimité

M. TOUZEAU

(n°39) Programmation 2015 de logements locatifs conventionnés - Adaptation de la liste des opérations retenues - Décision - Autorisation
(2016-39 ; 30644)

Unanimité des suffrages exprimés

Ne prend pas part au vote: Madame
CHAZAL

M. TOUZEAU

(n°40) Opérations programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH) des copropriétés Les Dahlias et Les Églantines, quartier du Burck à Mérignac - Décision - Autorisation
(2016-40 ; 30632)

Unanimité

Mme WALRYCK

(n°41) Classement du réseau de chaleur Saint-Jean Belcier - Décision - autorisation
(2016-41 ; 30630)

Unanimité

M. ALCALA

(n°42) Délégation de service public portant sur l'exploitation du complexe thermique des Hauts de Garonne - Agrément de la modification de l'actionnariat des sociétés dédiées - Décision - Autorisation
(2016-42 ; 30698)

Unanimité

M. ALCALA

(n°43) Renouvellement de la convention de location d'un terrain à usage de parking sis rue Gustave Eiffel à Bègles cadastré BL N° 1 - Décision - Autorisation
(2016-43 ; 30710)

Unanimité

M. HERITIE

(n°45) Subvention d'investissement pour travaux pour le hangar ' Pargade ' en maitrise d'ouvrage par la Fabrique Pola - Convention - Décision - Autorisation (2016-45 ; 30714)

Unanimité

M. TURBY

(n°46) Délégation de service public INOLIA - Avenant n°11 au contrat de délégation de service public - Décision - Autorisation (2016-46 ; 30701)

Unanimité

Voilà Monsieur le Président les affaires regroupées.

M. le Président Alain JUPPÉ : Voilà donc la liste des délibérations qui ont été groupées avec l'accord des groupes de notre Assemblée. Est-ce qu'il y a des observations particulières sur les votes ? Monsieur GUICHARD ?

M. Max GUICHARD : Oui, 10, 12, 14 VEFA, nous voterons contre.

M. le Président Alain JUPPÉ : Madame FERREIRA ?

M. Véronique FERREIRA : Affaire 31, Partenariat avec l'A'Urba, non-participation au vote étant donné que j'en suis la Présidente.

M. le Président Alain JUPPÉ : Madame DE FRANÇOIS.

Mme Béatrice DE FRANÇOIS : Non-participation au vote de la 11, 12, 14 sur les Garanties d'emprunts d'AQUITANIS puisque je suis Présidente.

M. le Président Alain JUPPÉ : Voilà ! C'est noté. Pas d'autres remarques ? Donc, ces affaires sont adoptées et je vous en remercie.

Nous passons donc aux affaires dégroupées.

M. Patrick BOBET : Délégation de Virginie CALMELS, Affaire n°2 : « Sites majeurs d'attractivité économique ».

M. le Président Alain JUPPÉ : Oui, attendez, auparavant, Monsieur GUICHARD voulait faire une intervention avant de passer aux affaires dégroupées.

M. Max GUICHARD : Merci Monsieur le Président. Comme nous n'avons pas trouvé de délibération pour aborder le sujet que je souhaite aborder de manière la plus concise possible avec une petite incidente, vous le comprendrez. Permettez-moi, un mot sur la situation sociale particulièrement tendue dans notre pays. Vous le savez certainement, quatre syndicalistes de l'usine FORD de Blanquefort ont reçu une convocation au commissariat du XVème arrondissement de Paris. Cette convocation concerne trois syndicalistes de la CGT et un de la CFTC. Elle concerne les plaintes déposées par la Direction de FORD suite aux manifestations des ouvriers au Salon de l'automobile en 2012 et 2014 où nombre d'élus étaient présents lors de cette manifestation. Mais cette convocation intervient surtout quelques jours après la lourde peine prononcée par le Tribunal correctionnel d'Amiens à l'encontre de huit salariés de l'usine GOODYEAR. De la prison contre des représentants syndicaux, cela faisait longtemps qu'on n'avait pas entendu cela en France. Qui plus est de la prison, alors que les dirigeants de l'entreprise avaient retiré leur plainte.

Je ne développe pas ma pensée, mais je constate simplement que la criminalisation de l'action syndicale se banalise tranquillement dans la France du XXI^{ème} siècle. Et vous comprenez qu'à partir de là, nous avons quelques inquiétudes concernant nos amis de FORD. Certes, nous n'en sommes pas là encore, on peut simplement s'étonner que la Direction n'ait pas retiré sa plainte. Année après année, les engagements pris sont repoussés par cette entreprise, largement bénéficiaire, dont on nous dit qu'il est encore juste de lui verser de l'argent public. Mais je dois certainement tout mélanger comme d'habitude.

Je souhaiterais donc que les syndicalistes de FORD reçoivent le soutien des élus locaux qui ont été à leur côté pour défendre l'emploi industriel sur notre territoire. Ils ont, en tout cas, tout le soutien des élus communistes, car nous savons que ce sont eux, les syndicalistes, les véritables défenseurs de l'emploi. Je vous remercie, Monsieur le Président, de m'avoir donné le droit de m'exprimer.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci. Vous savez que nous avons tous été solidaires de l'emploi à l'usine FORD et les salariés de FORD. L'ensemble de nos collectivités qu'il s'agisse de la Région, du Département, de La Cub, en son temps, ou des communes ont toujours fait le maximum pour que cet emploi soit sauvegardé. Pour le reste, il y a des procédures judiciaires sur lesquelles évidemment, nous n'avons pas à intervenir.

Monsieur le Secrétaire de séance, on peut commencer l'examen des dossiers.

AFFAIRES NON-REGROUPEES

M. Patrick BOBET : Dossier n°2, Virginie CALMELS, « Site expérimental estuarien national pour l'essai et l'optimisation d'hydroliennes ». Le dégroupement a été demandé par Monsieur COLOMBIER, mais il n'est pas là.

Mme CALMELS

(n°2) Site expérimental estuarien national pour l'essai et l'optimisation d'hydroliennes (SENEOH)- Ouverture du capital de la SAS Seeneoh - Convention - Décision - Autorisation (2016-2 ; 30633)

M. le Président Alain JUPPÉ : On va quand même présenter le dossier rapidement. On verra s'il y a d'autres interventions.

Mme Virginie CALMELS présente le rapport.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci. Je signale que le montant de la subvention ne change pas, c'est toujours 355 700 euros.

Virginie CALMELS : Oui, il n'y a pas d'impact.

M. le Président Alain JUPPÉ : Monsieur COLOMBIER n'étant pas là, je pense qu'il n'y a pas d'intervention et que le dossier est adopté, je vous en remercie.

Unanimité

M. Patrick BOBET : Le dossier n°3, délégation de Christine BOST qui sera présenté par Daniel HICKEL concernant « L'Avenue Gaston Cabannes à Floirac – Lancement de la concertation économie sociale et solidaire ».

Mme BOST

(n°3) FLOIRAC - Avenue Gaston Cabannes - Lancement de la concertation et modalités - Décisions (2016-3 ; 30657)

M. Daniel HICKEL présente le rapport.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci. Je crois que c'est le groupe communiste qui avait demandé le dégroupement. Madame MELLIER ?

Mme Claude MELLIER : Monsieur le Président, je me saisis de cette délibération pour évoquer un sujet pas si éloigné, qui est celui de la logistique dans la zone Euratlantique et particulièrement du MIN (marché d'intérêt national). Sujet pas si éloigné puisque notre groupe a évoqué, il y a quelques mois, le sort des quais de Floirac où les activités productives sont désormais proscrites et où, hélas, aucune piste n'est évoquée pour favoriser le transport des marchandises par le rail ou par le fleuve.

Je voulais surtout dire mon inquiétude. Après plusieurs réunions du marché d'intérêt national pendant lesquelles les acteurs économiques ont été mis devant le fait accompli

des décisions de l'OIN (opération d'intérêt national), c'est le cas pour le retrait d'une voie ferrée côté Rue Armagnac. Et ça l'est aussi, hélas, pour l'accès routier au droit du Pont JJ Bosc qui interroge beaucoup de riverains et utilisateurs du MIN.

Je partage, pour ma part, l'objectif d'en finir avec une vision uniquement routière, voire autoroutière des accès aux activités de ce type. Mais comment y parvenir si on n'offre ni l'alternative ferroviaire, ni l'alternative fluviale. Avec cet état des lieux, ne risque-t-on pas d'asphyxier le MIN ?

Et puisque les comparaisons avec les grandes capitales européennes sont fréquentes, je vous inviterai tout simplement à regarder ce qui se passe à Paris où le fluvial est un lieu d'expérimentation à grande échelle pour le transport des marchandises et où une plate-forme logistique ferroviaire de 400 000 mètres carrés va voir le jour en plein cœur du XVIIIème arrondissement. Selon ses promoteurs, ce sont 45 000 camions par jour qui pourraient être retirés de la circulation avec ce projet. Il est, je crois, urgent de passer un cap pour changer les conditions du transport sur notre agglomération. Bien entendu, nous voterons celle qui nous est présentée.

M. le Président Alain JUPPÉ : Pas d'autres observations ? Je ne pense pas qu'on puisse dire que le MIN n'ait pas été informé des projets de Bordeaux Euratlantique. La première décision qui a été prise lorsque cette opération d'intérêt national a été lancée, c'est de maintenir le MIN sur ce site et de tout faire pour que son développement ne soit pas entravé par l'opération d'aménagement. Je pense qu'il y a entre le MIN et Bordeaux Euratlantique des relations tout à fait transparentes et je suis un peu surpris de ce que dit Madame MELLIER.

Sur le second point, je suis tout à fait favorable à ce qu'on utilise la voie fluviale pour le transport, pour le fret, pour les déchets. Simplement, nous n'avons pu jamais, jusqu'à présent, susciter une offre d'un opérateur qui considère que l'utilisation de la voie fluviale ait un intérêt économique ou un intérêt plus large. Donc, moi, je suis prêt à recevoir toute espèce de projet en ce sens. Mais pour l'instant, il n'y en a pas. Madame BERNARD ?

Mme Maribel BERNARD : Monsieur le Président, je ne partage pas tout ce que vient de dire Madame MELLIER, mais une partie, en tout cas sur l'accessibilité routière du MIN, un sujet qu'il faudra que nous retravaillions ensemble.

M. le Président Alain JUPPÉ : Très bien. Donc, vous votez cette délibération, néanmoins. Pas d'opposition ? Pas d'abstention ? Je vous remercie.

Unanimité

M. Patrick BOBET : Délégation de Michel LABARDIN, le dossier n°6 : « Construction et exploitation du parking public silo du Grand Parc – Intervention de PARCUB ».

M. LABARDIN

(n°6) Construction et exploitation du parking public silo Grand Parc - Intervention de PARCUB - Approbation - Autorisation (2016-6 ; 30704)

M. Michel LABARDIN présente le rapport.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci. Qui souhaite s'exprimer là-dessus ? **Monsieur HURMIC**.

M. Pierre HURMIC : **Monsieur le Président**, mes Chers Collègues, comme l'indiquent les conclusions de l'étude urbaine réalisée par Bordeaux Métropole, la ville de Bordeaux, en association avec AQUITANIS et InCité, le quartier du Grand Parc, nous en sommes conscients, est soumis à une forte pression du stationnement et des conflits d'usage de plus en plus problématiques sur ce secteur. Ce rapport appelle à notre sens plusieurs observations, sur le projet lui-même de parc public de stationnement.

Tout d'abord, le rapport reste particulièrement flou sur les publics qui sont visés par ce parking et les orientations de tarification qui en découlent nécessairement. Tout au plus, il nous est indiqué que les usagers horaires seront la cible privilégiée. S'agit-il de répondre aux besoins de la Polyclinique et des autres acteurs économiques qui sont nombreux dans ce secteur-là ? Nous n'avons pas d'information au niveau de la délibération et de l'étude.

Ensuite, *quid* de l'articulation de la politique de la Métropole en matière de parking relais dont la tendance est au rabattement encouragé en extra-rocade. Or, ici, on nous indique qu'autour de cette zone, beaucoup se servent de ce parking comme d'un parking relais. C'est-à-dire qu'actuellement, beaucoup d'usagers rentrent dans Bordeaux et se servent de la zone comme parking relais, alors que notre politique consiste précisément à les éloigner les plus possibles du cœur de ville. En construisant un parking sur cette zone, nous allons incontestablement, également consacrer cette vocation de parc relais qui est, à notre sens, totalement contradictoire avec les engagements que nous avons pu prendre par ailleurs.

Plus globalement, ce rapport interroge sur la problématique du stationnement dans le quartier Ravezies Grand Parc et plus globalement sur trois points.

- D'abord, ce quartier est concerné par la présence de nombreuses activités économiques telles que Gaz de Bordeaux, par exemple et d'équipements tels que la Polyclinique Bordeaux Nord. Ces acteurs économiques, manifestement, ont, sous-estimé leurs besoins propres en termes de stationnement salariés et visiteurs et compté sur le stationnement public pour répondre à leurs besoins. Cela est tout à fait regrettable.
- Deuxième observation, d'autre part, vous ne pouvez ignorer que le secteur de Ravezies est un carrefour majeur et structurant en matière de déplacement automobile dans l'agglomération et que sa conception est très largement datée avec de très larges avenues pénétrantes, dédiées à l'automobile et ce, malgré le passage du tramway. Ce qui ne peut qu'encourager les déplacements en voiture et ce, d'autant plus que le quadrant Nord-Ouest de l'agglomération reste, pour l'heure, le parent pauvre en matière de transport en commun structurant. Donc, une vision peut-être plus globale de l'aménagement du secteur Ravezies pour en faire un secteur moins dédié à l'automobile, qu'il ne l'est actuellement et qui nécessite des stationnements importants pourrait, à notre sens, être étudiée prochainement.

- Et enfin, dernière observation, nous considérons qu'il est heureux que les bailleurs concernés se soucient enfin de l'état déplorable des parcs de stationnement de leurs résidences, parkings qui sont souvent plus proches du terrain vague que du parc de stationnement. Merci.

M. le Président Alain JUPPÉ : Madame DELAUNAY ?

Mme Michèle DELAUNAY : Monsieur le Président, vraiment cette délibération témoigne d'une logique que nous voyons trop souvent, c'est-à-dire le manque d'anticipation. Il est certain que la résidentialisation, en particulier dans le quartier des Chartrons, que l'extension continue de la Clinique Bordeaux Nord, que la résidentialisation de certains immeubles du Grand Parc, que bien sûr le rôle de parking relais devait amener à vraiment une surutilisation du foncier du Grand Parc. Et une surutilisation d'un foncier qui, comme l'a dit Pierre HURMIC, est quelquefois au-delà du médiocre et qu'il faut bien sûr réhabiliter.

Mais là, il faut regarder les responsabilités principales. Alors, il y a dans le secteur de Ravezies le rôle de parking relais. Il y a dans le secteur du Grand Parc, très majoritairement, le rôle de la Clinique Bordeaux Nord qui a, maintenant, un afflux de visiteurs et de patients, qui a aussi un afflux de personnels puisque ses capacités s'accroissent continuellement. Et j'apprends aujourd'hui qu'elle propose de participer à ces investissements, c'est une évidence. Alors que tous les Bordelais vont désormais payer leur stationnement, il est évident que le rôle de la clinique dans les investissements indispensables doit être majeur.

Et je ne voudrais pas, j'insiste sur ce point et je crois que nous sommes nombreux, que ce soit les habitants de ce quartier social du Grand Parc qui soient pénalisés par ce manque d'anticipation, car c'était un des privilèges de la conception même du Grand Parc que les résidents puissent garer leur voiture facilement et à proximité de chez eux. On peut dire « On a une politique anti-voiture, tout cela est du passé, c'est ringard ». Mais non, ça n'est pas ringard, car ces habitants du Grand Parc travaillent et ils doivent, bien souvent, utiliser leur voiture pour des tâches qui ne leur permettront pas d'utiliser leur parking. Je donne, vous le savez, habituellement l'exemple soit des femmes de ménage, soit des aides à domicile qui ne peuvent consacrer 20 % du modeste salaire, qui est le leur, à payer leur stationnement dans la ville.

Donc, je crois que nous devons être très vigilants, comme cela a été dit par Pierre HURMIC et je partage totalement. Qui va payer ces stationnements ? Quels vont être les tarifs à PARCUB ? Quel est l'avenir du stationnement pour les résidents du Grand Parc ? Je le rappelle, un quartier presque à 100 % social. Nous voterons cette délibération, mais clairement, sous réserve que ne soient pas pénalisés ceux qui ont le moins les moyens de participer aux investissements nécessaires. Je vous remercie.

M. le Président Alain JUPPÉ : Monsieur DUCHENE, oui.

M. Michel DUCHENE : Monsieur le Président, mes Chers Collègues, tout d'abord pour répondre très clairement et très directement, c'est à la demande des habitants du quartier que ce parking est réalisé, c'est suite à des...

Mme Michèle DELAUNAY : Oui, mais on va voir ce que ça va leur coûter.

M. Michel DUCHÊNE : ... visites et des rencontres sur le terrain que le maire a écouté les soucis, les doléances des riverains de ce secteur et que le projet de parking est né. Pourquoi un projet de parking à cet endroit-là ? Tout simplement et déjà prioritairement, parce que le parc relais est saturé, il est complètement saturé. Il faudra et c'est prévu, augmenter le nombre de places dans nos parcs relais. Mais pour le moment, ce n'est pas le cas. Donc, il fallait tenir compte de cette réalité. Le parc relais est saturé.

Deuxièmement, même si les entreprises essentiellement liées au tertiaire ont réalisé des places de stationnement dans le cadre du PLU (plan local d'urbanisme), il manque un certain nombre de places pour les visiteurs de ces entreprises, voire pour ces employés. Donc, il fallait donner une réponse aussi aux entreprises et il fallait tout simplement répondre aussi aux attentes du quartier parce que les bailleurs – DOMOFrance, AQUITANIS – sont en train de privatiser leurs espaces. Pendant de nombreuses années, chacun d'entre nous a pu se garer tout à fait librement dans les espaces du Grand Parc. Aujourd'hui, c'est de moins en moins le cas, les bailleurs sociaux privatisent leurs parkings. Donc, il fallait, là aussi, essayer de réaliser un parking qui répondrait à différents usages : à l'usage des visiteurs du secteur, à ceux qui viennent travailler dans la ville et qui se garent dans le secteur, qui ne peuvent plus aller au parc relais.

Bref, il fallait réaliser un parking aussi qui réponde aux usagers de la Polyclinique Bordeaux Nord. Alors, il y a eu une négociation. Cette négociation est portée par PARCUB. Elle a abouti, c'est une négociation plutôt de qualité puisqu'elle ne coûte rien déjà à la Communauté Urbaine. C'est PARCUB – je parle sous le contrôle de son Président – qui va financer complètement et totalement ce parking. Il y a bien sûr une participation de la Clinique Bordeaux Nord, cette clinique a été agrandie. Un certain nombre places existent, une centaine de places. Elles étaient, jusqu'à maintenant, réservées à l'horaire. Elles seront réservées comme ça a été dit, c'est vrai, plutôt au personnel. Donc, ce sont 100 places potentielles qui vont pouvoir permettre de... ces places seront reconstituées dans le nouveau parking. Donc, on a déjà 100 places dont on sait, à peu près, qu'elles seront régulièrement occupées. Et ensuite, les autres places seront occupées par des usagers horaires qui ne sont pas vraiment les usagers du Grand Parc, qui sont plutôt des usagers visiteurs du quartier.

Quant à la participation de la Polyclinique, elle est très claire. Elle est de l'ordre de 400 000, je vais vous donner les chiffres exacts. Elle est de l'ordre de 400 000 euros dans un premier temps, une participation ensuite de 67 300 euros de contribution annuelle. Et ces négociations permettront petit à petit de faire participer plus directement la Polyclinique Bordeaux Nord. Donc, c'est un projet plutôt équilibré qui répond aux attentes du quartier et qui, disons-le, permettra dans le temps de soulager les habitants du secteur dans leur nécessité de stationner dans le secteur du Grand Parc.

Donc, je ne vois pas pourquoi les critiques sont si importantes. Nous reprocher de ne pas avoir anticipé, c'est justement ce qu'on est en train de faire, en construisant ce parking, on répond à une attente forte du stationnement dans le secteur et on anticipe par rapport à ce qui pourrait se passer demain.

Autre chose et pour terminer, je rappelle que la Communauté Urbaine – on en parlera tout à l'heure – s'est engagée, dans une procédure qui va être un peu longue, un peu compliquée, c'est celle du covoiturage qui ne marche pas si mal, qu'on va essayer de rendre beaucoup plus performante et on peut espérer que si le covoiturage marche bien dans ce secteur-là, la pression du stationnement dans les années qui viennent, sera moins importante.

M. le Président Alain JUPPÉ : Madame TERRAZA ?

Mme Brigitte TERRAZA : Oui Monsieur le Président, moi, je voulais juste compléter les propos que j'ai entendus là, à l'instant. Je confirme que le Parc relais de Ravezies est totalement saturé et souvent par des salariés des entreprises qui sont installées sur Ravezies puisque, avec le titre de transport, l'abonnement gratuit, ils se mettent sur le P+R, ils attendent le premier tram, ils compostent et après, ils vont travailler dans leur entreprise qui est située à 300 mètres à pied. Donc, ça, c'est un vrai sujet. Il faut aussi qu'on le travaille.

Moi, en tant que maire de Bruges, je constate tous les jours les difficultés aussi maintenant sur les résidents de Bruges puisque Ravezies et Bruges se touchent. Et je réitère ma proposition, Monsieur le Président, nous avons à trois stations de tramway maintenant de Ravezies, le Parc des Expositions avec des centaines de places en semaine souvent qui sont vides. Ne peut-on pas étudier, je ne sais pas si c'est possible ou pas, mais essayons de voir si on ne peut pas foisonner, mutualiser un certain nombre de places de parking parce que souvent c'est la semaine qu'on a les problèmes, ce n'est pas le week-end évidemment. Et je pense que ça pourrait être aussi de nature, de façon très rapide, à apaiser un peu le problème du stationnement sur cette zone.

M. le Président Alain JUPPÉ : Deux remarques. Pardon, Madame DELATTRE.

Mme Nathalie DELATTRE : Juste pour répondre à Madame TERRAZA, il y a un projet d'un parc relais sur l'Avenue des Quarante journaux. D'ailleurs, j'en parlerai dans mon intervention sur le SDODM (schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains). C'est vrai qu'il faut prévoir par contre à l'avance que ces parcs relais puissent être dimensionnés pour être agrandis en hauteur parce que, par exemple, le Parc relais des Aubiers est contraint, on ne peut pas l'agrandir, il est saturé lui aussi. Effectivement, il y a ce projet sur Quarante Journaux.

M. le Président Alain JUPPÉ : Oui, je disais deux remarques. D'abord, il est clair que - c'est peut-être un défaut d'anticipation collectif - nous avons sous-estimé les besoins en stationnement dans les parcs relais du tramway qui sont, à peu près, tous saturés. Je pensais que celui de Ravezies était l'un des derniers à ne pas l'être, il l'est aujourd'hui. Mais sur la Rive Droite, c'est pire, nous avons en particulier engagé un projet pour augmenter le Parc de la Buttinière qui est également saturé. Il faut que nous prenions cela en considération. Et ce n'est pas facile parce que, chaque fois qu'on me parle d'un parc relais, je suis obligé d'intervenir pour en augmenter la capacité. On me présente, toujours, des parcs en sous-capacité, donc là, il y a un effort à faire.

Dans cet esprit, moi, j'ai retenu déjà la proposition de Madame TERRAZA. Il faut qu'on regarde avec les gestionnaires du parking du Parc des Expositions. Et je pense qu'il y a là effectivement une possibilité de foisonnement qui pourra être très intéressante, sans dépenses supplémentaires importantes. Et assez rapidement, il faudra voir évidemment comment on gère le temps, quand il y a, comment ça s'appelle, la Foire internationale, ou quand il y a des événements sur le Parc des Expositions, ça méritera évidemment d'être coordonné.

Deuxième remarque sur le Grand Parc, je suis très surpris de ce que j'ai entendu, qu'il y ait un contre-sens total sur la situation dans ce quartier. Nous avons lancé sur le Grand Parc une très grande opération urbaine, ambitieuse pour requalifier l'ensemble des espaces publics. C'est un projet qui est un projet de moyen terme, sur les quatre ou cinq ans qui viennent, et qui va accompagner les travaux de la salle des fêtes qui commencent cette année et un certain nombre de projets sur le Grand Parc.

Quelle est la situation du Grand Parc ? C'est que les habitants du Grand Parc demandent à pouvoir bénéficier du stationnement sur voirie qui est aujourd'hui vampirisé, si je puis dire, par un stationnement qui vient de l'extérieur, soit des entreprises qui sont autour de la Place Ravezies, y compris la Polyclinique, soit aussi par des utilisateurs du tramway qui ne trouvant pas de place dans le parc relais viennent stationner. On a exactement le même phénomène à la Bastide où du fait de la saturation des parcs de la Rive Droite, il y a des gens qui stationnent. Et donc, ce parc, il est précisément destiné à accueillir - Monsieur HURMIC se demande « Quelle est la cible ? ». Elle est claire la cible - il est précisément destiné à accueillir cette population, si je puis dire, de passagers de façon à diminuer la pression sur le stationnement résidentiel et à rendre aux habitants du Grand Parc la possibilité de stationner sur voirie, soit dans les parcs résidentialisés par les bailleurs sociaux, soit sur les espaces publics. Voilà très exactement la philosophie de cette opération qui ne coûte rien à la collectivité, qui me paraît donc particulièrement opportune.

Je pense qu'il sera approuvé à l'unanimité. Qui est contre ? Qui s'abstient ? Je vous remercie.

Unanimité des suffrages exprimés

Abstention : Monsieur MAMERE, Madame BOUTHEAU, Madame CASSOU-SCHOTTE, Monsieur CHAUSSET, Monsieur HURMIC, Monsieur ROSSIGNOL-PUECH;

M. Patrick BOBET : Dossier n°7, Michel LABARDIN, Transports de demain : « Stratégie métropolitaine pour les mobilités ».

M. le Président Alain JUPPÉ : Nous abordons ici le gros dossier de cette séance, bien sûr. Je voudrais simplement insister sur l'ambition de ce plan qui va vous être présenté par Michel LABARDIN. Nous étions partis dans l'idée de compléter ce qui a été fait depuis 20 ans dans notre agglomération par un nouveau schéma des déplacements métropolitains. Là, nous allons beaucoup plus loin en abordant l'ensemble des thématiques de la mobilité et du stationnement. Et je voudrais remercier le Vice-président en charge de ce dossier, tous ceux qui l'ont accompagné, les maires parce qu'il y a eu des discussions très longues et très fructueuses avec les Maires, et l'ensemble des services pour arriver à ce plan qui porte sur les lignes de transport en commun, mais aussi sur les nouveaux usages des véhicules individuels, sur la politique du stationnement, sur la coordination avec les autres autorités organisatrices de transport. Bref, nous avons là véritablement une stratégie de moyen et long termes sur l'amélioration de la mobilité dans l'agglomération. Monsieur le Vice-président.

M. LABARDIN

**(n°7) Stratégie métropolitaine pour les mobilités - Décision - Autorisation
(2016-7 ; 30664)**

M. Michel LABARDIN présente le rapport.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci Monsieur le Vice-Président. Je voudrais vous remercier à nouveau pour votre implication dans la préparation de ce dossier, pour la façon dont vous avez coordonné l'action des Vice-présidents et des services. Ce débat est très important, donc il faut lui consacrer le temps nécessaire. Je voudrais quand même proposer à chacune et à chacun d'entre vous un petit concours, une petite compétition en matière d'esprit de synthèse par rapport au Vice-président. Vous voyez, est-ce que vous pouvez faire mieux ou plus mal, je n'en sais rien. Alors, qui est-ce qui souhaite intervenir ? Madame KISS, Madame DE FRANÇOIS, Monsieur GUICHARD. Attendez, je vais noter tout ça. Madame KISS, DE FRANÇOIS, GUICHARD, Monsieur CHAUSSET, Monsieur ANZIANI, Monsieur DUBOS. Alors là, il y en a plein aussi. Madame BEAULIEU, Madame TERRAZA, Madame WALRYCK, Monsieur COLOMBIER, je n'ai pas fini ici avec Monsieur DELLU, c'est ça. Qui est-ce que je n'ai pas vu encore ? Monsieur TURON, Monsieur HURMIC, Monsieur HICKEL, Madame IRIART, Madame DELATTRE, Monsieur DUPRAT. Un, deux, trois, quatre, cinq, six, sept, huit, neuf, dix, onze, douze, treize, quatorze, quinze, seize, dix-sept. Dix-sept multipliés par trois minutes, ça fait une heure. Donc, on peut dire cinq minutes. Allez, Madame KISS.

Mme Andréa KISS : Merci Monsieur le Président. Monsieur le Président, mes Chers Collègues, la stratégie métropolitaine des mobilités qui nous a été présentée, ouvre effectivement des perspectives très intéressantes. Je tiens, moi aussi, à remercier les élus et les services qui ont contribué à ce document très riche qui offre une vision globale. Il offre aussi des motifs de satisfaction pour nous, bien sûr, les maires du quadrant Nord-Ouest puisqu'il affiche une amélioration de la desserte des communes de ce quadrant avec à brève échéance le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Bordeaux – Saint-Aubin, l'arrivée du tram D à Cantinolle, et à plus long terme inscription d'un transport en commun en site propre extra-rocade qui irriguera les zones d'habitat et d'activités de l'Ouest fertile de Bordeaux Métropole.

Néanmoins, sans surprise, c'est au sujet du projet d'extension du tram D entre Cantinolle et Saint-Médard-en-Jalles que je souhaiterais intervenir. Je tiens à rappeler qu'au Haillan, nous ne nous opposerons pas à la desserte de Saint-Médard-en-Jalles et que j'entends l'attente légitime de cette commune en la matière. Cependant, malgré les assurances qui nous ont été données sur l'étude de tracé et de mode alternatif à celui qui est demandé par le Maire de ma ville voisine, je me dois de vous alerter sur un certain nombre d'obstacles techniques et juridiques sur ce projet. En effet, ce tracé tel qu'il est envisagé, passerait par une zone Natura 2000, un espace naturel sensible qui est, en même temps, une zone humide et dans le périmètre rapproché de la zone de captage des sources, c'est le cas sur le Haillan, mais bien évidemment aussi sur Saint-Médard-en-Jalles. Bref, c'est un site d'une grande richesse écologique, tant du point de vue de la faune que de la flore et donc à forts enjeux.

Le tracé qui est proposé impliquerait aussi des nuisances très fortes pour les riverains. On parle de défrichement notamment pour la réalisation des travaux. Alors que par ailleurs, on s'acharne à appliquer la fameuse doctrine « Éviter, réduire et compenser »,

le paysage serait donc dégradé par des caténaires et probablement un mur antibruit que je vois déjà couvert de tags sur plusieurs centaines de mètres de long.

Il est évident que la piste cyclable aujourd'hui, très utilisée entre Bordeaux et Lacanau, présenterait un attrait nettement moindre et que cela constituerait une dégradation de l'environnement et de la qualité de vie, aussi bien des riverains que des utilisateurs. Ce tracé obère en plus une partie du projet du Parc des Jalles, ainsi que des projets municipaux, de liaison piétonne entre le centre-ville du Haillan vers ce fameux Parc des Jalles. Se posera aussi inmanquablement le problème du franchissement de la RD1215, c'est-à-dire la Route de Lacanau pour rejoindre la piste au Haillan puisque ça nécessitera, sans doute, là aussi, la construction d'un ouvrage d'art, probablement coûteux.

Je rappelle aussi que le tracé tel qu'il nous est proposé est en totale contradiction avec le projet de mandature de Bordeaux Métropole que nous avons tous voté. Et je vous invite à relire les pages 22 à 25, le chapitre sur « la Métropole à haute qualité de vie » et les pages 18 et 19 qui parlent de l'ambition, de valorisation écologique, sociale et économique des grands territoires de nature. Bref, vous l'aurez compris, les risques juridiques sont forts. La mobilisation des riverains au Haillan, mais aussi à Saint-Médard-en-Jalles qui commencent à percevoir les très nombreux inconvénients de ce tracé, celle des associations environnementales ou encore de la commune du Haillan vont inmanquablement se traduire par des recours.

Par conséquent, vous l'aurez compris, les contraintes sont tellement nombreuses que le coût financier et écologique de ce projet sera, au final, bien plus lourd que ce qui nous a été annoncé, malgré l'habituelle poire pour la soif que nous prévoyons dans ce type de projet. Et je pense que personne dans cette salle n'a intérêt à voir surgir une ZAD (zone d'aménagement différé) dans ce secteur.

Pour finir, en ces temps de disette budgétaire, nous devons, plus que jamais, être soucieux des deniers publics. Est-il pertinent de mener de coûteuses études pour un projet qui semble bien mal parti ? Est-il judicieux de se lancer dans une aventure qui va, sans doute, nous faire perdre un temps précieux à cause des recours qu'elle ne manquera pas de susciter, alors qu'il y a urgence à améliorer le service au profit des usagers ?

Monsieur le Président, lors du Conseil de juin 2014 au sujet du projet SAVE, vous aviez dit que vous ne passeriez pas au-dessus de la tête d'un maire. Je vous exhorte donc tous à respecter nos engagements, à valoriser ces sites naturels qui font la qualité de vie dans notre Métropole et à consacrer nos financements et notre énergie à trouver au plus vite une solution concertée et un tracé efficient pour la desserte de Saint-Médard-en-Jalles. Le Haillan se tient prêt.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci. **Madame DE FRANÇOIS**.

Mme Béatrice DE FRANÇOIS : Monsieur le Président, mes Chers Collègues, je me joins quelque part aux félicitations envers le Vice-président en charge de ce dossier et aux personnels qui ont effectivement fait un gros travail. Mais vous comprenez, vous attendiez sans doute mon intervention puisque le résultat que j'attendais et les propositions ne sont pas là.

Il y a quelques semaines, paraissait un article dans Sud-Ouest portant sur la croissance et le dynamisme démographique des communes de Gironde depuis 1962. Les communes du Nord de l'agglomération – Saint-Aubin, le Taillan, Parempuyre, mais aussi, il ne faut pas les oublier Le Pian-Médoc, Ludon, etc. – sont celles qui affichent les taux de croissance les plus élevés. Pour Parempuyre, c'est plus 579 %. Ce phénomène ne fait que s'accroître et va se poursuivre dans les toutes prochaines années. En tant qu'élue, je ne peux que m'en féliciter, même si cette situation nécessite un développement de services publics locaux, nouveaux groupes scolaires, nouveaux équipements culturels et sportifs, à l'heure où nous sommes tous soumis à des contraintes financières fortes. Ce développement génère aussi un accroissement du flux de circulation créant d'ores et déjà aux heures de pointe des bouchons, au mieux des files ininterrompues de véhicules. Pour Blanquefort et Parempuyre, le maillage routier Nord-Sud est limité à seulement deux axes, interdisant d'envisager la mise en place d'un transport en commun en site propre de type BHNS. C'est pour cela que la solution du TTM (Tram train du Médoc) avait toute sa pertinence.

Nous nous sommes tous félicités de la sélection de Bordeaux Métropole par le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie dans le cadre de l'appel à projets « Ville respirable en 5 ans ». Je ne voudrais pas que Parempuyre apparaisse dans ce dossier comme « une ville irrespirable ».

Devant ce constat, je le redis avec force, la seule solution pour permettre un développement harmonieux et écologiquement responsable de nos territoires, c'est l'extension de la ligne du TTM jusqu'à Parempuyre. Si un tel engagement n'est pas pris, alors soyons cohérents et responsables, il faut immédiatement interdire toute nouvelle construction et l'arrivée de nouveaux habitants à Parempuyre.

Monsieur le Président, vous m'avez écrit partager la pertinence de l'idée de desserte de Parempuyre par le tram. Je tiens à vous en remercier publiquement. Je vous sais gré de respecter dans une logique républicaine qui est tout à votre honneur, les engagements pris sur la précédente mandature. Mais au vu de la situation à moyen terme, il convient d'aller vite. Je comprends que les études pré-opérationnelles doivent être réalisées pour compléter les études de faisabilité. Je me permets à nouveau d'insister sur le fait que ma commune sera à court terme la seule commune de près de 10 000 habitants de l'agglomération à ne pas disposer d'un transport en commun en site propre ou d'un BHNS. Par conséquent, il est, pour moi, indispensable que le calendrier de réalisation des études soit expressément porté dans la délibération qui nous est soumise aujourd'hui. J'attends que les études pré-opérationnelles soient réalisées en 2016 et toutes les études ultérieures nécessaires d'ici 2020, comme il est prévu dans le contrat de mandature afin que les travaux d'extension puissent débuter dès le début du prochain mandat.

J'ai pleinement conscience des contraintes budgétaires. J'en ai d'autant plus conscience que je suis Maire d'une commune, sans aucun doute parmi les plus pauvres de notre agglomération. Je dispose d'un budget de fonctionnement de 7 000 euros pour plus de 8 000 habitants aujourd'hui, c'est-à-dire 875 euros par habitant. Je ne suis pas sûre que nous soyons nombreux dans cette situation, ici. Donc, je n'ai jamais eu les moyens de me lancer dans des projets disproportionnés, ce qui n'est de toute façon pas ma façon de gérer. Et je sais ce que signifie « gérer à l'économie tout en répondant aux besoins réels de la population ». Et justement, nous savons tous, grâce aux études de faisabilité, que l'extension jusqu'à Parempuyre représente un compromis plus que raisonnable d'un point de vue financier. Je vous invite d'ailleurs à lire attentivement le Journal du Médoc du 15 janvier 2016.

Concernant la proposition d'extension du parc relais à Blanquefort pour améliorer la situation de Parempuyre, je ne comprends pas et n'accepte pas une dépense inutile qui va contribuer à détériorer la situation, alors même que Parempuyre bénéficie d'un pôle multimodal, doté d'un parking de 180 places, financé avec l'argent du contribuable. Certes, l'extension de la ligne du TTM n'aura pas le même impact en termes de visibilité et de rayonnement de la Métropole que certains projets, par ailleurs bien plus onéreux. Par contre, il sera la démonstration éclatante que ce que nous défendons tous, c'est une Métropole solidaire avec tous ses territoires et tous ses habitants. Et faire de la politique, c'est aussi cela, c'est faire des choix et en répondre devant nos concitoyens. Merci.

M. le Président Alain JUPPÉ : Monsieur GUICHARD.

M. Max GUICHARD : Oui, Monsieur le Président, Chers Collègues, je voudrais faire quelques remarques à mon tour et qui marquent pour notre groupe une nette évolution au travers de ce SDODM dans notre politique des transports.

Tout d'abord, nous nous félicitons que nous sortions de la simple logique en étoile qui a dominé la structuration de notre réseau. L'émergence de lignes structurantes comme Gradignan – Pont Rouge – Bassens – Campus, mais aussi du BHNS entre Alouette et l'Aéroport porte des logiques qui sont plus transversales. Cette vision des transports porte en elle un meilleur maillage de notre territoire en permettant aux usagers d'éviter le goulot d'étranglement qui est devenu le centre-ville de Bordeaux.

Pour nous, ces lignes ne sont qu'une étape qui appelle à avoir très vite une plus grande ambition en termes de circulaire. Cela passe bien évidemment par une utilisation à plein de la ligne de ceinture, mais une étude avec la Région est en cours sur cette question. L'idée de la circulaire extra-rocade nous apparaît également pertinente, notamment pour desservir la zone d'emploi aéroportuaire et plus globalement pour faire une liaison entre le Sud de l'agglomération et le Nord. De même, nous approuvons l'idée de liaison de pont à pont et son corollaire avec le bouclage des boulevards. Les circulaires sont, à notre sens, un élément essentiel qu'il nous faut développer au plus vite.

La fin du « tout tramway » est, pour nous, une grande avancée dans cet établissement. Nous l'avons toujours dit, nous ne sommes pas contre le tramway, au contraire, mais il ne pouvait être la seule réponse aux besoins de nos populations. Depuis 2008 et les premiers débats sur la troisième phase, nous avons émis l'idée qu'il fallait passer à autre chose. Nous restons convaincus que les extensions qui ont été faites, auraient dû être différées et que nous aurions alors pu, du fait du moindre coût, privilégier des BHNS pour un meilleur maillage de notre territoire et ainsi permettre à un plus grand nombre de nos concitoyens de bénéficier de TCSP (transport collectif en site propre) performant. C'est le choix que nous faisons aujourd'hui et nous en félicitons.

Sur le projet mobilité du dossier hors-transport en commun, il y a de nombreuses pistes intéressantes que ce soit sur le développement du covoiturage, l'auto-partage ou la politique vélo. Cependant, Monsieur le Président, nous restons opposés à la zone de restriction, non pas en soi, mais à partir des critères qui sont développés. Nous pouvons entendre la nécessité de la mettre en place que ce soit pour des raisons environnementales, de santé publique ou tout simplement de thrombose de la ville centre. Cette zone retenant le critère des véhicules polluants est en fait une interdiction de circuler pour les catégories sociales les plus démunies. Nous ne pouvons pas

l'accepter et ce d'autant qu'il faudra préciser si ce sont les ingénieurs de Renault ou de Volkswagen qui en définiront les critères.

Au contraire, je m'étonne de l'absence dans ce schéma de la mise en place de la gratuité des transports en commun pendant les pics de pollution. Cette mesure a pourtant montré sa pertinence et son efficacité ses dernières années ; elle pourrait être systématisée. Nous approuvons par ailleurs le travail visant la création d'un syndicat de transport sur l'aire urbaine et au-delà. Nous l'avons proposé depuis de nombreuses années. Plus globalement, nous sommes convaincus que la place du train doit être plus et mieux prise en compte, la ligne de ceinture est un atout essentiel.

En conclusion, nous partageons globalement les ambitions affichées dans ce schéma à la condition d'aller au bout des propositions. Ces ambitions demanderont des moyens importants et ne pourront pas, une fois de plus, nous tourner vers les usagers. Il faut, Monsieur le Président et mes Chers Collègues que l'État nous donne les moyens pour répondre à l'ensemble de ces enjeux. La logique d'austérité ne peut se concilier avec des objectifs sociaux et environnementaux ambitieux, encore une fois, cela nous frappe aux yeux à tous. Cette question se pose pour les transports, mais elle est tout aussi valable sur la question du logement. Merci.

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

M. Gérard CHAUSSET : Oui, Monsieur le Président, Chers Collègues, je vais essayer d'être synthétique. Un premier regret quand même, c'est dommage qu'on n'ait pas eu une présentation plus dynamique avec un diaporama, avec des planches, je pense que ce dossier l'aurait mérité, comme il est important.

Monsieur le Président, Chers Collègues, nous tenions avant tout, d'abord à saluer la qualité de ce document et du travail qui a été accompli parce que c'est un dossier complexe et stratégique pour tracer le profil des mobilités de notre Métropole pour les 15 à 20 ans prochains. Les choix qui ont été faits notamment comme Gradignan - Talence, Bordeaux - Cenon sont astucieux, les liaisons de pont à pont ou celles dénommées Bassens-Campus aussi. Et là, je rejoindrai, sur ce point-là, notre collègue Max GUICHARD. Pour autant, je rebondis tout de suite à ce qu'il vient de dire, non, la troisième phase du tramway n'est pas superflue. Il suffit de prendre le tramway aujourd'hui. Je ne pense pas que l'extension de Bègles, que l'extension jusqu'au Haillan ou que l'extension jusqu'au Parc des Expositions soient des extensions qui soient superflues. Il faut voir le monde qu'il y a dedans. Donc, ça répond à un besoin. Certes, ça ne veut pas dire qu'il ne faut pas compléter et hiérarchiser notre réseau.

Donc, si nous souscrivons à un certain nombre de propositions développées dans ce rapport, il y a, malgré tout, quatre ou cinq points qui, pour nous, posent problème et qui justifieront notre abstention sur ce dossier, quatre points :

- sur la rocade ;
- sur le stationnement ;
- sur la liaison aéroport où je pense, nous allons un peu trop en avant ;
- et la politique vélo.

D'autre part, nous sommes en accord aussi avec l'intervention du maire du Haillan sur le prolongement entre Cantinolle et Saint-Médard. Nous soutenons le projet de BHNS depuis longtemps Bordeaux – Bordeaux Caudéran – le Haillan – Saint-Médard – Saint-Aubin, c'est un bon projet. Nous devons le réaliser et nous verrons bien après quelles vont être les incidences. Et je pense qu'une étude sérieuse pourra bien sûr... je ne suis

pas contre une étude, mais je pense que la priorité, c'est vraiment cette desserte en BHNS.

Concernant le réseau de transport en commun, la mise en œuvre de la ligne D que nous soutenons, ne doit pas pour autant nous empêcher de réfléchir aux économies à réaliser. Ça a été dit. Et je vois que, souvent, est cité dans ce rapport Besançon ou Nantes. Je rappelle, pour l'avoir déjà dit, que Besançon ou Nantes, par exemple, sur les Chronobus à Nantes ou à Besançon sur le tramway, il n'y a eu aucune compensation de places de stationnement. Alors, ce sont des positions qui sont très radicales, je ne suis pas sûr qu'on puisse les tenir ici, mais c'est quand même une réponse lorsqu'on veut faire des aménagements à un million d'euros le kilomètre sur les LIANES majeures, il n'y aura pas de secret. Donc, il y aura nécessairement des choix politiques à faire.

Sur la question du développement de la vitesse commerciale de notre réseau, pour nous, c'est un point majeur. Je prends acte des propositions qui sont faites et je pense que si on veut maintenir, si on veut aller vers 20 kilomètres/heure de vitesse commerciale, là aussi, il nous faut se pencher sur le dossier, regarder ce qui peut être fait. Il y a un certain nombre de pistes et ça a été évoqué. Je pense qu'on peut, après 15 ans de ce réseau, s'interroger sur certaines stations, au moins tester. Il y a certaines stations qu'on pourrait éventuellement fermer, ça ne veut pas dire les démonter, mais voir un petit peu ce que ça donne parce qu'un kilomètre/heure de gain sur la ligne A, ce sont deux rames d'économisées. Et « d'économisées », ce n'est pas économiser pour faire des économies, ce sont des économies de moyens qui peuvent être mis ailleurs. Donc, je pense qu'il y a là vraiment un dossier sur lequel on doit pouvoir se pencher.

Un regret aussi sur ce dossier, je pense qu'il aurait été bon de poursuivre l'idée de la liaison Gare – Place de la Victoire par une voie unique en tramway, c'était une idée que j'avais proposée. C'est vrai qu'elle ne fait pas forcément l'unanimité. Je rappelle quand même que nous allons avoir l'arrivée de la LGV (ligne à grande vitesse) avec un afflux de voyageurs important. Et aujourd'hui, la ligne C est extrêmement saturée, donc on risque d'avoir un vrai souci.

Sur les LIANES, sur les lignes transversales, je souscris aux propos de Max, mais je dirais qu'on a déjà parce que la liaison Gradignan – Pellegrin par les boulevards, si c'est une bonne idée, elle ne va pas voir le jour tout de suite. En revanche, nous avons des transversales qui existent, la 9 sur les boulevards. Elle doit faire l'objet d'aménagements sérieux. Je pense que là, il y a une vraie priorité. Idem pour la LIANE 35, par exemple, qui relie Eysines jusqu'au Campus. On a là des lignes transversales qui doivent faire l'objet rapidement, à mon avis, d'aménagements en lignes majeures.

Sur l'usage de l'automobile et la rocade, je pense que le rapport demeure encore empreint de la croyance ancrée que la politique du tuyau en plus va régler les problèmes. Le rapport préconise ainsi de poursuivre les études sur une possible utilisation de la bande d'arrêt d'urgence. Je pense que sur ce dossier, je dirais, nous sommes un peu, je m'excuse de l'expression, « le cul entre deux chaises ». Je veux dire, si on pousse à fond la bande d'arrêt d'urgence, ça veut dire qu'on va se retrouver avec une rocade à 2 x 4 voies. Donc, ce n'est pas au départ ce que l'on cherche. Je pense que l'objectif, on le dit depuis longtemps, c'est : la troisième voie doit avoir un usage dédié. Et je pense que là-dessus, il y a un vrai point de désaccord et que ça manque de volontarisme en tout cas sur ce dossier, notamment sur le covoiturage. Je prendrais par exemple la phrase, page 18 : « Le projet d'augmentation de la capacité de la rocade ne peut être un encouragement à utiliser la voiture ». Je suis d'accord avec ça, mais là, ne rêvons pas. Si on fait trois voies, même quatre voies, franchement,

cela m'étonnerait qu'on réduise l'usage de la voiture. Donc, on est là quand même un peu en pleine contradiction. Par ailleurs, nous réitérons notre demande de restreindre la circulation des poids lourds sur la rocade.

Dernier point, j'ai bientôt fini, sur le stationnement, je ne vais pas reprendre tout ce que j'ai dit, je pourrais donner le rapport. Je pense que là, c'est pareil, nous sommes un peu « le cul entre deux chaises », je m'excuse encore de cette expression puisque la compétence, si on voulait vraiment avoir une politique au niveau de l'agglomération, on devrait transférer complètement cette compétence du stationnement de surface à l'agglomération pour avoir une véritable politique métropolitaine. Donc là, je pense qu'on se prive d'un levier d'action et le stationnement est en quelque sorte symptomatique des attermoissements que l'on peut avoir dans la philosophie que l'on a sur Bordeaux Métropole.

Sur le plan vélo, je laisserai parler Pierre HURMIC qui souhaite intervenir là-dessus ainsi que sur la liaison aéroport. Sur la liaison aéroport, moi, je n'ai pas encore fait mon choix. Mais on voit bien qu'il y a un match. Et je pense que là, dans le rapport, on s'avance un peu trop. On pourrait même avoir peut-être des problèmes juridiques. D'autre part, à 15 minutes de fréquence, si on a un tramway, on a un problème de dégradation de desserte du centre-ville de Mérignac ; et à 10 minutes, on n'a pas de problème de dégradation du centre-ville de Mérignac, mais on risque d'être en suroffre. Donc, il y a là un vrai problème qu'il faudra qu'on arrive à résoudre.

Sur le problème de la gouvernance, nous encourageons bien sûr le syndicat mixte. Je pense que c'est une bonne chose et surtout que nous devons discuter – et j'en aurais bientôt terminé – avec le Département et la Région. Nous devons demander le développement d'autocars express avec les Sous-préfectures, de liaisons TransGironde express avec des retours tardifs parce toutes les personnes qui ne peuvent pas prendre le bus le matin parce qu'elles ne sont pas sûres de rentrer le soir, ce sont des gens que l'on retrouve en voiture qui arrivent sur Bordeaux. Donc, il faut vraiment passer à une autre dimension. Et nous sommes vraiment imbriqués. Il en va de même pour les TER. Je prendrai juste un exemple. La ligne du Verdon, je pense que c'est un scandale la façon dont cette ligne est gérée, elle est toujours la variable d'ajustement. Et tous les gens qui craignent de prendre la ligne du Verdon le matin parce qu'ils ne sont pas sûrs de rentrer, c'est autant de voitures qui arrivent dans la Métropole. Donc, il y a un enjeu stratégique vraiment important sur cette voie-là. Et il faut vraiment que l'on s'en empare.

Voilà, je vous remercie. Je crois que j'ai fait le tour des différents sujets. Je vous remercie.

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

M. Alain ANZIANI : Oui, Monsieur le Président, mes Chers Collègues, je tiens à saluer ce document et cette stratégie en faveur de la mobilité qui confirment évidemment le SDODM et notamment sur un point ; et ce point, c'est la liaison entre la ville centre, Bordeaux ville-centre et puis, d'autre part, l'aéroport. Je voudrais ajouter que, en fait, c'est la fin d'un paradoxe qu'a connu notre agglomération. Nous sommes à peu près une des seules grandes agglomérations à avoir un aéroport qui n'est pas desservi par un transport en commun. C'était sans doute une erreur, je crois qu'on est en train de la réparer aujourd'hui. En tout cas, c'était une nécessité.

C'est une nécessité d'abord parce que l'aéroport, je crois qu'il faut le souligner, c'est plus que l'aéroport. L'aéroport, c'est une vaste zone avec 2 000 hectares, et sur ces 2 000 hectares, 35 000 emplois. Moi, j'aimerais bien quand même que dans nos débats, on se rappelle toujours que l'emploi est une question prioritaire et c'est même peut-être la question prioritaire. Donc, lorsqu'on a la chance d'avoir une zone de 2 000 hectares, avec 35 000 emplois et avec sans doute, à peu près 1 000 emplois par an nouveaux qui peuvent se créer chaque année, on fait en sorte que le moteur ne se grippe pas. Et le moteur qui est d'intérêt métropolitain, on voit bien que je ne parle pas uniquement pour Mérignac puisque les emplois, ce sont des emplois pour l'ensemble de l'agglomération, le moteur peut se gripper. Il peut se gripper s'il n'y a pas une solution en transport en commun. Nous sommes en train de la mettre en place avec, en plus, après son prolongement vers Pessac Alouette. Mais je crois aussi qu'il faudra, et même si ce n'est pas très populaire en ce moment de le dire, une solution routière. Il faut la voir dans le cadre de nos enveloppes budgétaires.

Mais qu'est-ce qu'on constate au moment de la concertation d'une façon très nette ? C'est que même si on amplifie le report modal, même si on conduit au report modal à son maximum, même dans ces hypothèses-là, il y aura plus de véhicules demain dans cette zone-là en particulier, sur l'ensemble de l'agglomération, mais dans cette zone-là en particulier. Qu'est-ce qu'on fait ? On se dit « Ce n'est pas mon problème, il y aura plus de véhicules, plus d'embouteillages, plus d'asphyxies, mais je ne m'en préoccupe pas » ? Alors même, je l'ai dit qu'on aille jusqu'au bout du report modal. Lorsqu'on constate ça et lorsqu'on veut garder un moteur économique aussi puissant que la zone aéroportuaire, on trouve des solutions qui sont des solutions pragmatiques. Et donc, ces solutions pragmatiques, je sais d'ailleurs qu'elles sont à l'étude aujourd'hui, notamment grâce à vous, Monsieur le Président, au sein de la Métropole. Mais je crois qu'il faudra les mettre en œuvre, ces solutions. Ce sont des solutions pour améliorer la circulation. Ce sont des solutions pour favoriser aussi le stationnement puisque vous pouvez interdire le stationnement autant que vous voulez, vous aurez des débordements et vous trouvez les voitures là où vous ne voulez pas les trouver dans la mesure où les gens sont obligés de prendre leur véhicule. Merci.

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

M. Gérard DUBOS : Oui, Monsieur le Président, mes Chers Collègues, je partage naturellement, également l'ensemble des axes présentés dans le cadre de la stratégie métropolitaine des mobilités. Cependant, comme j'ai déjà eu l'occasion de le faire lors des réunions de concertation et au cours de la dernière Commission de transport, je souhaite intervenir sur un des projets retenus dans le cadre du SDODM qui constitue l'axe central de cette stratégie et donc sur l'amélioration de la desserte de la zone d'activité de l'aéroport. En effet, on voit bien que la concertation qui a été menée sur cette desserte depuis plusieurs mois, et dont certains intervenants ont déjà parlé, qui a fait l'objet de plusieurs réunions publiques – la dernière ayant eu lieu hier soir à Pessac – ainsi que de nombreuses contributions dans l'enquête publique, a clairement mis en évidence qu'il fallait aller au-delà d'une simple ligne de bus reliant la Gare de Pessac Alouette à l'aéroport pour desservir, et certains intervenants en ont déjà parlé également, les principales zones d'activités de l'extra-rocade par une grande liaison BHNS le long d'un axe Gradignan – Pessac Bersol – Pessac Alouette – Aéroport – Aérosparc et jusqu'au Haillan. Je partage naturellement l'avis du Maire du Haillan.

C'est d'ailleurs ce qui est acté dans la page 8 du rapport dans le cadre des projets qui ont fait l'objet d'études opérationnelles. Mais, à la page 10 du même rapport, dans le cadre des projets ayant fait l'objet d'études pré-opérationnelles, il est écrit « L'étude prospective sur la création d'une grande liaison BHNS extra-rocade, dont les résultats ne sont pas encore connus, sera poursuivie ». Alors, on peut en conclure et c'est bien là l'objet de toute mon inquiétude, que cette grande liaison BHNS dont pas mal d'intervenants ont parlé tout à l'heure, est repoussée à une étude exploratoire qui ne permet pas d'envisager sa mise en œuvre dans les 10 ans à venir. Alors, si je suis bien conscient des contraintes budgétaires de notre collectivité et du fait que tous les besoins ne peuvent pas être satisfaits immédiatement, je pense cependant – et l'enquête Sud-Ouest l'a bien montré – que si l'on veut faire baisser la circulation automobile quotidienne sur la rocade et en extra-rocade, la desserte des zones d'emplois est prioritaire.

En effet, actuellement, l'absence de réelle offre alternative à la voiture pour les déplacements quotidiens sur ce secteur – je le rappelle, c'est un chiffre qui a été donné hier à Pessac dans des rendus d'étude, évalués à un million de déplacements quotidiens sur ce secteur - cette absence de réelle offre alternative pose différents problèmes. D'une part aux habitants des communes intra-rocade, Bordeaux et les autres, qui continuent à avoir besoin de leur voiture pour aller quotidiennement au travail et donc, par la même occasion, d'avoir besoin de places de stationnement en ville avec tous les problèmes que ça pose et les dossiers dont on a parlés tout à l'heure, expliquent tout cela clairement. Deuxièmement, d'autre part, pour les secteurs extra-rocade. Je rappelle 200 000 habitants qui sont pris en écharpe dans les embouteillages quotidiens dans les différents flux. Alain ANZIANI en parlait tout à l'heure, c'est aussi un problème majeur pour le développement économique, avec toutes les nouvelles entreprises qui sont en train de s'installer, qui vont se développer, mais également pour atteindre les objectifs de réduction de gaz à effet de serre de la Métropole.

La mise en œuvre de la ceinture BHNS du Quadrant Ouest, Nord-Ouest entre Gradignan et le Haillan permettrait d'apporter les réponses à ces problèmes. Mais pour cela, il est nécessaire de mettre, dès maintenant, en cohérence nos intentions et nos décisions. Je vous remercie.

M. le Président Alain JUPPÉ : Madame BEAULIEU.

Mme Léna BEAULIEU : Monsieur le Président, bien des choses viennent d'être dites sur ce SDODM, je vais revenir, moi aussi, sur la desserte de la zone aéroportuaire par l'extension de la ligne A.

Nous considérons pour cette ligne que la question n'est pas uniquement l'aéroport, mais aussi la desserte du quartier de Chemin Long complètement saturé par les véhicules des 14 millions de visiteurs et ceux des plus de 10 000 salariés de la zone commerciale de Mérignac Soleil. C'est à l'aune de ce critère que nous jugerons cette desserte. En l'état, le tracé qui nous est proposé et aussi le nombre d'arrêts - quatre pour le tram contre dix pour la LIANE 1 entre Quatre Chemins et l'aéroport - ne nous semblent pas correspondre tant aux besoins des salariés que des consommateurs et des résidents. Si cela devait rester ainsi, le maintien de la LIANE 1 sur cette zone nous paraît essentiel pour répondre aux besoins. Au vu des investissements qui s'annoncent, ne serait-il pas plus pertinent de mieux prendre en compte la zone commerciale que le tracé actuel ne le fait ?

Voilà quelques remarques que nous souhaitons faire sur l'extension de cette ligne A. Merci.

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

Mme Brigitte TERRAZA : Oui, Monsieur le Président, Chers Collègues, tout d'abord, je tiens aussi à m'associer à mes collègues pour remercier les équipes qui ont travaillé sur ce dossier. Je me réjouis, au titre de ma délégation, que cette délibération relative à nos stratégies de mobilité intègre, pour la première fois, les modes doux et alternatifs. C'est indispensable. En effet, on voit bien que les réseaux viaires, même s'ils sont améliorés, resteront ce qu'ils sont et que le trafic automobile augmentera avec la population. Or, les politiques de déplacement doux ne coûtent rien ou si peu au regard des investissements et coûts de fonctionnement induits des réseaux de TCSP et des réseaux viaires. Faible coût, bon pour la planète, émissions de CO₂ réduites, je ne vais pas refaire tout ça et également bon pour la santé, tous ces facteurs sont connus. Si on reste sur la voiture, le premier axe est de mieux l'utiliser quand on ne pourra pas faire autrement. Ce sont toutes les mesures effectivement qu'on a développées - les pages 23 et 24 - sur le covoiturage et l'auto-partage. La mobilité électrique également qu'on a développée. Et si on change de mode, je voulais revenir sur le vélo et la marche à pied qui sont des modes actifs. Pour ces derniers, c'est-à-dire l'actualisation du Plan vélo de 2012 et l'élaboration du Plan piéton en 2016, il s'agit de développer une démarche pragmatique qui va être travaillée avec les territoires. C'est la raison pour laquelle je rencontre actuellement tous mes collègues Maires de la Métropole, ça prend un certain temps parce que ce sont des réunions que nous voulons riches et longues. Donc, c'est en cours.

Pour l'actualisation du plan vélo, il y a un fort enjeu de hiérarchisation des actions à mener, notamment sur les discontinuités cyclables qui sont à traiter en priorité, le stationnement sécurisé, sans lequel on ne pourra pas développer la pratique du vélo et les arceaux où les mettre etc. Développer également les synergies entre les maisons du vélo et les maisons des mobilités, il y a une réflexion à mener en ce sens pour un maillage intelligent et efficient du territoire et également développer la pratique du VAE (Vélo Assistance Electrique) .

On sera dans une logique similaire pour le plan piéton, développer des itinéraires jalonnés avec des indications de temps entre les polarités qui seront déterminées avec les Maires concernés, également depuis les stations de transport en commun. On le voit bien, les politiques de mobilité douce sont indispensables et même si elles ne coûtent pas grand-chose, elles méritent un soutien sans faille de notre Assemblée pour la mise en œuvre concrète des stratégies qui ont été énoncées dans ce rapport et notamment, bien sûr dans leur traduction budgétaire. Je vous remercie.

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

Mme Anne WALRYCK : Oui, Monsieur le Président, mes Chers Collègues, tout a été pratiquement dit, donc je serai extrêmement brève. Je m'associe aux remerciements et aux félicitations qui ont été faits. Je trouve qu'au travers de ce plan d'action sur les mobilités, il y a une réelle avancée qui est faite aujourd'hui. Bien sûr, il y a tout le volet infrastructure, beaucoup de choses ont été dites. Je m'associe à ce que vient de dire aussi Brigitte TERRAZA, c'est-à-dire que dans ce plan d'action, il y a une prise en

compte de la nécessité de changer les comportements, d'associer dans ce plan d'action tout ce qui a trait aux mobilités alternatives, donc c'est un grand pas en avant. Il y a une prise en compte aussi de la nécessaire connexion aux grands pôles économiques, à l'aéroportuaire et à sa zone de développement d'emplois qui est capitale à l'échelle de notre agglomération, de notre Métropole. Et je dirais simplement que je suis particulièrement ravie évidemment de voir que tous les enjeux qui sont liés au climat, à la haute qualité de vie, à la préservation de notre environnement et de la qualité de l'air soient pris en compte puisque je vous rappelle que nous allons travailler dans les mois qui viennent à l'élaboration, dans ce domaine, de nos plans d'action et également de notre nouvelle politique de développement durable, nouvel Agenda 21, nouveau plan Climat Air Énergie Territoriale et également sur la problématique de la santé et le plan santé métropolitain que nous co-pilotons avec l'ARS (agence régionale de santé).

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci. Je crois que j'ai noté Monsieur COLOMBIER, mais je n'en suis pas sûr. Si ? Vous avez demandé la parole ?

M. Jacques COLOMBIER : Oui.

M. le Président Alain JUPPÉ : Monsieur COLOMBIER alors.

M. Jacques COLOMBIER : Oui, merci. Rapidement, Monsieur le Président, mes Chers Collègues, ce rapport a l'avantage d'une vision globale qui balaie tous les modes de transport, de mobilité sur le territoire complet de la Métropole. Un bilan, des chiffres de fréquentation intéressants, des pistes envisagées. Je voudrais vous livrer quelques réflexions et constats à faire.

Constat que Bordeaux est la troisième ville la plus embouteillée de France. Votre solution de zone de restriction ou de stationnement payant sur pratiquement la totalité du territoire sera-t-elle la solution ? J'en doute.

Constat de l'augmentation constante de la fréquentation du tramway, très bien.

En revanche, si les extensions des lignes permettent une meilleure desserte des zones périurbaines ou des communes importantes de ceinture dans l'agglomération, leur tracé en ce qui concerne l'extension de la ligne D va mettre à mal – et le mot est faible – des rues les plus commerçantes, qu'il s'agisse de la rue Fondaudège ou du cours de la Libération irriguant vers Le Bouscat. C'est un arrêt de mort pour des dizaines de commerces indépendants et la vie de quartiers entiers.

Nous voyons se mettre en place une politique aussi anti-voiture sur le territoire de Bordeaux même, comme la stigmatisation de la voiture dans l'accès au centre-ville. De même, l'offre de Bordeaux Métropole, d'étendre le stationnement payant à toutes les communes de la Métropole va, à mon avis, dans le même sens. Payer, payer, toujours payer et toujours plus, cette politique n'empêchera pas, un des Vice-présidents l'a dit tout à l'heure, nos concitoyens de pouvoir et de devoir prendre leur véhicule. En revanche, la mise à 2 x 3 voies de la rocade avec l'État est indispensable. C'est une bonne chose, il faut en accélérer la finalisation. En revanche, le fait d'envisager la possible utilisation d'une bande d'arrêt d'urgence par un transport en commun n'est pas, à mon sens, une contradiction avec les 2 x 3 voies, mais une possibilité de plus de choisir son mode de transport.

La restriction de la circulation sur le Pont de pierre est évoquée aujourd'hui dans notre quotidien, dans le sens Rive Droite – Rive Gauche, oui, sans doute le temps des travaux. Mais fermer définitivement plus tard la circulation sur ce pont amènera, à mon sens, une congestion encore plus forte de la circulation sur les quais. Le futur pont, certes, Jean-Jacques Bosc devrait améliorer un peu plus la décongestion sur cet axe, mais nous sommes là dans le futur. Terminer au plus vite le débouché du Pont Jacques Chaban Delmas me semble une priorité sur la rive droite.

Zones de restriction de circulation interdites aux véhicules les plus polluants, très bien. Mais sur quels critères ? Nous n'en avons pas là la réponse. Extension de zones 30 dans l'intra-boulevards ? Oui, mais quel axe ? Comment les choisir par rapport aux zones 50 ? Le risque existe fortement, peut-être, là aussi, d'embouteillage ou de congestion automobile entre les deux types de zones 50 ou 30.

Place Gambetta, je note que le projet de piétonnisation totale est évoqué avec, certes, prudence dans le dossier. Je pense que c'est utopique et déstabiliserait l'organisation du plan de circulation du centre-ville de Bordeaux.

Adopter une stratégie globale de mobilité, oui, bien sûr, en avoir la vision dans un tel rapport, c'est globalement ce qui doit être pensé pour améliorer l'offre des déplacements. J'y souscris tout à fait.

Approuver la convention-cadre de subventions des communes pour l'extension de zones réglementées de stationnement, donc l'extension de zones payantes, je n'y souscris pas, de même le forcing du tracé pour l'extension de la ligne D.

Pour ces motifs, je ne peux approuver cette stratégie globale qui mélange, certes, de bonnes dispositions, mais de moins bonnes, aussi je m'abstiendrai sur ce dossier. Je vous remercie.

M. le Président Alain JUPPÉ : Monsieur DELLU.

M. Arnaud DELLU : Oui, Monsieur le Président, mes Chers Collègues, si la concision est une qualité dans ce débat, je souhaite en faire preuve. Simplement dire que j'approuve les orientations générales du document que je ne détaillerai pas ou plus exactement que je m'empêcherai de détailler. J'approuve bien entendu tout particulièrement les avancées sur le tracé transversal qui est proposé, passant par ma commune de Talence, qui est attendu depuis fort longtemps, peut-être pas dans cette forme, mais cette forme semble très intelligente, par la population et singulièrement par celle du Sud de la ville et également par la prise en compte réelle et définitive, si j'ose dire, de la Gare de la Médoquine en tant que pôle multimodal, pour l'instant de fait à partir du schéma.

À ce titre, je souhaite évidemment remercier les élus et les équipes investis dans les études. Il me semble honnête de remercier le Vice-président LABARDIN qui, ses intérêts communaux bien compris, bien entendu, a néanmoins davantage travaillé pour les intérêts des Talençais ces deux dernières années, que d'autres élus locaux que je ne citerai pas, ces 35 dernières années. Voilà, merci.

M. le Président Alain JUPPÉ : Eh ben dis donc, c'est à noter ! Monsieur TURON.

M. Jean-Pierre TURON : Oui.

M. le Président Alain JUPPÉ : Micro Monsieur TURON.

M. Jean-Pierre TURON : Oui, la concertation a été utile. Le schéma et les plans d'action certainement encore imparfaits, ont été en effet très améliorés. Cette liaison qui me concerne directement, liaison Bassens – Campus par les quais, correspond en effet à une véritable attente et aux besoins. Elle permet l'accroche de la Presqu'île qui était demandée depuis très longtemps, l'amélioration de la desserte des zones d'activités et, en même temps, dessert les grands projets en cours de Lormont, la Cascade de la Garonne, de Lissandre, de la Bastide Brazza-Niel et d'Euratlantique. C'est en même temps la possibilité d'une connexion avec Floirac, et la perspective de la desserte lointaine des campus est véritablement une innovation dans la conception, avec un point particulier que c'est une liaison qui peut être faite par des aménagements progressifs et avec en même temps un mode de transport évolutif, sans oublier l'autre aspect qui nous intéresse qui est celui de la desserte de l'offre ferroviaire.

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

M. Pierre HURMIC : Oui, je dirais d'abord que je suis d'accord avec Madame TERRAZA lorsqu'elle nous présente les mérites et la promotion des modes alternatifs, des déplacements doux que sont la pratique du vélo et le piéton. Par contre, je suis en désaccord total avec elle lorsqu'elle nous dit « Le vélo, finalement, ça ne coûte rien ». Non, Madame la Vice-présidente, ça ne coûte rien ici à la Métropole parce que la Métropole n'en fait pas une priorité budgétaire. Mais ailleurs, dans les villes qui ont fait vraiment de la promotion du vélo une politique prioritaire, ça coûte de l'argent, les aménagements cyclables. Donc, je ne suis pas tout à fait d'accord avec vous sur la deuxième partie de votre intervention, bien qu'approuvant la première partie.

Je trouve que le document ou le schéma ou la stratégie qui nous est aujourd'hui présenté fait incontestablement la part très belle – et d'ailleurs, les débats le reflètent largement – au transport collectif. Mais vous n'avez pratiquement rien sur la promotion des modes alternatifs que sont essentiellement le vélo et accessoirement les piétons. Autant la politique du transport collectif est développée, détaillée, budgétée au détail près, autant vous n'avez rien sur la promotion de la pratique du vélo sur l'agglomération. Alors, je pense que d'abord, on part d'un diagnostic qui me paraît un peu audacieux lorsque je lis, dès le début du document, page 3 « Aujourd'hui, ce sont 1 600 kilomètres de voiries qui sont aménagés pour la pratique du vélo en toute sécurité ». Ce n'est pas vrai, ce n'est pas en toute sécurité. Je me demande si les rédacteurs de ce document se sont déjà déplacés en vélo sur les quais, pas sur les quais, pardon, sur les boulevards. Est-ce qu'ils ont emprunté la petite bande cyclable accidentogène des boulevards ? À mon avis, jamais. S'ils l'avaient fait, ils n'auraient pas parlé de « réseau sécurisé ».

Je trouve que le document est aussi en retrait par rapport à un certain nombre d'argumentations que nous avons actées ici en octobre 2012 par rapport à la pratique du vélo. Je m'étonne que ce document d'aujourd'hui ne fasse jamais aucune référence à ce qui était à l'époque une priorité, la résorption des discontinuités cyclables. Le mot n'est même pas employé dans le document, même pas évoqué. De même, le réseau structurant qui est une pièce fondamentale de notre plan vélo d'octobre 2012, jamais

évoqué dans le document qui nous est aujourd'hui présenté. Pareil ce qu'on appelle le REVE, c'est-à-dire le Réseau Express Vélo que nous avons également évoqué déjà en 2012. Je pense que là, il fallait aujourd'hui naturellement l'évoquer dans le cadre de notre stratégie. Le mot qui doit être perçu comme un gros mot, n'est jamais évoqué par les rédacteurs de ce document, alors qu'on sait que pendant ce temps, d'autres villes galopent sur ce terrain-là. Les autoroutes cyclables, vous savez toutes les villes maintenant d'Europe du Nord, sont très friandes de ce mode de locomotion. Aujourd'hui, manifestement, la Métropole n'entend pas en faire une priorité.

Également, je note dans le document, page 32, on nous indique que nous avons pour objectif d'arriver à une part modale de 15 % du vélo sur l'ensemble de la Métropole, point barre. Et quand ? Ça ne veut rien dire 15 %. Si c'est « 15 % en 2035 », c'est un objectif dérisoire. Je le rappelle ici que notre plan Climat nous a fixé cet objectif de 15 % à l'horizon 2020. Je rappelle que la Charte de Bruxelles que nous avons signée, nous fixe également cet objectif de 15 % de part du vélo à l'horizon 2020. Je pense que le document aurait été l'occasion de rappeler cet objectif que nous sommes obligés d'accomplir. Je rappelle aussi qu'actuellement, avec une part modale de 6,5 % de transport vélo sur la Métropole, si nous voulons arriver à 15 %, il faut pratiquement doubler. Il faut doubler l'effort et ce en quatre ans. 2020, c'est dans quatre ans. Est-ce que vous ne pensez pas que ce schéma, cette stratégie aurait dû dire « Les efforts en faveur de la promotion de la politique cyclable doivent être doublés pour arriver à cet objectif que nous nous sommes assigné » ? Il n'y a absolument rien dans le document sur cet effort considérable que nous devons faire si nous voulons remplir les objectifs que nous nous sommes assignés.

Après, des petits points, par exemple les vélorues. On nous dit « On va créer une ou plusieurs vélorues ». Mais de qui se moque-t-on ? Qu'est-ce qu'on veut ? Des gadgets ! Un vélorue, à l'échelle de l'agglomération alors que d'autres agglomérations comparables à la nôtre assurent la promotion, non pas d'une, non pas d'un gadget, non pas d'un échantillon, mais c'est un objectif que nous devons nous assigner. Donc, cette phrase de « un ou éventuellement plusieurs » à mon avis, devrait être supprimée.

Pareil, j'en viens maintenant à la politique des zones 30. Il est évoqué, page 21 « L'accélération du rythme d'extension des zones 30 à tout l'intra-boulevards ». On pourrait penser que ça pourrait être un objectif à court terme. Non, on le renvoie « Objectif à moyen terme ». Sachez que pendant ce temps-là, des villes comparables à la nôtre, des Métropoles comparables à la nôtre n'ont pas prévu pour 2020 ou pour 2030 l'extension des zones 30, mais dès 2016. Je pense, par exemple, à Grenoble, je pense aussi à Toulouse, je pense naturellement à Paris. Nous, on dit « Écoutez, peut-être, si on a le temps, à moyen terme, à 2020 cette extension ». Non, pour nous, c'est dès 2016 que nous devons nous lancer vers ce type de généralisation que d'autres villes sont en train d'atteindre.

Pareil, le vélo électrique, on nous dit « Le vélo électrique, pour atteindre de nouveaux publics, il est proposé d'adopter seulement une hausse de la subvention ». C'est dérisoire, ce n'est pas la subvention qui va faire acheter les vélos électriques. Ce sont des itinéraires sécurisés qui assureront la promotion du vélo électrique et notamment le Réseau Express Vélo, le REVE que j'ai évoqué tout à l'heure.

Également, on nous propose d'actualiser le Plan vélo de la Métropole, mais autant les dépenses pour les transports en commun ont été abordées, nous pensions qu'une approche similaire devait figurer pour cette action. Vous n'avez jamais l'aspect budgétaire qui est évoqué en ce qui concerne l'actualisation du Plan vélo de la Métropole.

Enfin, Plan piéton, je ne vais pas être long, trois lignes à la fin du document ! Moi, je veux bien que vous en parliez aujourd'hui. Trois lignes à la fin du document ! Il n'est pas résumé. Quelles seront les actions du Plan piéton ? Ce n'est jamais évoqué. Je rappelle que c'est un mode de circulation extrêmement alternatif à l'automobile, le piéton en ville. La moitié des déplacements se font sur des distances inférieures à trois kilomètres. Nous avons actuellement 24 % des déplacements métropolitains qui se font en marche à pied. Je pense qu'un document stratégique, puisqu'il est présenté comme tel, devrait nous donner des objectifs très précis en matière de promotion et des actions très précises sur la promotion de la marche à pied. Ce n'est pas le cas, simplement trois lignes. Donc, la politique vélo et la politique piéton telles qu'elles nous sont présentées dans cette stratégie, elles sont indigentes. Je pèse mes mots, elles sont indigentes.

Enfin, un dernier mot sur le problème de la desserte de l'aéroport, le document qui nous est présenté, la stratégie, incontestablement consiste à acter d'ores et déjà qu'il y aura une desserte de l'aéroport en tramway. On nous dit « Amélioration de la desserte de la zone d'activité de l'aéroport », on nous dit que le bilan socio économique a largement prouvé la nécessité d'une prolongation du tramway vers l'aéroport. Ce n'est pas vrai ! D'abord, nous n'en avons jamais parlé ici. Nous savons qu'il y a d'autres scénarios, notamment le Tram'Bus ou BHNS qui est également évoqué et qui a des mérites incontestables pour desservir la zone aéroportuaire de l'aéroport et de nombreux mérites et je ne vais pas ici naturellement les détailler. Mais l'honnêteté du document aurait voulu qu'au lieu de nous demander aujourd'hui d'acter, non pas juridiquement parce que juridiquement, on est plus timide, mais de l'acter politiquement, il est hors de question que nous actions politiquement la desserte de l'aéroport en tramway. Il faut d'abord que l'on en parle ici, qu'il y ait un vrai débat. Il y a des avantages à toutes les solutions. Donc, ne nous faites pas aujourd'hui acter politiquement cette desserte par tramway en occultant totalement les autres modes de desserte qui ont été proposés à la concertation et qui ont des mérites incontestables par rapport au tramway.

Alors, pour l'ensemble de ces raisons, je termine naturellement, notre groupe a décidé de s'abstenir sur cette stratégie métropolitaine.

M. le Président Alain JUPPÉ : Sur ce dernier point, comme il est indiqué dans le document et comme le Bureau en a débattu, le prolongement de la ligne A jusqu'à l'aéroport est un projet fortement souhaité.

Monsieur HICKEL ?

M. Pierre HURMIC : Pas par l'Assemblée !

M. le Président Alain JUPPÉ : Pas par vous, mais par la majorité de ce Conseil, j'ai le regret de vous le dire. Voilà, c'est ainsi. La démocratie, c'est quand même la loi de la majorité, jusqu'à plus ample informé. Monsieur HICKEL ?

M. Daniel HICKEL : Monsieur le Président, Chers Collègues, je tiens aussi à souligner la qualité du rapport présenté dans sa vision globale, prenant en compte la quasi-totalité des modes de déplacement, les interactions entre ces différents modes et les services afférents. Le volet immatériel en particulier, bien au-delà du numérique, a été sensiblement développé dans l'objectif de donner envie aux citoyens d'opter pour les

transports en commun et de faire en sorte que les usagers s'approprient leurs moyens de déplacement.

Quelques remarques cependant. Autant je souscris aux objectifs ambitieux d'augmentation de l'utilisation du vélo, malgré ce qui vient d'être dit, 415 000 trajets par jour en 2020 contre 100 000 en 2009. Et à cet égard, j'aurais aimé disposer des données de 2015 et je me réjouis que vienne d'être lancée l'actualisation de l'enquête ménage-déplacement, autant ceux concernant le réseau TBC me paraissent modestes puisqu'ils sont affichés à 415 000 voyages par jour en 2020, alors que pour septembre et octobre 2015, mois certes de forte affluence, le rapport mentionne que la barre de 12 millions de voyageurs mensuels, soit 400 000 voyages par jour a été dépassée.

Par ailleurs, au plan des avancées technologiques, la question des véhicules autonomes n'est pas abordée. Or, même si la circulation urbaine n'est pas leur lieu d'utilisation le plus favorable, et même si les questions juridiques et psychologiques bien plus que techniques vont freiner le développement du parc de ces véhicules autonomes, il me paraîtrait intéressant de réfléchir dès maintenant sur les impacts positifs et négatifs de leur introduction sur les flux de circulation.

Un mot également sur la liaison Gradignan – Talence – Bordeaux - Cenon, pas tant parce que je suis dans cette Assemblée un des représentants de la première commune citée, que parce que cette liaison me paraît particulièrement importante. Importante bien sûr du fait du potentiel cité dans le rapport en nombre d'utilisateurs par jour, mais aussi par les nouveaux liens créés qu'il s'agisse de celui entre la Rive Droite et la Rive Gauche, mais aussi entre les différents sites d'enseignement supérieur, un rappel :

- 87 400 étudiants sur l'agglomération en 2013-2014 ;
- Et au moins 10 000 enseignants chercheurs et personnels administratifs et techniques ;
- Et aussi entre le site du CHU, 14 000 salariés.

Je rappelle simplement à cet égard que la vision de l'Université de Bordeaux dans le cadre de l'opération campus dès 2008 était d'intriquer le campus dans toute l'agglomération. Au-delà du choix de desservir, dès la première phase du tramway, les trois grands domaines universitaires présentés comme un atout majeur, cette nouvelle liaison entre les deux principaux Talence, Pessac, Gradignan d'une part, Carreire d'autre part, renforcera le dynamisme de ce campus de Métropole. Quant au CHU (centre hospitalier universitaire), il est très intéressé par la meilleure connexion qui sera ainsi créée entre ces sites majeurs de Pellegrin, du Haut Lévêque et de Xavier Arnozan en passant par sa direction générale de la rue Dubernat à Talence.

Autre intérêt majeur, mais ça, ça a été déjà dit, ce sera la première ligne de tramway non radiale et le rapport montre bien l'importance de l'effet structurant qu'elle revêtira.

En conclusion, je voudrais insister sur quelques points. Le rapport fait abondamment référence aux entreprises et à leur plan de déplacement et c'est tout à fait positif. Inversement, il n'y est pas fait état de plan de déplacement d'administration et en l'occurrence, la situation est très contrastée entre, par exemple, le CHU qui a un plan de déplacement très élaboré et l'université qui n'en est pas au même stade. À cet égard, même si la part des déplacements contraints – les déplacements domicile-travail ou domicile-études – a diminué fortement entre 1998 et 2009 de 29 à 23 % selon la dernière enquête ménage-déplacement, les encombrements, notamment sur la ligne B du tramway, atteignent un niveau difficilement supportable deux fois deux heures par jour. Il me paraîtrait donc particulièrement pertinent que l'université travaille sur ses propres rythmes. Et en ce qui la concerne, Bordeaux Métropole doit, bien entendu, être exemplaire.

La même réflexion vaudrait pour moi, pour la rocade bordelaise : pourquoi nous interdire d'interdire la circulation de certains véhicules en transit à certaines heures de la journée ?

Enfin, un rappel, la densité de population de l'unité urbaine de Bordeaux ne représente que 63 % de la moyenne des 11 autres plus importantes unités urbaines françaises. La traduction, vous le savez bien en raccourci, est que tout est plus cher dans la Métropole de Bordeaux. Nous avons donc l'obligation d'être encore plus efficaces que partout ailleurs, mais je ne doute pas que nous y parviendrons avec une bonne dose de volonté politique et d'intelligence collective.

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

Mme Dominique IRIART : Oui, Monsieur le Président, mes Chers Collègues, la journée internationale du câlin étant hier et non aujourd'hui et, bien que Talençaise, je m'abstiendrai de toute manifestation d'affection à l'endroit du Vice-président LABARDIN dont il sait combien elle est constante et profonde. Et dans ce même esprit de concorde, je m'abstiendrai également de renvoyer mon collègue DELLU à son inconstance dans les projets qu'il a défendus, pour sa part, depuis 20 ans en matière de desserte de Talence.

J'en viens à mon intervention telle qu'elle était prévue à l'origine. Je m'exprime au nom de mes collègues talençais et d'ailleurs, on va se retrouver sur mon expression, malgré mon démarrage d'intervention, et notamment au nom du maire de Talence qui est absent aujourd'hui. Je veux saluer naturellement comme nombre de mes collègues l'ont fait, la qualité du travail qui aboutit à ce document. La philosophie qui a animé la réflexion des acteurs, qui ont participé à son élaboration, a permis d'appréhender les déplacements sous l'angle de l'attractivité de l'offre, sous l'angle de la performance, mais aussi sous l'angle de l'intermodalité et de l'interopérabilité pour dessiner une agglomération plus apaisée et donc plus qualitative.

Je veux dire également la satisfaction des élus talençais au premier rang desquels Alain CAZABONNE qui m'a demandé d'intervenir en son absence, de voir consacrée dans le SDODM la liaison Gradignan – Talence – Médoquine par Thouars – CHR – Cenon, comme présentant un très fort potentiel parce qu'elle répond à un objectif politique majeur, celui de la diminution de la circulation automobile dans tout l'intra-boulevards et parce qu'elle dessert des lieux stratégiques, Pellegrin naturellement, mais aussi la Médoquine, porte ouverte sur le campus qui a une vocation évidente de pôle d'échanges avec le réseau ferré, le passage par Thouars inlassablement défendu par Alain CAZABONNE. Passer par Thouars permet de desservir des résidences d'habitat social, des établissements d'enseignement, l'IRTS, le Lycée hôtelier, l'IEM, des équipements publics majeurs, le stade, la piscine, le Dôme et bien sûr le quartier lui-même à très forte densité de population.

À l'heure où la Métropole s'interroge sur la meilleure façon d'accompagner les projets mis en œuvre dans les quartiers prioritaires, n'est-ce pas là une belle démonstration de soutien de notre part que d'affirmer le passage de cette ligne par Thouars. Je m'interroge en revanche sur la liaison Bassens – campus comme j'ai pu le faire en commission qui, de LIANE majeure, est prévue pour évoluer en BHNS. Sans minorer les difficultés d'actions au campus depuis Bassens, ni l'intérêt de desservir les nouveaux projets, notamment à Lormont, l'option ici envisagée me semble faire fi des principes d'élaboration du schéma de déplacement, du moins sur sa partie rive gauche.

Quid des liaisons désormais radicales et circulaires qui peuvent s'enrichir par leurs connexions ? Le développement de l'offre ferroviaire doit-il se cantonner au périurbain ? Le chemin de fer de ceinture ne pourrait-il être ici mobilisé quand le projet semble collé à la voie de chemin de fer sur la plupart du tracé ? Quoi qu'il en soit de ces éventuelles alternatives, va se poser la question du tracé que pourrait emprunter cette ligne sur Talence, pour offrir un service de LIANES majeures et de manière plus aigüe encore pour laisser passer un BHNS. J'ai bien compris que nous n'en étions pas encore au stade de la définition du tracé comme j'ai noté que celle-ci se ferait si d'autres options ne sont pas retenues, en étroite concertation avec les élus et les services de la ville. Merci.

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

Mme Nathalie DELATTRE : Monsieur le Président, Chers Collègues, dans le cadre du débat sur le SDODM, je souhaite souligner les résultats positifs que ce dernier enregistre déjà dans le quartier de Bordeaux Maritime, quartier qui, comme vous le savez, connaît un développement sans précédent avec la réalisation de deux nouveaux quartiers – Ginko et Bassins à flot – et la présence d'équipements de rayonnement international comme le Parc des Expositions, le Grand Stade ou encore la Cité du Vin que nous inaugurerons le 31 mai prochain.

Tout d'abord, souligner les excellents résultats de la fréquentation sur la ligne C depuis la mise en service des extensions. Ainsi, sur la période de septembre à décembre 2015, le nombre de validations a augmenté sur l'ensemble de cette ligne de 35 % par rapport à la même période en 2014, ce qui la place en tête des trois lignes de tramway en termes de progression. Sur le tronçon entre Ravezies et Parc des Expositions, l'augmentation est encore plus importante puisqu'elle s'élève à 38 %. Aujourd'hui, nous estimons que 85 % de l'objectif de la DUP (déclaration d'utilité publique) est atteint pour les extensions de cette ligne. Ce qui est un excellent résultat après un an de mise en service.

De souligner également que, depuis quelques semaines, nous notons des améliorations sur la régularité de la ligne B, portion Bassins à flot, zone industrielle Grand Stade et que vous êtes invité d'ailleurs, Monsieur le Vice-président - je parle à Christophe DUPRAT - à venir en débattre au prochain Conseil de quartier.

À noter que sur le tronçon Cours de Médoc et la nouvelle station Berges de Garonne, l'augmentation des validations est également importante puisqu'elle se situe à 13 %, soit à un niveau deux fois plus élevé que l'ensemble de la ligne B qui est à 7 %.

Ne pas oublier dans ce SDODM, le souhait de nombre d'entreprises et administrations ouvertes au public – DOMOFrance, CARSAT et d'autres – ainsi que les futurs habitants de la Jallère, sur la demande d'extension des lignes B et C aux fins de se connecter sur une desserte optimale de ce territoire du lac.

En complément du tramway, chaque jour, dans plusieurs points du quartier, de nombreuses personnes utilisent les parcs relais. Celui des Aubiers est régulièrement saturé, les automobilistes se garent le plus souvent dans les rues adjacentes. Ce parking ne peut malheureusement pas faire l'objet d'une extension. Un autre projet existe actuellement sur le site Quarante Journaux au Lac, il est indispensable de s'assurer que le terrain est assez grand pour faire ensuite l'objet d'un agrandissement en hauteur afin de pouvoir répondre progressivement aux demandes. Il est

indispensable également de conforter un parc relais à Latule, en particulier dans la perspective des aménagements réalisés cours Lucien Faure avec un axe structurant réservé au transport en commun, en lien avec le Pont Chaban-Delmas. Pour ce faire, je souhaiterais l'inscription de l'étude de ce projet d'envisager une articulation avec le Parc relais de Ravezies afin que les travaux débutent en 2020, date souhaitée de l'inscription au contrat de co-développement.

Le succès du VCub ne se dément pas non plus sur Bordeaux Maritime et je voudrais vous remercier, Monsieur le maire de Bordeaux, de toute l'attention que vous avez portée à l'implantation de deux nouvelles stations, l'une sur les BAF (Bassins à Flots), au pied de la Cité du Vin et l'autre à Bacalan, Rue Achard, en signant un courrier de commande à KÉOLIS.

De souligner néanmoins qu'à ce jour, nous ne disposons uniquement que d'une étude quantitative sur les chiffres de fréquentation. Serait-il possible d'envisager une étude qualitative des usagers sur l'utilisation des VCub notamment en bout de ligne ?

Enfin, Bordeaux Maritime a la chance de longer la Garonne et, à ce titre, de se doter d'un ponton supplémentaire au droit de la Cité du Vin afin d'accroître notre capacité de multi-modalité et participer au succès du BatCub qui a enregistré 243 000 voyages en 2015, soit 30 % d'évolution par rapport à 2014 et qui, en 2016, connaîtra ainsi par ce nouveau ponton une très forte croissance. Je vous remercie.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci. Alors, j'ai encore sur ma liste Monsieur MANGON et Monsieur RAYNAL. Est-ce qu'il y avait d'autres... ? Monsieur BOUTEYRE. Non ? C'est tout. Alors, Monsieur MANGON. Oui, Monsieur DUPRAT que j'avais oublié. Monsieur MANGON.

M. Jacques MANGON : Oui, Monsieur le Président, mes Chers Collègues, quitte à répéter ce qui a déjà été dit, je ne vais pas faire comme ma collègue Dominique IRIART et je vais saluer l'ampleur et la qualité du travail qui a été fourni, l'implication du Vice-président parce que nous avons ici un document qui fera référence effectivement pour les 10 ans à 20 ans qui viennent, et qui englobe l'ensemble des problématiques de transport.

Évidemment, en tant que maire de Saint-Médard-en-Jalles, je vais commencer par me féliciter très vivement du prolongement de la ligne D depuis Eysines Cantinolle vers Saint-Médard-en-Jalles et exprimer la grande satisfaction de la municipalité, des populations qui nous ont soutenus dans ce projet, qui nous soutiennent toujours. Et je crois que ça met un terme à une très grande iniquité territoriale qui frappait Saint-Médard-en-Jalles. Et quand je dis « iniquité territoriale », si je devais l'exprimer avec les mots de la rue, les mots des citoyens, je parlerais d'un grand scandale qui concernait Saint-Médard-en-Jalles en termes de desserte en transport en commun. Cette iniquité territoriale se traduisait par des éléments simples qu'il faut quand même avoir en tête : une heure, voire une heure et quart dans certains cas extrêmes de trajet en bus, aux heures de pointe pour relier le centre de Bordeaux, 55 feux à ce que m'a dit une de mes collaboratrices pour venir de Saint-Médard-en-Jalles en voiture à Bordeaux. Ce sont des contraintes qui sont relativement inacceptables dans la situation où nous sommes pour la sixième ville de l'agglomération, 30 000 habitants avec une population jeune, une population captive, qui a besoin de se déplacer en transport en commun.

Je voudrais aussi exprimer que ce projet, ce n'est pas, je l'ai souvent dit ici, le caprice d'une équipe municipale, c'est le projet qui correspond à un besoin de transport du terrain. Ce besoin de transport dépasserait largement la ville de Saint-Médard-en-Jalles comme a pu en témoigner la conférence de presse commune que nous avons tenue le 15 décembre dernier avec 7 maires du Sud Médoc qui s'associaient à notre demande de réaliser urgemment cet équipement parce que c'est aussi un besoin de desserte qui transcende les frontières de notre collectivité et qui concerne l'hinterland médoquin avec près de 30 000 habitants qui s'ajoutent aux habitants de Saint-Médard-en-Jalles à proprement parler.

Enfin, je voudrais aussi au-delà de la question de Saint-Médard-en-Jalles me féliciter de ce que, dans ce rapport, le SDODM remanié, si je puis dire, nous avançons sur la notion du tramway périurbain et qu'en quelque sorte, au travers en particulier de trois lignes : la ligne - pour faire vite - de Gradignan, la ligne de Saint-Médard, la liaison avec l'aéroport, nous franchissons, nous cassons ce signe indien qui faisait qu'on avait une espèce de tabou à considérer que le tramway était possible au-delà des limites de la rocade. Il est évidemment possible dans beaucoup d'autres pays dans le monde, des pays très en avance en matière de transport en commun, comme la Suisse, comme l'Allemagne, et depuis quelque temps dans des zones comme, par exemple, Lyon, ce sont des notions qui sont avancées. Il suffit d'adapter, comme nous avons pu le voir lors de notre déplacement à Besançon, les conditions de réalisation du tramway à des liaisons qui ne nécessitent pas des arrêts tous les 500 mètres.

Enfin, je voudrais bien sûr dire je ne suis ni sourd, ni aveugle et j'ai entendu que la prolongation de la ligne D ne faisait pas exception à tout ce qui se passe pour les grands projets de transport. Ça a déjà été le cas pour la ligne D. On se souvient des *Ovari* qui ont suivi l'annonce du passage dans Bordeaux, les *Ovari* qui ont suivi le passage dans la ville du Bouscat. Il en faut, c'est comme ça et je trouve normal qu'il y en ait encore ici. Mais je souhaiterais quand même que ces critiques s'appuient sur des éléments plus objectifs que ceux que j'ai entendus jusqu'alors.

Je me permettrais d'ailleurs de faire un petit clin d'œil, mais très amical à Gérard CHAUSSET. J'ai bien entendu et ça ne surprendra personne, qu'il est un défenseur très vigilant du BHNS, tellement vigilant d'ailleurs, mais je le dis avec le sourire, qu'il le souhaite partout sauf dans la ville dont il est lui-même Adjoint. Et bien entendu, c'est un élément qu'il faut avoir en tête parfois. Je n'ai pas manqué de le relever.

Mais pour aller plus sérieusement sur les critiques de fond qui ont voulu nous être apportées sur ce dossier-là, je crois qu'elles manquent de solidité, de robustesse, en particulier on nous brosse un tableau parfaitement apocalyptique de la situation de l'environnement, si on faisait cette prolongation. Et je voudrais rappeler qu'on fait beaucoup de confusions là-dedans. D'abord, on fait une confusion sur les contraintes du chantier et sur l'impact sur l'environnement. L'impact sur l'environnement est pratiquement nul, les contraintes du chantier existeront comme elles ont existé ailleurs. Je voudrais rappeler à cet égard que nous allons voter aujourd'hui même dans une délibération qui va suivre sur la ZAC (zone d'aménagement concerté) de Carès Cantinolle la construction de 750 logements sur une zone qui est exactement dans la même situation de proximité vis-à-vis des sources et vis-à-vis de la zone Natura 2000 que l'est le tracé que nous allons approuver au travers de la prolongation de la ligne D, exactement la même notion de proximité. Et pourtant, bien entendu, ce projet ne suscite pas l'indignation des mêmes groupes de pression que précédemment qui, ici, n'ont rien eu à trouver contre, alors que 750 logements en termes de fondation, évidemment, c'est un petit peu plus compliqué que de passer sur une ligne de ballasts déjà existante.

Je voudrais également dire que ce tracé souffre d'une difficulté, c'est que pour aller à Saint-Médard, nous devons passer par le territoire du Haillan, c'est comme ça, c'est la géographie et je n'y peux rien. Ce n'est pas moi qui ai dessiné les contours, c'est venu bien avant nous, c'est comme ça. Et pour aboutir à Saint-Médard-en-Jalles, donc mettre un terme à cette iniquité que je dénonçais, il faut trouver des systèmes qui soient performants. Je crois qu'à ce moment-là, d'abord, j'ai trouvé que l'intervention de mon collègue était un peu faite avec le casque à pointe, je crois qu'on peut faire autre chose qu'avoir ce type de rapport entre nous. On peut être plus, comment dire, bienveillant. Et nous devons aussi partager des actions communes. Nous sommes ouverts à toutes les solutions, mais si la solution qui nous est proposée, c'est de mettre Saint-Médard-en-Jalles à 1 heure 05 en tramway du centre de l'agglomération, c'est-à-dire exactement le temps que nous dénonçons aujourd'hui et de faire dépenser de 120 à 150 millions contre 40 à 60 pour notre projet, ça n'est évidemment pas une solution.

Moi, j'appelle tout simplement à ce qu'on sache dépasser les égoïsmes municipaux, qu'on arrive à travailler ensemble avec des éléments qui sont un peu des éléments objectifs. Et nous saurons, comme nous l'avons fait, je le disais tout à l'heure à Carès Cantinolle, prendre en considération les contraintes du chantier qui ne sont pas des impacts sur l'environnement.

Voilà mes Chers Collègues ce que j'avais à dire. En revenant sur l'élément central, la satisfaction de la ville de Saint-Médard-en-Jalles pour remédier à ce qui était une absolue iniquité territoriale.

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

M. Franck RAYNAL : Monsieur le Président, mes Chers Collègues, tout d'abord, moi aussi, je souhaite souligner la qualité, l'ambition du travail qui a été mené sous la férule bienveillante du maire de Gradignan. Et je voudrais insister juste sur deux éléments qui concernent plus spécifiquement Pessac. D'abord pour dire que si Pessac a connu une extension du tramway jusqu'à l'Alouette qui est en service depuis juin et qui est en train de prendre toute son importance, force est quand même de constater que l'engorgement notamment automobile sur Bersol et la zone universitaire, oblige et m'oblige à demander la mise en œuvre aussitôt que possible des deux liaisons qui sont annoncées dans ce document.

La première, la liaison que j'espère par tramway qui relierait Cenon à Gradignan et qui permettrait d'accompagner ainsi l'actuelle rénovation de tous les campus universitaires publics, Carreire bien sûr, il en a été question tout à l'heure, et puis Pessac, Talence, Gradignan. Daniel HICKEL a bien détaillé l'ensemble des avantages qui sont attachés à cette desserte, je ne reviendrai pas dessus, tout cela bien sûr en assurant également le lien indispensable entre les différentes implantations du CHU Pellegrin, jusqu'à Haut Lévêque, et au-delà de Haut Lévêque la zone économique de Bersol. Ça, c'est pour la première liaison.

La deuxième liaison, c'est celle dont beaucoup d'orateurs précédents ont parlé également, c'est la liaison, là par BHNS, entre la zone aéroportuaire et l'Alouette qui s'étendra au Nord vers le Haillan et au Sud vers Bersol, là aussi, et Gradignan. Cette liaison périphérique me semble essentielle dans le désengorgement de la rocade et de Pessac en particulier. La synergie est, là aussi, évidente avec des études qui ont été menées, qui sont en cours, qui vont être rendues puisqu'elles sont achevées, sur le Grand Bersol et dont nous parlerons au prochain Conseil de Métropole, au moment où

j'aurai l'honneur de présenter la nouvelle OIM (organisation internationale pour les migrations), donc campus Valley Creative.

Mais je souhaite, là aussi – et je limiterai mon intervention à ces deux aspects – attirer l'attention sur deux écueils qui pourraient s'avérer majeurs pour cette dernière liaison et dont j'ai parlé hier soir, lors de la troisième réunion de concertation, dont Gérard DUBOS nous a parlé également tout à l'heure, sur la desserte Aéroport – Gare Saint-Jean.

- La première, c'est d'abord les délais que je déplore dans la rénovation de la Gare de l'Alouette qui était annoncée pour des délais très rapides, y compris dans une convention dont la Métropole était cosignataire avec la Région et la ville et SNCF (société nationale des chemins de fer de France) Réseau. Enfin, c'était RFF (Réseau ferré de France) à ce moment-là, c'est devenu SNCF Réseau, c'était en décembre 2014. Et quelques mois plus tard, nous avons appris qu'il y aurait un retard ; un retard qui a été annoncé unilatéralement par la SNCF qui, donc, reniait sa signature et ceci en dépit des oppositions officielles et appuyées des trois collectivités :
 - ✓ Région,
 - ✓ Métropole, c'était Christophe DUPRAT qui avait siégé dans la réunion où on avait établi le principe de cette opposition,
 - ✓ et bien sûr la ville de Pessac.
- Le deuxième écueil, c'est bien sûr le fait que nous puissions enfin respecter la régularité et le cadencement des TER (train express régional). Cette liaison n'aura de sens qu'à partir du moment où elle est bien coordonnée avec les TER et avec la liaison vers la Gare Saint-Jean. Je rappelle qu'en décembre, ce sont 15 % des trains Saint-Jean – Arcachon qui passent par Pessac, qui ont été annulés. Je ne parle bien sûr pas des retards. L'ensemble de ces éléments font qu'aujourd'hui, que les élections sont passées, il conviendra que la Région prenne toute sa part dans ce qui doit être, bien sûr, sa contribution sur ce domaine en particulier, à la réussite de cette partie pessacaise du SDODM. Je vous remercie.

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

M. Jacques BOUTEYRE : Monsieur le Président, mes Chers Collègues, vous allez sûrement trouver des redites par rapport à ce qu'a affirmé notre maire, Jacques MANGON. Ça vous prouvera tout au moins qu'à Saint-Médard-en-Jalles, il y a une cohérence et une volonté commune d'aller vers une solution que nous prôtons.

En tant qu' élu Saint-Médardais, je voudrais porter témoignage ici du vif mécontentement des Saint-Médardais en regard des prises de position parues dans la presse, en particulier dans le 20 minutes du 13 janvier et portant jugement sur le choix et l'attente de nos concitoyens. Alors que Monsieur le Maire, Jacques MANGON et nous-mêmes, remettons 5 267 premières pétitions au Président JUPPÉ, d'aucuns se rependaient dans la presse pour tenter d'assassiner la démarche du collectif grande ligne D, visant à obtenir l'extension de la ligne D jusqu'à Saint-Médard-en-Jalles. Après 30 ans d'une gestion qui a fait de notre commune la grande oubliée du quadrant Nord-Ouest, aucun argument ne nous a été épargné. La proximité de la zone Natura 2000, alors que nous nous proposons de passer en tangente de cette zone et que cette zone comporte aujourd'hui le passage de la 215 et d'une route de Cantinolle, oui.

Je voudrais remercier également, dans le cadre de cet article, Madame le Maire du Haillan qui s'inquiète dans ce même article de la santé des Saint-Médardais qui pourrait être incommodée par la présence de ce tramway. Je la rassure, nous prenons grand soin de nos concitoyens.

M. le Président Alain JUPPÉ : Bien, mes Chers Collègues, là, on parle de l'intérêt général et on ne règle pas les problèmes intercommunaux. Alors, si on peut avancer maintenant, allez-y.

M. Jacques BOUTEYRE : Puis, vient le registre de la proposition d'un prolongement par la ligne A, un tracé auquel nous avons déjà renoncé pour des raisons de coût. D'autre part, que penseraient les Saint-Médardais si nous poursuivions sur un tracé qui, à chaque voyage, nous permettait de visiter en plus d'une heure le Haillan, Mérignac, Pessac, le CHR pour aboutir Place Pey Berland ? Ce que veulent nos habitants, c'est un moyen de transport rapide et efficient, et excusez la terminologie, pas un « promène-couillons ».

Le fin du fin de ces articles, c'est la prise de position partisane du groupe Europe Écologie les Verts qui occupe en ce lieu, le poste de Président de la Commission des transports. Comment pouvez-vous, Monsieur, vous féliciter de l'arrivée du tramway sur Mérignac, moyen de transport en site propre, allégeant la circulation sur la rocade, disiez-vous, et considérer que ce qui est bon pour vous n'est pas bon pour les autres ! « Un projet mort-né », voilà les paroles que vous utilisez dans ces articles. Et je considère que cette affirmation manque de hauteur de vue et d'indépendance au regard de votre fonction. Ces 5 267 premières signatures déposées en seulement deux mois, ce qui équivaldrait typiquement à 40 000 signatures à l'échelle d'une ville comme Bordeaux, vous imposent *a minima* retenue et objectivité pour aborder ce dossier en toute indépendance.

Je terminerai en disant que notre commune a besoin de ce moyen de transport moderne pour accompagner le développement de notre ville et surtout – ça a été évoqué par le Vice-président Alain ANZIANI – accompagner le développement du bassin d'emploi, secteur Aéronautique Espace et Défense. Je vous remercie Monsieur le Président.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci. Je cherchais un nom pour le BHNS Bordeaux – Caudéran – Saint-Aubin, je l'ai trouvé. On va tester « promène-couillons », on va voir si ça marche.

M. Jacques BOUTEYRE : Je vous remercie.

M. le Président Alain JUPPÉ : Monsieur DUPRAT ?

M. Christophe DUPRAT : Oui, Monsieur le Président, mes Chers Collègues, j'ai bien l'impression que tout a été dit, même au-delà, je pense, de ce qu'on pouvait imaginer. Je voudrais que nous ayons tous conscience du caractère stratégique du document que nous avons sous les yeux aujourd'hui. Nous nous engageons pour, sans doute, plus d'une dizaine d'années avec des livraisons au fil du temps, des aménagements au fil du temps. Et je voudrais, comme l'ont fait mes collègues, remercier les services pour

l'avoir vécu un peu de l'intérieur. Michel LABARDIN n'a pas ménagé de nombreux allers et retours, c'est normal en transport, de nombreux rendez-vous, de nombreux arbitrages et qui arrivent aujourd'hui à un document qui me paraît consensuel.

Alors, je vais m'accorder quelques instants pour être peut-être le seul...

M. le Président Alain JUPPÉ : Ne soyez pas trop généreux, en vous accordant quelques instants.

M. Christophe DUPRAT : ... être celui qui va défendre le BHNS, non pas comme un caprice métropolitain, mais simplement parce que nous sommes allés le voir fonctionner ailleurs et qu'il fonctionne ailleurs. Et ce qui fonctionne ailleurs, pourquoi ça ne fonctionnerait pas ici sur notre agglomération ? Alors, bien évidemment, il n'est pas dans mon envie de le mettre partout, mais au moins de le tester. Et on pourra en parler après, lorsqu'on aura vu. Pour l'instant, on parle de quelque chose qui existe ailleurs, qui fonctionne ailleurs. Le Grenelle III a fait la part belle en investissement sur ce mode de déplacement. Donc, il faut le mettre parce que si on ne fait pas quelque chose rapidement, on continuera jusqu'en 2022 à mettre une heure depuis le quadrant Nord-Ouest ou une heure et demie pour rejoindre Bordeaux. Et là, on propose une solution d'amélioration dans les quelques années qui viennent.

Comme ça a été dit tout à l'heure, ce quadrant Nord-Ouest est, sans doute, celui qui a eu l'augmentation de population la plus importante, avec trois chiffres d'augmentation depuis 1962. On avait 600 %, 700 %, 800 % d'augmentation de population, 11, 12, 16 % depuis le dernier recensement. Ça veut dire que ce quadrant, pour des raisons qui sont celles-là, n'a pas été desservi jusqu'à présent, mais c'est l'occasion de faire un geste et on vous le propose dans ce document.

Pour mettre un peu d'huile dans les rouages de tous ces déplacements et toutes ces mobilités, il me semble, Monsieur le Président, que le Syndicat de transport sera un élément indispensable parce que pour faire fonctionner le ferroviaire, pour faire fonctionner le car, le bus, le tramway, le vélo, la marche à pied, il faut se mettre à plusieurs autour d'une table, certes les grandes collectivités – au Conseil départemental, au Conseil régional, notre Métropole –, mais aussi ces clients qui sont dans les intercommunalités qui nous entourent. C'est à ceux-là qu'il faut expliquer qu'il faut laisser sa voiture en périphérie et terminer dans nos moyens de transport. Et nous avons un dialogue à nouer avec eux.

Pour terminer mon intervention et je ne suis pas loin des trois minutes, je voudrais dire que tous ces projets sont intéressants. Nous allons les payer, nous allons financer l'investissement, mais n'oubliez jamais qu'il y aura du fonctionnement derrière et que parce qu'un service de transport est toujours déficitaire et si nous atteignons nos objectifs de notre DSP, c'est-à-dire 40 % de recettes sur dépenses, il y aura quand même 60 % de déficit à financer. Et en 2020, l'investissement sera aussi lourd que le fonctionnement. Merci.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci. Pas d'autre inscrit ? Je vous demande maintenant vraiment de limiter vos interventions parce que les Vice-présidents concernés vont répondre. Monsieur CHAUSSET ?

M. Gérard CHAUSSET : Oui, comme j'ai été interpellé juste deux fois, un petit peu de façon sarcastique.

M. le Président Alain JUPPÉ : Oh, ce n'est pas fait pour...

M. Gérard CHAUSSET : Ce n'est pas grave.

M. le Président Alain JUPPÉ : Ce n'est pas fait pour blesser profondément, vous pratiquez assez bien...

M. Gérard CHAUSSET : Je pense qu'il ne faut pas entrer dans les guerres picrocholines sur ce sujet. Il y a une priorité, c'est le BHNS comme a dit Christophe DUPRAT, ce dossier, on le soutient. Après, sur un prolongement éventuel de la ligne D, je pense que faisons la priorité, faisons une étude et on verra puisque, pour le moment, on travaille beaucoup au doigt mouillé. Donc, ce sera bien d'avoir des choses sérieuses.

M. le Président Alain JUPPÉ : C'est exactement ce qui est prévu. Le BHNS, nous allons le tester. Mais je dis d'emblée que ça ne signifie pas qu'on abandonne le tramway. Voilà, on calculera à chaque fois quel est le mode de transport le plus efficace et qui a le meilleur rapport qualité/prix.

Madame TERRAZA voulait répondre sur le vélo, je crois, ou les déplacements doux. Et puis, ensuite, je demanderais à Michel LABARDIN de réaliser le tour de force, d'essayer de répondre synthétiquement à tout ce qui a été dit.

Mme Brigitte TERRAZA : Très rapidement, Monsieur le Président, juste pour répondre évidemment à l'intervention de Monsieur HURMIC. Déjà, je m'inscris en faux, je n'ai pas dit que le vélo ne coûtait rien. J'ai dit qu'au regard des centaines de millions d'investissements sur les TCSP et le fonctionnement, Christophe DUPRAT vient de le rappeler, la politique vélo à mettre en œuvre doit effectivement être mise en œuvre et qu'on ait les moyens de le faire si on le veut. Là-dessus, voilà ! Après, c'est faire injure quand même et aux gens qui travaillent sur cette délégation et à Clément ROSSIGNOL qui était en charge de cette délégation, de dire que c'est indigent et que rien n'a été fait. Par contre, effectivement, il faut se poser la question et je n'ai dit que cela... Moi, je me réjouis qu'aujourd'hui, on pose les modes alternatifs en même temps que le SDODM, ça n'a jamais été fait. On était d'un côté sur les grosses infrastructures, sur les gros investissements, et six mois après, on présente un plan vélo comme ça. Moi, je trouve intéressant que dans la chaîne des mobilités, tout soit évoqué.

Maintenant, ça ne veut pas dire qu'il n'y a pas beaucoup de choses à faire, je suis totalement d'accord avec vous. La première des choses, c'est de faire le bilan de ce plan vélo 2012. Il était ambitieux, il n'a pas été mis en œuvre dans beaucoup d'orientations. Pourquoi ? Peut-être parce qu'il n'y a pas eu les budgets qui ont été en phase. Je pense que c'est ça dans la majorité des cas. On va se poser la question. Et effectivement, on verra ce qui mérite d'être poussé ou pas.

Deuxièmement, sur les voies cyclables, évidemment, les deux freins au vélo, on les connaît. C'est un, le manque de circulation cyclable sécurisée, et ça, effectivement, aujourd'hui, on voit bien que les axes de tram ont tous des pistes cyclables. Ce n'est pas là que moi, je les aurais mises d'ailleurs parce que quand il y a le tram, on prend le tram, et puis voilà ! Mais cela étant, c'est comme ça. Il y a aussi là... et c'est la raison pour laquelle je rencontre tous les élus maires, c'est que le plan, vous parliez du REVE, le Réseau Express Vélo, les préconisations qu'avait faites la Métropole n'étaient pas toujours en phase avec celles que les maires, eux, voulaient pour leur territoire. Donc, il faut coordonner tout ça, c'est ce bilan que nous sommes en train de faire, c'est un peu long, j'en conviens, mais je pense qu'il vaut mieux avoir un bon bilan, un bon diagnostic et revenir vers vous dans quelques mois avec un nouveau plan vélo actualisé... et là, effectivement, c'est comme ça que je concluais mon intervention, j'espère que les moyens et les budgets en phase de ce plan vélo seront soutenus par notre Assemblée. Voilà ce que je voulais dire, merci.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci Madame. Monsieur LABARDIN.

M. LABARDIN : Oui, Monsieur le Président, mes Chers Collègues, je crois qu'il serait inutile de faire les commentaires des commentaires. Toutes les contributions ont été intéressantes, fouillées et charpentées. Je veux retenir qu'il y a, me semble-t-il globalement, un accord, non seulement sur la philosophie des mobilités, mais sur un certain nombre d'actions structurantes qui vont être extrêmement profitables à notre réseau.

Bien évidemment, des améliorations sectorielles sont à apporter et le dialogue continue, d'abord parce que les programmations ne sont pas toutes établies, ensuite, parce qu'il s'agit bien d'une stratégie des mobilités et que la stratégie ne peut pas aborder tout en détail. Donc, telle ou telle absence d'éléments détaillés ne doit pas nous conduire à des caricatures ou à des polémiques inutiles. Je crois que nous allons approfondir ce document. Mais cette feuille de route, je crois, non seulement va dans le bon sens, mais va permettre à tout le monde de s'y retrouver. Donc, je ne détaille pas bien évidemment les demandes des uns et des autres qui sont parfaitement légitimes. Je crois que cette stratégie coordonnée est bien comprise, qu'il faut maintenant poursuivre sa mise en œuvre et trouver progressivement la hiérarchisation qui convient.

Permettez-moi un petit clin d'œil personnel en fin de ce long parcours d'abord pour dire, évidemment, vous comprenez ma gêne d'avoir été au carrefour de plusieurs effusions contraires, il y a quelques instants, notamment de mes voisins et amis talençais. Je les remercie de leur prise de position. Jusqu'à Monsieur CHAUSSET qui nous a dit ce matin, comme il le dit dans la presse, « La ligne de Gradignan ne verra pas le jour de sitôt ». Je me suis toujours interrogé naïvement de savoir s'il s'agissait d'un regret ou d'une satisfaction. Mais compte tenu de ses positions durables et constantes, malheureusement, je connais la réponse. Mais ça montre bien la difficulté de l'exercice auquel je me suis astreint, c'est-à-dire défendre un territoire, mais, en même temps, être pétri de l'intérêt métropolitain pour faire droit à tous et pouvoir laisser une trace qui apportera de la plus-value et de la bienveillance pour nos concitoyens. Merci.

Applaudissements

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci Monsieur le Vice-président. J'ai noté, moi aussi, ce matin dans la presse que Monsieur CHAUSSET avait décidé de fermer le Pont de

pierre. Donc, j'en ai pris note en lisant le journal. Mais enfin, on va continuer à en discuter. Donc, les applaudissements qui viennent de vous être adressés sont tout à fait mérités parce que je voudrais souligner le fait que ce document, il n'est pas sorti comme ça en quelques semaines de nos crânes, c'est le fruit d'un long travail, d'abord d'élaboration par les services que je veux, à nouveau, féliciter et remercier, notamment Monsieur FONTAINE et l'ensemble de ses collaborateurs, et puis des élus, des maires. Il y a eu des allers et retours, des critiques, des modifications qui ont été faites, Monsieur TURON l'a signalé parmi d'autres. Donc, c'est un très gros travail.

C'est un document stratégique, comme l'a dit Michel LABARDIN, il faut maintenant passer du stratégique à l'opérationnel. Et ça va demander beaucoup d'approfondissements, beaucoup de travaux complémentaires. Je ne vais pas revenir sur ce qui a été dit, le prolongement de la ligne D, j'ai bien noté les divergences d'appréciation, mais on va continuer le travail. J'ai bien noté aussi la vigueur de la charge de Madame DE FRANÇOIS, nous avons échangé à plusieurs reprises des correspondances à ce sujet.

Je voudrais quand même me réjouir avec vous, Chère Madame, que grâce à la mise en service du tram du Médoc, dans quelques semaines, dans quelques mois maintenant, on puisse gagner pratiquement 25 % du temps pour aller de Parempuyre en centre-ville. Au lieu de mettre 1 heure 03, il y aura 16 minutes de moins. Vous voyez que Parempuyre n'est pas oubliée et elle ne le sera pas demain. Donc, on va continuer sur tout cela dans le cadre d'une contrainte budgétaire qui est ce qu'elle est et il y aura donc des arbitrages à faire. Je rejoins aussi totalement ce qu'a dit Madame TERRAZA. J'ai dit « *document stratégique* », on annonce un plan vélo. Le plan vélo, il va se faire, il va se construire. Évidemment, il vous sera présenté le moment venu, tout n'est pas achevé avec ce document.

Je vais donc maintenant le mettre aux voix. Qui est contre ? Qui s'abstient ?

Mme Véronique FERREIRA : Abstention pour Monsieur FELTESSE dont j'ai la procuration.

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur MAMERE,
Madame BOUTHEAU, Madame
CASSOU-SCHOTTE, Monsieur
CHAUSSET, Monsieur COLOMBIER,
Madame DELAUNAY, Monsieur
DUBOS, Monsieur FELTESSE,
Monsieur HURMIC, Monsieur
ROSSIGNOL-PUECH;

M. le Président Alain JUPPÉ : Je vous en remercie. Il est donc approuvé à une très large majorité et cela reflète nos débats qui ont montré qu'il y avait une adhésion aux grandes orientations de ce plan stratégique. Je m'en félicite donc. Nous avons donc maintenant un plan. Je crois que c'est très important de savoir où on va aller dans les 5 à 10 ans qui viennent. Donc, ça va bien faciliter nos décisions.

Il nous reste quatre ou cinq projets de délibération que nous allons maintenant regarder avec beaucoup d'allant.

M. Patrick BOBET : Dossier 18, c'est Madame Chantal CHABBAT qui va pallier l'absence d'Alain DAVID pour nous parler de la mise en œuvre du service civique à Bordeaux Métropole.

M. DAVID

(n°18) Mise en œuvre du service civique à Bordeaux Métropole - Décision (2016-18 ; 30652)

Mme Chantal CHABBAT présente le rapport.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci, je crois que c'est le groupe communiste qui avait demandé le dégroupement de cette délibération ? Non, c'est Madame DELAUNAY ?

Mme Michèle DELAUNAY : Monsieur le Président, je ne veux pas me priver de rendre hommage à notre gouvernement et je suis sûre que vous irez dans le même sens que moi avec un objectif de 350 000 jeunes en service civique et 700 millions d'euros supplémentaires pour ce dispositif. Je salue aussi l'élargissement du service civique vers les services publics, et nous en donnons l'exemple, tous les ministères accueilleront des postes d'ici à l'an prochain :

- Culture : 16 000,
- Intérieur : 3000,
- Éducation nationale : 10 000,
- 25 000 pour la Santé,
- et pour le Sport 15 000.

Ces missions de service public sont importantes et elles permettront de découvrir le rôle joué par nos institutions et je pense bien sûr à celle dans laquelle nous sommes aujourd'hui.

Aussi, je l'avoue, je trouve le nombre de 50 missions un peu restreint au regard de cette très belle ambition. Je plaide aussi pour que le service civique soit valorisé dans le cursus professionnel des jeunes, car je crois qu'on apprend souvent beaucoup plus en six ou neuf mois de service civique qu'en un an de bancs d'université. Ceci n'étant bien évidemment pas une généralité.

Je voudrais rappeler les chiffres :

- fin 2012, il y avait 20 000 jeunes en service civique ;
- mars 2015 : 85 000 ;
- janvier 2016 : 120 000.

Et je souhaite beaucoup, Monsieur le Président, que notre Métropole s'engage davantage pour que nous obtenions tous, en pleine adhésion réciproque, ce bel objectif de 350 000.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci. Le gouvernement vous saura gré de ce soutien vibrant, « *les chants désespérés sont les chants les plus beaux* », c'est bien connu. Monsieur PADIE ?

Mme Michèle DELAUNAY : Je trouve ça très petit, très honnêtement.

M. le Président Alain JUPPÉ : Oui, bien sûr, ça ne m'étonne pas. **Monsieur PADIE** ?

M. Jacques PADIE : **Monsieur le Président**, Chers Collègues, je n'aurai pas la même emphase que **Madame DELAUNAY**.

Mme Michèle DELAUNAY : C'est dommage.

M. Jacques PADIE : Le service civique fut créé en 2010 et devait s'adresser à des jeunes de 16 à 25 ans désireux d'apporter leur contribution au mieux-vivre, notamment des personnes en difficulté. Depuis, ce dispositif a été renforcé chaque année par le gouvernement actuel. En 2015, il concernait 120 000 jeunes et l'objectif est d'atteindre la moitié d'une classe d'âge d'ici 2018, soit, cela a été dit, 350 000 personnes. Dans le même temps, le budget qui lui est consacré passera de 300 millions d'euros à un milliard d'euros d'ici deux ans ; c'est un sacré effort dans cette époque de pénurie revendiquée.

S'il vous plaît, on pourrait avoir un petit peu de silence ? Ça serait d'une part poli surtout de la part d'un ancien Ministre, je vous remercie **Madame**.

Il faut dire que le champ d'application de ce service volontaire s'est profondément élargi, allant des associations aux collectivités locales, ministères et administrations, en passant même par des entreprises à but non lucratif. En fait, le service civique s'est éloigné de sa vocation initiale, à savoir renforcer la cohésion et la mixité sociale. En ces temps où 23 % des jeunes de moins de 25 ans sont au chômage, ces petits contrats, payés 500 euros mensuels - ça a été rappelé - dont 100 euros à la charge de l'employeur, sont surtout considérés par ces volontaires comme une expérience professionnelle de plus, faute d'un véritable emploi. En effet, seulement 10 % de ces jeunes disent l'effectuer pour des raisons citoyennes. De plus, en 2012, 42 % d'entre eux possédaient un niveau équivalent ou supérieur à Bac + 2 et 18 % un niveau allant de la licence au doctorat. Dès 2014, la Cour des comptes alertait sur le fait que les principaux bénéficiaires l'assimilaient plus à un outil d'insertion, brouillant ainsi les objectifs initiaux.

Il n'est pas audacieux de constater que le recrutement des volontaires du service civique calque parfaitement les réorganisations du travail en rapport avec l'austérité, comme à Pôle Emploi ou à la Caisse d'Allocations Familiales (CAF) où ils aident à la mise en place de la dématérialisation des dossiers. Cette vision ne peut pas être démentie après les dernières propositions du **Président de la République** qui confirme la précarisation de l'emploi et la remise en cause du Code du travail entraînant de fait une dégradation de la protection sociale des salariés.

Pour finir, officiellement, le volontariat du service civique ne devrait pas se substituer au travail des salariés, mais démenti par les faits, nous pensons qu'il ne faudrait pas que la belle idée du service civique s'oppose à celle du service public et c'est pour cela que nous voterons contre cette délibération. Je vous remercie.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci. Ce que je regrette parce qu'au-delà de la boutade, je partage le point de vue de Madame DELAUNAY, c'est une très belle opération. Je vois ces jeunes en service dans ma ville, à Bordeaux et c'est vraiment pour eux une chance qu'ils saisissent souvent avec beaucoup d'enthousiasme et beaucoup d'efficacité.

Donc, vote contre du groupe communiste, c'est ça ? Pas d'autre vote contre ? Pas d'abstention sur cette délibération ? Merci.

Majorité

Contre : Madame MELLIER, Madame BEAULIEU, Madame BLEIN, Monsieur FEUGAS, Monsieur GUICHARD, Monsieur PADIE

M. Patrick BOBET : Dossier 29, Michel DUCHÊNE : ZAC Carès Cantinolle à Eysines.

M. le Président Alain JUPPÉ : Attendez, il y avait avant le 28.

M. Patrick BOBET : Pardon, j'ai sauté celui-là, autant pour moi, pardon. Michel HÉRITIÉ supplée l'absence de Patrick PUJOL pour nous parler d'une remise gracieuse.

M. le Président Alain JUPPÉ : Pour en parler rapidement parce que c'est 2 000 euros, donc, on ne va pas y passer des heures.

M. PUJOL
(n°28) Remise gracieuse - Décision - Autorisation
(2016-28 ; 30661)

M. Michel HÉRITIÉ présente le rapport.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci. Monsieur COLOMBIER souhaitait s'exprimer là-dessus.

M. Jacques COLOMBIER : Oui, Monsieur le Président, c'est une somme certes minime, mais je pense que ce dossier montre le fait de déresponsabiliser les gens sur ce genre de situation. Il s'agit d'une personne en effet qui, avec son véhicule - même pas son véhicule, c'était le véhicule d'une amie, je crois - a détérioré un peu les matériaux publics à un carrefour. Certes, elle a des revenus extrêmement minimes, c'est le moins qu'on puisse dire, mais je pense qu'on aurait pu au moins, j'allais dire, lui demander, mois après mois, une somme extrêmement modeste sans doute, mais de façon quand même à marquer le coup, si je puis dire. Et je trouve qu'il est un peu facile de remettre comme ça, gracieusement. Je pense que si cette personne avait eu des revenus plus importants, on l'aurait exigé, ce qui est normal. Je pense que c'est une question de principe. Donc, voilà, je ne suis pas contre le fait qu'on puisse faire un

geste, en effet, mais la gratuité totale dans ce genre de situation, je ne l'approuve pas. Je voterai donc contre, sur le principe, cette délibération. Merci.

M. le Président Alain JUPPÉ : Il s'agit en effet d'un geste d'humanité vis-à-vis d'une personne qui a de très faibles revenus. Donc, contre, est-ce qu'il y a d'autres oppositions ? Pas d'abstention ? Merci.

Majorité

Contre : Monsieur COLOMBIER

M. Patrick BOBET : Dossier 29, Monsieur DUCHÊNE : ZAC Carès Cantinolle.

M. DUCHENE

(n°29) Eysines - ZAC Carès Cantinolle - Dossier de réalisation - Programme des équipements publics - Traité de concession - Délégation du droit de préemption - Décisions - Autorisations - Approbations - Prévisions (2016-29 ; 30648)

Michel DUCHÊNE présente le rapport.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci. Le groupe communiste souhaitait dégroupier cette délibération. Madame BLEIN.

Mme Odile BLEIN : Monsieur le Président, Chers Collègues, c'est une opération de grande importance qui nous est présentée, d'abord parce qu'il s'agit de la première grande opération prise en charge par La Fab dans le cadre des opérations « 50 000 logements » autour des axes de transport collectif. Avec 750 logements, c'est une opération d'ampleur qui est en effet engagée d'autant qu'elle l'est dans un secteur aux enjeux écologiques notables, considérant la présence des sources de Cantinolle et l'enjeu de protection de l'eau potable. C'est une zone importante enfin parce qu'elle entend redonner de la cohérence dans un secteur où l'installation d'activités économiques s'est faite de manière anarchique et où la présence de population nomade ou sédentarisée exige des réponses sociales adaptées.

Dans ces conditions, nous considérons que le projet présenté est ambitieux et qu'il correspond correctement aux enjeux fixés au bémol près, évidemment, des logements sociaux. Cette opération est, en effet, dans les clous fixés par la Métropole à la Fab, c'est-à-dire avec une répartition en trois tiers entre logement social, accession sociale ou modérée et accession libre. Avec cette règle, nous l'avons déjà dit, la Métropole ne se donne pas les moyens de répondre aux besoins de la majorité des ménages de l'agglomération puisque 70 % d'entre eux sont éligibles aux critères de logements sociaux. 30 % de logements sociaux, c'est donc insuffisant. Mais nous notons avec intérêt les efforts qui sont réalisés sur les 70 % de logements restants. Qu'ils soient libres ou en accession abordable, le travail qu'entend réaliser La Fab sur les prix de vente constitue des pistes intéressantes pour la Métropole. Cette expérience est à observer de près, ce que nous ferons.

Sur le logement, j'ajouterais que la prise en compte des populations déjà installées sur Carès Cantinolle aurait peut-être dû nous interroger sur l'intégration de logements d'urgence dans cette opération. C'est une discussion que nous avons eue en Commission urbanisme et notre groupe est assez favorable à ce que la Métropole définisse une règle qui systématise la programmation de logements d'urgence pour les personnes en difficulté dans toutes les opérations d'aménagement.

Enfin, c'est avec satisfaction que nous voyons réapparaître dans cette opération l'ambition issue du dernier mandat autour des 50 000 hectares pour la nature, tant sur la partie Carès que sur la partie des sources de Cantinolle. Ces opérations 50 000 hectares sont un accompagnement indispensable de l'urbanisation grandissante de notre agglomération. À l'heure de la discussion parlementaire sur la biodiversité, la revitalisation de ces programmes nous semble indispensable. Nous voterons donc bien sûr pour cette délibération. Je vous remercie.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci. Oui Monsieur GUICHARD.

M. Max GUICHARD : Non, un petit clin d'œil, c'est une démarche très positive que nous apportons à Christine BOST pour son rétablissement.

M. le Président Alain JUPPÉ : Voilà un geste délicat auquel nous nous associons bien sûr. Qu'est-ce que je voulais dire ? Vous m'avez troublé là. Oui, je voulais dire que je rejoignais Madame BLEIN sur l'idée et nous l'avons décidé en Bureau – je parle sous le contrôle de Jean TOUZEAU – d'avoir dans ces opérations systématiquement une réservation pour des structures permettant d'accueillir des populations en situation de fragilité : maison de famille, maison relais ou des choses de ce type. Donc, là, c'est peut-être un coup parti, mais il faudra qu'à l'avenir, on soit vigilant là-dessus.

Monsieur le Président de La Fab ?

M. Jacques MANGON : Oui, Monsieur le Président, Chers Collègues, quelques mots pour dire que je suis très heureux que nous ayons pu lancer ce programme. Ce programme est un programme intéressant parce qu'il est au confluent de plusieurs objectifs, des objectifs traditionnels de la Fab tels qu'ils ont été rappelés en particulier dans l'intervention du groupe communiste, à la fois en termes de qualité, de mixité sociale et de qualité de livraison des appartements et les logements. Et puis aussi, en même temps, il est au carrefour d'autres problématiques qui sont également résolues par ce programme, des problématiques en termes de transport, des problématiques – comme vous l'avez dit – avec l'euphémisme de l'activité économique non maîtrisée. Ce qui explique aussi que certains de nos collègues ont pu trouver que les sommes consacrées par notre établissement étaient un peu plus importantes que d'habitude. Mais il faut avoir en tête pour les comprendre que c'est au titre de mélange de ces problématiques, que nous avons fait ceci.

Et enfin, je rajoute un dernier point, un petit codicille. Je le dis, comme je l'ai dit tout à l'heure, nous avons pu vérifier qu'à proximité du périmètre des sources, il était parfaitement possible de respecter des contraintes environnementales lors des chantiers pour mettre en œuvre des projets d'envergure. Merci.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci. Donc, pas d'opposition sur ce dossier ? Pas d'abstention non plus ? Merci.

Unanimité

M. Patrick BOBET : Dossier 34, Michel DUCHÊNE toujours.

M. DUCHENE

(n°34) PESSAC - ZAC Centre-Ville - Participation des constructeurs au financement des équipements publics de la ZAC - Protocole transactionnel entre l'association La Fraternité, Bordeaux Métropole et Aquitanis - Approbation - Autorisation
(2016-34 ; 30663)

Michel DUCHÊNE présente le rapport.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci. Qui souhaite s'exprimer là-dessus ? Madame BLEIN à nouveau.

Mme Odile BLEIN : Oui, Monsieur le Président, Chers Collègues, notre malaise est grand face à cette délibération, d'abord parce qu'il s'agit d'une opération d'aménagement dont l'actuelle municipalité de Pessac n'a pas la responsabilité, mais que nous avons longtemps qualifiée de scandaleuse. Sans compter la réalisation de l'îlot 8. Seuls 11 des 160 logements de cette ZAC sont des logements accessibles aux revenus de la majorité des ménages de l'agglomération, 7 % de logements sociaux.

Les collectivités ont pourtant mis les moyens dans cette opération de centre-ville, proche de toutes les commodités. La Région et la Ville ont, par exemple, largement participé au financement d'un lycée confessionnel, le Lycée Jeanne d'Arc, 3 millions d'euros pour la Région, 1,5 million pour la Ville. Même si la délibération qui nous est présentée ne l'indique à aucun moment, l'association qui porte recours contre l'accord passé entre elle et AQUITANIS est l'association de la paroisse du centre-ville. Présentée en Commission comme association à but social, elle ouvrira effectivement ses portes aux activités du lycée pour l'aide au devoir ou autres, mais elle sera surtout le lieu ressource des paroissiens. Entendons-nous bien que les catholiques bénéficient d'un tel lieu ne nous pose aucun problème. Encore, faudrait-il nous expliquer en quoi il est du rôle des collectivités locales de le financer.

En ces temps de débats intenses sur la laïcité, cela nous paraît particulièrement malvenu, d'autant qu'aucun élément ne vient expliquer pourquoi cette association se croit en droit de s'affranchir du paiement des 64 000 euros qu'elle s'était engagée à verser par convention avec AQUITANIS. Le Conseil, à l'image de la Commission urbanisme, est largement sous-informé, ce qui nous paraît inacceptable. Et donc, si cette délibération est maintenue, nous voterons contre. Je vous remercie.

M. le Président Alain JUPPÉ : Oui, Monsieur.

M. Pierre HURMIC : Oui, juste une explication de vote, nous joindrons au PV l'intervention que nous avons prévue, mais juste pour dire que nous votons contre. Nous nous associons à ce qui vient d'être dit. Nous considérons qu'effectivement, cette délibération est très imprécise, donc je ne développe pas ici. Mais je signale que le groupe des Écologistes vote contre la délibération.

Intervention de Sylvie Cassou-Schotte

Monsieur le Président, Mes chers Collègues,

La rédaction de cette délibération ne nous permet pas de justifier cette participation. Elle n'est pas explicite.

Pour exemple, ce paragraphe :

«D'une part, la réalisation imparfaite d'un accord antérieur à la réalisation de la ZAC et portant cession par La Fraternité d'une part de l'assiette foncière lui appartenant ayant vocation à permettre la réalisation d'un établissement scolaire privé dénommé « sans frontières ». L'association soutenant que cet accord a été obtenu au vu d'informations susceptibles d'être analysées, comme l'ayant surpris dans sa vigilance d'opérateur avisé ».

Afin, de mieux appréhender le différend un récapitulatif financier des transactions de la ZAC entre Cub, Aquitanis, ville et Association nous semble nécessaire. Trop de questions restent en suspens :

A quel prix le foncier a-t-il été acheté, combien de mètres carrés ?

La délibération fait référence à une convention dont nous n'avons aucun élément.

De plus, en 2008 la Cub et Aquitanis ont demandé à la ville de Pessac d'abonder le bilan de la Zac à cause d'un déficit important. Une des causes de ce déficit était, entre autre, « l'augmentation très importante du prix du foncier support de projets d'espaces publics »

Cette augmentation du foncier est liée à l'aménagement de l'îlot 8 de la ZAC où se trouvent le lycée Sans frontières et l'association La Fraternité.

Le Lycée a été reconstruit ainsi que l'immeuble de l'association, avec une salle + des équipements publics du centre ville : nouvelle rue (qui semble expliquer l'acquisition de foncier les nouveaux locaux du lycée et de l'association), petite place aménagée entre la mairie et le lycée, place refaite, parvis de l'Eglise.

Compte tenu de tous ces aménagements, les explications ne nous ayant pas été données en commission pour justifier cette demande, Nous votons contre.

M. Michel DUCHÊNE : Oui, tout d'abord pour rappeler que cette opération date de 2008, qu'elle a été engagée par le Maire précédent, Jean-Jacques BENOÎT, et qu'il y a eu un soutien très important d'Alain ROUSSET au niveau déjà des subventions en direction de cette association. Pour dire les choses très clairement, en toute transparence, une bêtise a été faite. Une bêtise a été faite dès 2008 par AQUITANIS qui n'a malheureusement pas suivi la réglementation, qui n'a pas suivi ce qu'il fallait... parce qu'il n'a pas été possible pour AQUITANIS de mettre en place les moyens qui permettraient de régler le problème avec l'association. Il a fallu, lorsque la ZAC a été clôturée, que les services de la Métropole prennent en charge cette problématique. Il y a eu donc des réunions régulières, une négociation avec l'association La Fraternité, et nous sommes arrivés à un accord que je trouve relativement équilibré entre AQUITANIS, l'Association et la Métropole.

Nous avons d'autres solutions. La première solution, c'est face au recours de l'Association au Tribunal administratif, c'est d'acter en justice. Et nous aurions eu quelques problèmes si nous avions perdu ; la somme à laquelle nous aurions été condamnés aurait été peut-être plus importante que celle que nous devons verser. Et puis, il y avait aussi une autre possibilité, c'est que nous gagnions au Tribunal administratif. Et à ce moment-là, nous aurions mis en difficulté une association qui est très connue dans la ville de Pessac, qui mène un travail social très important.

J'espère que vous évoluerez, mes Chers Collègues, sur votre vote, car la proposition qui est faite aujourd'hui est une proposition équilibrée, qui ne met pas en danger les finances de la Communauté urbaine, qui met en garde AQUITANIS sur des procédures qui ne sont pas toujours de très grande qualité – je crois qu'AQUITANIS a entendu notre message - et qui protège aussi les intérêts de l'association de La Fraternité qui s'occupe de personnes handicapées, de personnes confrontées à des problèmes sociaux assez graves. Voilà, on ne peut pas dire que les services de la Communauté Urbaine aient failli sur ce dossier. Je crois plutôt que face à un dysfonctionnement, ils ont repris ce dossier en régie, et ils l'ont traité du mieux possible.

M. le Président Alain JUPPÉ : Vous maintenez vos votes ? Communiste, non, les Verts aussi. Merci.

Béatrice DE FRANÇOIS : En tant que Présidente d'AQUITANIS, je ne participe pas au vote.

M. le Président Alain JUPPÉ : Très bien.

Majorité

Contre : Monsieur MAMERE, Madame MELLIER, Madame BEAULIEU, Madame BLEIN, Madame BOUTHEAU, Madame CASSOU-SCHOTTE, Monsieur CHAUSSET, Monsieur FEUGAS, Monsieur GUICHARD, Monsieur HURMIC, Monsieur PADIE, Monsieur ROSSIGNOL-PUECH

Ne prend pas part au vote: Madame DE FRANÇOIS

Monsieur BOBET ?

M. Patrick BOBET : Dossier 38, **Monsieur TOUZEAU**.

M. TOUZEAU

(n°38) Bordeaux Métropole - Transfert de compétences et de gestion financière des actes d'engagements des communes en faveur de la Métropole pour les aires d'accueil des gens du voyage - Décision - Autorisation (2016-38 ; 30678)

M. Jean TOUZEAU présente le rapport.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci. Pardon, là, ce sont les Verts qui ont demandé le dégroupement. Monsieur ROSSIGNOL ?

M. Clément ROSSIGNOL-PUECH : Oui, Monsieur le Président, mes Chers Collègues, notre collègue Sylvie CASSOU-SCHOTTE a dû s'absenter. Donc, ce que je vous propose, c'est de donner au Service des Assemblées son intervention pour aller plus vite et de synthétiser en une phrase son intervention. C'est de dire que nous souhaitons un nouveau bilan d'étape en ce début d'année 2016 sur l'accueil des gens du voyage, étant donné que nous sommes amenés désormais à gérer cette compétence puisque, cette semaine, comme c'est le cas de manière récurrente, cette question a de nouveau fait l'actualité avec notamment l'installation, vous le savez, de 80 caravanes sur la zone d'activité d'Ornon. Donc, puisque nous avons la compétence depuis 2016, nous demandons un bilan d'étape, Monsieur le Président.

Intervention écrite de Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE

A l'occasion de cette délibération technique, je souhaite aborder plus largement la question de l'accueil des gens du voyage dans notre agglomération.

Cette semaine, comme c'est le cas de manière récurrente, cette question a de nouveau fait l'actualité avec notamment l'installation de 80 caravanes sur la zone d'activités d'Ornon.

Ces situations qui se répètent et qui occasionnent des désagréments réels pour les uns comme pour les autres ne doivent pas occulter la responsabilité de l'action publique en la matière.

Ainsi, on ne peut pas feindre d'ignorer que le taux de réalisation du schéma départemental d'accueil des gens du voyage, adopté en 2011, n'est toujours pas satisfaisant (guère plus de 60 % de réalisé).

Pourtant, ce schéma de 2011 n'avait pas traduit d'augmentation significative des besoins en nouvelles aires d'accueil et avait déjà pour l'essentiel reconduit les aires restant à réaliser du schéma de 2003 (dont Pessac, Gradignan et l'aire prévue sur la rive droite). C'est dire l'attentisme des collectivités sur le sujet...

Un nouveau bilan d'étape en ce début d'année 2016 serait d'ailleurs tout à fait judicieux pour les élus métropolitains que nous sommes, amenés désormais à gérer cette compétence.

Concernant les aires d'accueil, un rapport en bureau du 29 octobre dernier faisait état de 4 emplacements réservés au PLU pour les aires prescrites d'Ambarès-et-Lagrave, de Bordeaux, de Pessac et de Villenave d'Ornon). Il conviendrait en effet d'engager au plus vite les études pour réaliser ces équipements.

Néanmoins, ces 4 aires ne sauraient à elles-seules répondre aux prescriptions du schéma et aux besoins référencés, le schéma demandant la réalisation par ailleurs d'une aire sur Gradignan, ainsi que 50 autres places réparties en 2 à 3 aires non localisées.

Concernant les aires de grands passages, le schéma de 2011 a prescrit 3 aires

- une aire sur Bordeaux Nord*
- une aire sur Mérignac*
- une aire sur une commune de la métropole hors Bordeaux et Mérignac*

A ce jour, seule la première est opérationnelle. Il faut avancer plus vite !

Concernant les aires de grand rassemblement (concerne les rassemblements de plus de 200 caravanes), compétence de l'Etat, un site reste à identifier sur la métropole.

Sans oublier bien sûr qu'il nous faut développer l'offre d'habitat spécifique pour une demande croissante de sédentarisation.

Vous l'aurez compris, en la matière, le volontarisme de la métropole doit être fort, et nous soutenons pleinement le vice-président Jean Touzeau dans son action, car en tout état de cause, de même que la métropole reprend la compétence, elle reprend les engagements des communes en la matière, et notamment elle se doit de respecter les prescriptions du schéma départemental.

Sur ce dernier point, il conviendra de trouver le modus vivendi pour que les communes qui ont assumé leurs responsabilités et ont fait l'effort de se mettre en règle avec le schéma départemental ne se retrouvent pas lésées par rapport aux autres communes qui ne se sont pas mises en règle depuis des années !

Il est à cet égard d'autant plus regrettable que cette conformité avec les prescriptions du schéma n'ait pas été réalisée plus tôt au regard des financements de l'Etat qui en d'autres temps auraient certainement été plus aisés à mobiliser...

M. le Président Alain JUPPÉ : Nous ferons ce bilan, Jean TOUZEAU y a déjà travaillé. La question, elle est simple, elle tient en un mot « solidarité ». Est-ce que les uns et les autres, nous sommes prêts à faire les efforts nécessaires pour dégager les emprises foncières ou les bâtiments permettant de répondre à une demande qui ne cesse de croître ? Certaines communes l'ont fait, pas toutes.

Donc, vous votez contre ? Non. Pour ?

M. Clément ROSSIGNOL-PUECH : Pour.

M. le Président Alain JUPPÉ : Pas d'opposition ? Pas d'abstention ? Merci

Unanimité

M. Patrick BOBET : Dernier dossier 44, Michel HÉRITIÉ : Programme d'animation pour l'Euro 2016.

M. HERITIE

(n°44) Bordeaux UEFA EURO 2016 - Programme d'animation - Appel à projets - Conventions - Autorisation - Décision (2016-44 ; 30699)

Michel HÉRITIÉ présente le rapport.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci. Monsieur GUICHARD et Monsieur HURMIC.

M. Max GUICHARD : Oui, je n'interviendrai pas sur cette délibération pure.

M. Alain JUPPÉ : Alors, attendez ! Si ce n'est pas sur la délibération, on va donner la parole à Monsieur HURMIC qui intervient sur la délibération et après je vous donne la parole.

M. Max GUICHARD : D'accord ! Non, c'est pour ça que j'ai démarré comme ça.

M. le Président Alain JUPPÉ : D'accord, Monsieur HURMIC ?

M. Pierre HURMIC : C'est sur la délibération, je vous fais la version très courte, deux minutes maximum.

M. le Président Alain JUPPÉ : Mais ça, sur l'UEFA, vous êtes capable de tenir plusieurs heures, mon Cher Collègue, je sais.

M. Pierre HURMIC : Des heures ! Mais j'essaierai d'être synthétique. Quelles que soient les opinions que l'on a et que beaucoup ne partagent pas ici sur cette manifestation, nous pensons néanmoins que ce programme d'animation aurait pu être l'occasion d'animer le tissu associatif, local, c'est-à-dire de faire en sorte que nos acteurs associatifs qui sont dynamiques et nombreux sur la Métropole se passionnent pour ce mois de l'Euro 2016. Nous constatons qu'il n'en est rien dans la mesure où sur les projets qui ont été présentés, d'abord il n'y en a pas beaucoup, 85 seulement projets qui sont parvenus à la Métropole. Là-dessus, 54 ont été retenus et sur ces 54, j'ai noté 19, 19 sont des projets municipaux. C'est-à-dire que ce n'est pas le tissu associatif, ce sont des villes qui se sont accaparé ces manifestations à l'occasion de l'Euro 2016, c'est-à-dire que 35 % des projets ne sont pas associatifs, mais sont municipaux. C'était la première observation.

Deuxième observation que je voudrais faire, c'est que nous regrettons que l'on n'ait pas profité de ce mois de l'Euro 2016 pour promouvoir des manifestations éco-responsables. Vous ne cessez de nous dire que la Ville de Bordeaux va être sous les feux des caméras du monde entier, c'était une vitrine extraordinaire, exceptionnelle pour promouvoir des manifestations éco-responsables. Et quand vous voyez la liste des 54 projets qui sont retenus, il y en a certains qui sont très intéressants, je ne les conteste pas, mais il est dommage que l'on n'ait pas mis dans les critères des

préoccupations éco-responsables et de ne pas profiter de cette vitrine pendant un mois. Je dirai, et ce sera ma conclusion, pendant un mois, tous les non-amateurs de football de cette Métropole vont subir l'Euro 2016, c'est-à-dire vont subir un mois très foot-foot, un mois très bling-bling. Je pense que ça aurait été bien également que ce mois-là soit consacré aussi à la promotion des manifestations éco-responsables de notre Métropole. Merci.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci. Madame PIAZZA, brièvement ?

Mme Arielle PIAZZA : Monsieur HURMIC.

Pierre HURMIC : Oui.

Mme Arielle PIAZZA : Ok, vous n'aimez pas le ballon rond.

M. Pierre HURMIC : Non, du tout, je n'aime pas le bling-bling et le foot business.

M. le Président Alain JUPPÉ : Non, écoutez, vous n'allez pas vous disputer là-dessus, Monsieur HURMIC n'aime pas...

Mme Arielle PIAZZA : Le ballon rond !

M. Pierre HURMIC : Je n'aime pas le foot business.

M. le Président Alain JUPPÉ : Il n'aime pas l'Euro 2016.

Mme Arielle PIAZZA : Monsieur HURMIC n'aime pas tout ce qui touche au ballon rond.

M. Pierre HURMIC : Non !

M. le Président Alain JUPPÉ : Ne généralisez pas, Madame PIAZZA.

M. Pierre HURMIC : J'aime le sport amateur, j'aime l'effort, je suis moi-même sportif. Retirez ce genre de propos. Je n'aime pas le foot business, alors que vous l'adorez, voilà !

Mme Arielle PIAZZA : Monsieur HURMIC, vous saisissez en Conseil municipal, comme ici, la moindre délibération concernant le nouveau Stade et l'Euro...

M. le Président Alain JUPPÉ : Oui, ça, c'est vrai.

M. Pierre HURMIC : Je n'en ai pas parlé.

Mme Arielle PIAZZA : ... pour nous dire, pardonnez-moi, laissez-moi parler, les mêmes choses contre tout, avec les mêmes mots, avec les mêmes phrases.

M. Pierre HURMIC : Non.

Mme Arielle PIAZZA : En fait, vous êtes un vrai écolo, vous recyclez...

M. le Président Alain JUPPÉ : Non, il est une heure moins dix, vous n'allez pas rouvrir ce débat.

Mme Arielle PIAZZA : Vous recyclez les mêmes choses contre tout.

M. le Président Alain JUPPÉ : J'aimerais que vous répondiez sur le tissu associatif, Madame PIAZZA.

Mme Arielle PIAZZA : Moi, je voudrais quand même vous dire qu'on ne va pas passer à côté d'un grand rassemblement. C'est plein d'émotion un grand rassemblement et dans une société marquée par l'individualisme, on ne va pas passer à côté de ça. Donc, je voulais vous dire que ce vaste programme d'animation, vous avez tort, il rassemble 85 projets, tous qualitatifs. Je ne vais pas revenir là-dessus. Et je suis désolée de penser que vous êtes passé à côté de projets autour du sport, de la culture, du tourisme, de l'éducation, de l'enfance, de la citoyenneté, du social, de la santé, du monde économique, de l'innovation numérique et des valeurs européennes. Je trouve dommage que vous ne vous imprégniez pas de tous ces projets. Et vous allez voir qu'ils participent tous à la construction d'une société solidaire. Nous les avons tous rencontrés deux fois pour voir si le projet tenait. Ce sont des projets qui sont, non seulement riches, mais originaux, très bien construits. Je pense que vous ne serez pas déçus non plus...

M. le Président Alain JUPPÉ : Non, il n'ira pas.

M. Pierre HURMIC : Non, je ne vais pas...

M. le Président Alain JUPPÉ : Ce n'est pas la peine de dire ça.

Mme Arielle PIAZZA : ... sur le volet Eco-Manifestation. Cette place, elle est grande, 60 000 personnes, la plus grande derrière Paris, l'événement dure quatre semaines, ils seront tous là. Et je félicite le Club d'Entreprise de Mérignac qui va... chaque chef d'entreprise venir avec un chercheur, une personne en recherche d'emploi, passer une journée sur la *fan zone* pour échanger, rire, se rencontrer, tisser du lien. Ce n'est pas

ça aussi la vie, la vie qu'on aimerait voir autour de nous, ce lien qu'on cherche à provoquer.

Alors, je ne sais pas s'il y aura beaucoup d'autres occasions pour se rassembler, Monsieur HURMIC, ç'en est une merveilleuse et l'Euro nous le permet. Donc, moi, je dis « Vive l'Euro », c'est tout.

M. le Président Alain JUPPÉ : En tout cas, Madame PIAZZA nous montre qu'on peut mettre autant de passion « pour » que Monsieur HURMIC met de passion « contre ». Monsieur HÉRITIÉ ?

M. Michel HÉRITIÉ : Oui, quelques mots Monsieur le Président, pour dire que je ne partage pas du tout les propos de Pierre HURMIC, notamment lorsqu'il parle de l'implication des villes. Je pense que vous n'avez pas dû regarder dans le détail le projet que nous avons élaboré dans chacune de nos villes et nous faisons participer la population et notamment les associations locales, qu'elles soient sportives, cultures ou autres. Donc, pour nous, c'est l'occasion effectivement de répercuter ce grand événement sur nos communes, de faire participer tous les habitants et le tissu associatif.

Vous n'avez pas dû lire non plus la liste qui est jointe à la présente délibération où les porteurs de projets sont beaucoup d'associations aussi qui interviennent dans les différents domaines qu'a cités Arielle PIAZZA.

Enfin, sur la manifestation éco-responsable, je pense que l'élue de votre groupe n'ayant pu venir au Comité de pilotage que nous avons installé cette semaine, elle aurait pu constater et vous auriez pu constater que, dans la présentation qui a été faite de l'Euro, cette dimension a été prise en compte par l'équipe projet. Merci.

M. le Président Alain JUPPÉ : Voilà ! Rien à ajouter. Monsieur GUICHARD ?

M. Max GUICHARD : Je vais ajouter pour que l'enthousiasme soit parfait et je partage ce que vient de dire Arielle PIAZZA, c'est qu'au sein du Grand Stade, les questions accidentogènes se règlent vite parce que c'est un lieu accidentogène, notamment quand on le quitte au travers des premières vagues de marches. Il ne faut pas me dire « Oui » parce que maintenant, ça devient récurrent. Et j'ai un témoignage d'une personne qui ne pourra pas participer à ce magnifique événement. Il suffit simplement d'avoir une signalétique au niveau des marches et deuxièmement, des rampes pour que chacun puisse se rattraper s'il y a un problème quelconque, notamment dans le cadre de foule.

Donc, je demande cela. J'en ai informé, à l'instant, Monsieur le Président. Je demande que rapidement parce que ce ne sont pas des vies, mais si, ce sont des vies qui sont... moi, la personne dont je vous parle, elle a le fémur cassé et le bassin cassé. Vous voyez, voilà, c'est de l'humain ça.

M. le Président Alain JUPPÉ : Monsieur GUICHARD a raison, il y a des problèmes, il faut les régler rapidement et convaincre le partenaire qu'il faut réagir vite. Voilà ! Je ne vais pas reprendre le débat, mais il est évident que ce que nous faisons s'appuie pour

l'essentiel, contrairement à ce qu'a dit Monsieur HURMIC, sur le tissu associatif, et que ça donnera à cet événement une dimension populaire qui, je crois, sera appréciée de tout le monde.

Alors, qui vote contre ? Les Verts ? Abstention, très bien.

Unanimité des suffrages exprimés

**Abstention : Monsieur MAMERE,
Madame BOUTHEAU, Madame
CASSOU-SCHOTTE, Monsieur
CHAUSSET, Monsieur HURMIC,
Monsieur ROSSIGNOL-PUECH;**

M. le Président Alain JUPPÉ : Écoutez ! On a bien travaillé. Donc, on peut aller déjeuner. Bon appétit à tout le monde.

LA SÉANCE EST LEVÉE À 12 HEURES 55

Le Secrétaire de séance

M. BOBET