Recueil
des actes administratifs

Délibérations

Conseil du 22 janvier 2016

Les pièces annexes à ces délibérations sont consultables au siège de Bordeaux Métropole auprès des services concernés ou de la direction des assemblées.

CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE
SEANCE PUBLIQUE DU VENDREDI 22 JANVIER 2016 À 09H30

2016-1	MODIFICATION DE LA REPRÉSENTATION DE BORDEAUX MÉTROPOLE - A'URBA - COLLÈGE LÉONARD DE VINCI DE SAINT-AUBIN DE MÉDOC - NOUVELLES DÉSIGNATIONS	10
2016-2	SITE EXPÉRIMENTAL ESTUARIEN NATIONAL POUR L'ESSAI ET L'OPTIMISATION D'HYDROLIENNES (SEENEOH)- OUVERTURE DU CAPITAL DE LA SAS SEENEOH - CONVENTION - DÉCISION - AUTORISATION	13
2016-3	FLOIRAC - AVENUE GASTON CABANNES - LANCEMENT DE LA CONCERTATION ET MODALITÉS - DÉCISIONS	16
2016-4	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	19
2016-5	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	22
2016-6	CONSTRUCTION ET EXPLOITATION DU PARKING PUBLIC SILO GRAND PARC - INTERVENTION DE PARCUB - APPROBATION - AUTORISATION	27
2016-7	STRATÉGIE MÉTROPOLITAINE POUR LES MOBILITÉS - DÉCISION - AUTORISATION	31

2016-8	TAXE DE SEJOUR METROPOLITAINE - REVERSEMENT DE LA PART DEPARTEMENTALE - CONVENTION - AUTORISATION	69
2016-9	TAXES DE SEJOUR COMMUNALE - REVERSEMENT A LA COMMUNE DE BORDEAUX - CONVENTION - AUTORISATION	72
2016-10	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	75
2016-11	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	78
2016-12	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 -	81
2016-13	GRADIGNAN - SOCIÉTÉ ANONYME D'HLM MESOLIA HABITAT - CHARGE FONCIÈRE ET CONSTRUCTION DE	85

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

2016-14 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 - 88

2016-15 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 91

2016-16 FIXATION DES TARIFS DU SERVICE PUBLIC DE PRÊT DE VÉLO MUTUALISÉ DE LA VILLE DE BORDEAUX - ADOPTION - DÉCISION 94

2016-17 CONDITIONS D'OCTROI DE LA GARANTIE METROPOLITAINE A CERTAINS CREANCIERS DE L'AGENCE FRANCE LOCALE 98

2016-18 MISE EN ŒUVRE DU SERVICE CIVIQUE À BORDEAUX MÉTROPOLE - DÉCISION 102

2016-19 MARCHES PUBLICS - ACQUISITION D'ÉLÉVATEURS POUR VÉHICULES INDUSTRIELS DE TYPE POIDS LOURDS (P.L.) - APPEL D'OFFRES OUVERT - AUTORISATION DE SIGNATURE 110

2016-20	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	114
2016-21	DIRECTION PARC MATÉRIELS - ACCORD UGAP - AUTORISATION DE SIGNATURE	123
2016-22	LE TAILLAN-MEDOC - PAE COEUR DE BOURG - CONCESSION D'AMÉNAGEMENT AQUITANIS - CRAC 2014 ET 2015 - QUITUS - APPROBATION - AUTORISATION	125
2016-23	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	130
2016-24	MERIGNAC - OPÉRATION D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN - ' BORDEAUX AÉROPORT ' - ACQUISITION DES PARCELLES DE TERRAIN CADASTRÉES AD 73 ET 507 - AUTORISATION - DÉCISION	132
2016-25	LE BOUSCAT - TRAVAUX CONCOMITANTS AU PROJET TRAMWAY - IMMEUBLE SIS 44 RUE LAHARPE - ACQUISITION - AUTORISATION - DÉCISION	135
2016-26	MARCHÉS PUBLICS - POSE MAINTENANCE ET NETTOYAGE DES MATÉRIELS DE SIGNALISATION DE DIRECTION - APPEL D'OFFRES - AUTORISATION	138

2016-27	MERIGNAC - PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA RUE JEAN GIONO ET CLASSEMENT DANS LE DOMAINE PUBLIC MÉTROPOLITAIN - DÉCLARATION DE PROJET	141
2016-28	REMISE GRACIEUSE - DÉCISION - AUTORISATION	151
2016-29	EYSINES - ZAC CARÈS CANTINOLLE - DOSSIER DE RÉALISATION - PROGRAMME DES ÉQUIPEMENTS PUBLICS - TRAITÉ DE CONCESSION - DÉLÉGATION DU DROIT DE PRÉEMPTION - DÉCISIONS - AUTORISATIONS - APPROBATIONS - PRÉVISIONS	154
2016-30	LABEL ECOQUARTIER- DEMARCHE D'EXPERIMENTATION SUR L'EVALUATION - DECISIONS	172
2016-31	PARTENARIAT AVEC L'A'URBA - CONVENTION CADRE 2016/2020 - MONTANT DE LA SUBVENTION 2016 - AVENANT À LA CONVENTION PARTICULIÈRE 2015 - DÉCISION - AUTORISATION	175
2016-32	PROJETS DE VOIRIE SUR DIFFÉRENTS CHANTIERS- JANVIER 2016 - CONFIRMATION DE DÉCISION DE FAIRE - APPROBATION	179
2016-33	MARCHÉ PUBLICS - MARTIGNAS - ÉTUDE URBAINE DE RENFORCEMENT CENTRE-VILLE - APPEL D'OFFRE OUVERT - CHOIX DU PRESTATAIRE - DÉCISIONS	181
2016-34	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	186

2016-35 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 189

2016-36 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 193

2016-37 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 196

2016-38 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 198

2016-39 PROGRAMMATION 2015 DE LOGEMENTS LOCATIFS CONVENTIONNÉS - ADAPTATION DE LA LISTE DES OPÉRATIONS RETENUES - DÉCISION - AUTORISATION 201

2016-40 OPÉRATIONS PROGRAMMÉES D'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (OPAH) DES COPROPRIÉTÉS LES DAHLIAS ET LES ÉGLANTINES, QUARTIER DU BURCK À MÉRIGNAC - DÉCISION - AUTORISATION 205

2016-41	CLASSEMENT DU RÉSEAU DE CHALEUR SAINT-JEAN BELCIER - DÉCISION - AUTORISATION	210
2016-42	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	214
2016-43	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	217
2016-44	BORDEAUX UEFA EURO 2016 - PROGRAMME D'ANIMATION - APPEL À PROJETS - CONVENTIONS - AUTORISATION - DÉCISION	220
2016-45	SUBVENTION D'INVESTISSEMENT POUR TRAVAUX POUR LE HANGAR ' PARGADE ' EN MAITRISE D'OUVRAGE PAR LA FABRIQUE POLA - CONVENTION - DÉCISION - AUTORISATION	223
2016-46	DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC INOLIA - AVENANT N°11 AU CONTRAT DE DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC - DÉCISION - AUTORISATION	227

BORDEAUX MÉTROPOLE	**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE**	***RAA***
	Séance publique du 22 janvier 2016	

Convocation du 15 janvier 2016
Aujourd'hui vendredi 22 janvier 2016 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la salle du Conseil 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. Clément ROSSIGNOL-PUECH, 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. Michel HERITIE, M. Michel VERNEJOUL, M. Max COLES, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, M. Alain TURBY, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Josiane ZAMBON, Mme Andréa KISS, M. Jean-Pierre TURON, M. Kévin SUBRENAT, Mme Véronique FERREIRA, 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 GUYOMARC'H, 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, Mme Anne-Marie TOURNEPICHE, M. Serge TOURNERIE, M. Thierry TRIJOULET, Mme Marie-Hélène VILLANOVE, M. Noël MAMERE.

EXCUSES 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

PROCURATIONS 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 de12h30
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 GUYOMARC'H 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

EXCUSES EN COURS DE SEANCE :

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

LA SEANCE EST OUVERTE

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Secrétariat général **Direction des assemblées métropolitaines**	***N° 2016-1***

Modification de la représentation de Bordeaux Métropole - A'Urba - Collège Léonard de Vinci de Saint-Aubin de Médoc - Nouvelles désignations

---

Monsieur Alain JUPPE présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

La présente délibération a pour objet de modifier la représentation de Bordeaux Métropole au sein de l'A'Urba (Agence d'urbanisme et de recherche Bordeaux Aquitaine - assemblée générale et conseil d'administration) ainsi qu'au conseil d'administration du collège Léonard de Vinci de Saint-Aubin de Médoc.

Représentation au sein de l'assemblée générale et du conseil d'administration de l'A'Urba

Par délibération n°2014/0194 du 25 avril 2014, Mme Marie RECALDE a été désignée pour représenter Bordeaux Métropole au sein de l'assemblée générale et du conseil d'administration de l'A'Urba. Par courrier en date du 8 décembre 2015, elle indique ne plus souhaiter assurer cette représentation. Il convient donc de procéder à son remplacement.

Représentation au sein du conseil d'administration du collège Léonard de Vinci de Saint-Aubin de Médoc

Par délibération n°2014/0675 en date du 28 novembre 2014, il avait été convenu que Madame Agnès VERSEPUY représenterait Bordeaux Métropole au sein du conseil d'administration du collège Léonard de Vinci de Saint-Aubin de Médoc. Or, Madame VERSEPUY y siège désormais en tant que Conseillère départementale. Il convient donc de procéder à son remplacement au sein de ce collège.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU le Code général des collectivités territoriales et notamment les articles L 2121-33 et L 5211-1,

VU l'article R421-14 du Code de l'Education,

VU les délibérations n°2014/0194 du 25 avril 2014, n°2014/0211 du 23 mai 2014, n°2014/0596 du 31 octobre 2014 et n°2014/0675 du 28 novembre 2014 et n°2015/0001 du 23 janvier 2015,

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT qu'il est nécessaire de procéder à la désignation de nouveaux représentants de Bordeaux Métropole au sein du collège précité et de l'A'Urba, en remplacement de Mme Agnès VERSEPUY et de Mme Marie RECALDE,

DECIDE

Article 1 : De désigner pour représenter Bordeaux Métropole au sein du collège Léonard de Vinci de Saint-Aubin de Médoc, en remplacement de Mme Agnès VERSEPUY :

- Collège Léonard de Vinci de Saint-Aubin de Médoc :
  Conseil d'administration :
  M. Christophe DUPRAT

Article 2 : De désigner pour représenter Bordeaux Métropole au sein de l'A'Urba, en remplacement de Mme Marie RECALDE :

- Agence d'urbanisme et de recherche Bordeaux Aquitaine
  Assemblée générale
  M. Arnaud DELLU

  Conseil d'administration
  M. Arnaud DELLU

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité – Désignations effectuées.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **16 FÉVRIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **16 FÉVRIER 2016**	Pour expédition conforme, le Président, Monsieur Alain JUPPE

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale Valorisation du territoire **Direction du développement économique**	***N° 2016-2***

Site expérimental estuarien national pour l'essai et l'optimisation d'hydroliennes (SEENEOH)- Ouverture du capital de la SAS Seeneoh - Convention - Décision - Autorisation

Madame Virginie CALMELS présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Par délibération N° 2015/23121 du 25 septembre 2015, le Conseil de Bordeaux Métropole s'est prononcé pour participer au financement de la SAS SEENEOH, filiale de la SEML Route des lasers, qui porte le programme de recherche et développement dédié à la construction d'une plateforme mutualisée d'essais et de services aux industriels développeurs de technologies d'hydroliennes.
Ainsi, Bordeaux Métropole, aux côtés de la Région Aquitaine et du Commissariat Général à l'Investissement (programme d'Investissements d'Avenir), a accordé à la SAS SEENEOH une aide financière à hauteur de 355 700 € pour un montant total de l'investissement de 2 125 300 € (soit 16.7 %). Ce soutien au projet de recherche et développement encourage notamment le déploiement des énergies renouvelables produites localement et la création d'une filière économique durable et innovante sur le territoire métropolitain.
Les évolutions des statuts de la société SEENEOH (SASU transformée en SAS), de son actionnariat et du mode de gouvernance, intervenues au dernier trimestre 2015 et présentées lors du comité de pilotage du projet le 1er décembre 2015, entraînent la modification de la convention financière autorisant l'attribution de la subvention établie entre Bordeaux Métropole et la SAS SEENEOH. Le montant de la subvention attribuée par la délibération n° 2015/23121 du 25 septembre 2015 est inchangé.
Conformément aux ambitions du projet destiné à associer des entreprises locales, la SAS SEENEOH au capital social de 10 000 €, détenus jusqu'alors à 100 % par la SEML Route des lasers, vient d'ouvrir son capital à des acteurs privés locaux, parties prenantes de ce programme de recherche et développement.

A ce jour, le capital social est désormais réparti entre les quatre actionnaires comme suit :

SEML Route des lasers	2 500 €	25 %
ENERGIE DE LA LUNE	4 000 €	40 %

CERENIS	2 200 €	22 %
VALOREM	1 300 €	13 %
TOTAL	**10 000 €**	**100 %**

De nouveaux partenaires pourraient être associés au capital de la SAS SEENEOH courant 2016.
Par ailleurs, en matière de gouvernance, conformément à l'article 42 des statuts de la SAS SEENEOH, la première présidence est confiée à la SEML Route des lasers, pour une durée limitée qui prendra fin à la date d'achèvement de la plateforme mutualisée d'essais d'hydroliennes. Les président(e)s suivant(e)s seront désigné(e)s par décision collective des associés, pour une durée déterminée de deux ans.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU le Code général des collectivités territoriales et notamment les articles L 1511-1, L 1511-2, et L 1511-3 à L 1511-5,

VU la délibération n° 2015/0463 du conseil de Bordeaux Métropole en date du 10 juillet 2015 autorisant la prise de participation de la SEML Route des lasers au capital de la SAS SEENEOH,

VU la délibération n° 2015/23121 du conseil de Bordeaux Métropole en date du 25 septembre 2015 autorisant l'attribution d'une subvention d'un montant de 355 700 € à la SAS SEENEOH,

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT que Bordeaux Métropole prend acte de la modification des statuts, de l'actionnariat et du mode de gouvernance de la SAS SEENOH,

DECIDE

Article 1 : d'autoriser Monsieur le Président à signer la convention financière ci-annexée qui se substitue à la convention annexée à la délibération n° 2015/23121 du conseil de Bordeaux Métropole en date du 25 septembre 2015.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **9 FÉVRIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **9 FÉVRIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-présidente, Madame Virginie CALMELS

	Conseil du 22 janvier 2016	*Délibération*
BORDEAUX MÉTROPOLE	Direction générale Valorisation du territoire **Direction du développement économique**	***N° 2016-3***

FLOIRAC - Avenue Gaston Cabannes - Lancement de la concertation et modalités - Décisions

Madame Christine BOST présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

I. Contexte du projet

L'avenue Gaston Cabannes est située au sud de Métropole Bordelaise, au niveau de la sortie n°23 de la rocade. Elle permet de desservir le centre-ville de la commune.

L'étude portera sur le tracé de l'avenue ainsi que sur ses pourtours, sur un périmètre d'environ 25 hectares. Situé en entrée de ville de la commune de Floirac, le site est un secteur majeur et stratégique pour l'implantation d'entreprises. A proximité de la sortie n°23 de la Rocade, il présente une facilité d'accès pour les entreprises. Le site présente par ailleurs des opportunités foncières importantes.

Ces deux atouts permettent de répondre aux besoins des entreprises de la Métropole qui sont en recherche de foncier disponible, facile d'accès et bien situé. C'est ici le cas de l'Avenue Gaston Cabannes dont la volonté politique aussi bien communale que Métropolitaine est d'affirmer le développement économique du site.

Ces aménités connaissent cependant quelques problématiques notamment en ce qui concerne la desserte des entreprises en poids lourd. En effet, l'avenue Gaston Cabannes suit la courbe dessinée par le coteau, ce qui pose problème en termes de visibilité pour l'entrée et la sortie des véhicules depuis les entreprises. De plus, c'est un axe particulièrement passant.

Une intervention de Bordeaux Métropole pourrait permettre de requalifier ce territoire ainsi que de penser un nouvel aménagement de la voirie afin d'accueillir les entreprises dans de bonnes conditions.

II. Les objectifs du projet

Le projet sur l'avenue Gaston Cabannes a pour objectif sa requalification par notamment le réaménagement de la voirie afin de contribuer à l'objectif métropolitain de création de 75 000 emplois supplémentaires sur le territoire.

L'action prévue sur l'avenue permettrait notamment de répondre aux besoins des entreprises à l'activité dite de production. En effet, ces entreprises ont aujourd'hui du mal à trouver leur place au sein de la Métropole.

Leur implantation dans un tissu urbain constitué ou dans des opérations d'aménagement s'avère complexe en raison notamment du coût et de la raréfaction du foncier.

Pour cette raison, Bordeaux Métropole souhaite aménager des espaces consacrés à ces activités. L'action envisagée sur le secteur servira également à améliorer l'entrée de ville de la commune ainsi que son cadre de vie de manière générale.

Afin de préciser le programme et le contenu du projet ainsi que ses modalités de mise en œuvre, Bordeaux Métropole a lancé une étude pré-opérationnelle en juillet 2015 qui se déroulera jusqu'en 2016.

Compte tenu de l'objectif précité d'amélioration de desserte de la zone, le projet impliquera a priori des travaux de voirie.

Aussi, en application des articles L300-2 et R300-1 du Code de l'urbanisme, il convient d'organiser une concertation qui permettra de porter à connaissance des résidents et des usagers du secteur les objectifs du projet et de les associer à son élaboration.

III. Modalités de la concertation

Cette concertation s'effectuera en étroite association avec la commune de Floirac.

Un registre et un dossier composés a minima d'une notice explicative définissant les objectifs poursuivis, d'un plan de situation, du périmètre du projet et d'un résumé du cahier des charges du prestataire retenu pour réaliser l'étude pré opérationnelle sont respectivement déposés :

- un premier à la mairie de Floirac, située avenue Pasteur 33270 Floirac
- un second à la direction territoriale rive Droite de Bordeaux Métropole, située rue Louis Beydts 33310 Lormont

Ils pourront y être consultés par le public aux jours et aux heures d'ouverture des bureaux, en vue de recevoir des observations et suggestions éventuelles.

Le dossier de concertation sera également disponible en ligne sur le site Internet de Bordeaux Métropole (http://concertations.bordeaux-metropole.fr) afin que les personnes intéressées puissent faire part de leurs remarques et propositions.
Une réunion publique à minima sera organisée au cours de l'avancement du projet.

En parallèle, les opérateurs économiques présents sur le site seront invités à participer aux échanges au cours de la réalisation de l'étude préopérationnelle précitée.
Indépendamment de l'affichage de la présente délibération en mairie de Floirac ainsi qu'au siège de notre Établissement public, une publicité par voie de presse sera également effectuée pour annoncer la clôture de cette concertation, puis le Conseil de Bordeaux Métropole en tirera le bilan par délibération.

Les résultats de cette concertation seront exploités dans le cadre de la réalisation de l'étude préopérationnelle.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU les dispositions du Code général des collectivités territoriales et notamment l'article L5217-2,

VU les dispositions du Code de l'urbanisme, et notamment ses articles l'article L 300-2 et R300-1.

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT QUE la concertation sur le projet d'aménagement de l'avenue Gaston Cabannes est rendue nécessaire en raison des aménagements envisagés sur la partie équipements publics, et que cette concertation peut également permettre de mieux appréhender les attentes des opérateurs présents sur le secteur Gaston Cabannes,

DECIDE

Article 1 : de procéder à une concertation au sens de l'article L 300-2 et R 300-1 du Code de l'urbanisme sur le projet de l'avenue Gaston Cabannes,

Article 2 : d'approuver les objectifs poursuivis par ce projet qui sont précisés dans le paragraphe II du rapport de présentation, intitulé « Les objectifs du projet ».

Article 3 : La procédure de concertation est ouverte au vu de ces objectifs.

Article 4 : d'approuver les modalités de la concertation telles que décrites dans le paragraphe III du rapport de présentation, intitulé «III. Modalités de la concertation ».

Article 5 : Monsieur le Président est autorisé à prendre toutes les décisions nécessaires à la mise en place de ladite concertation, et à fixer la date de clôture de cette concertation.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le,

Pour expédition conforme,
par délégation,
Le Vice-Président,

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **3 FÉVRIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **3 FÉVRIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-présidente, Madame Christine BOST

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale Valorisation du territoire **Direction du développement économique**	***N° 2016-4***

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

Madame Christine BOST présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Mesdames, Messieurs

Le projet de l'avenue Gaston Cabannes à Floirac a pour objectif la requalification et le réaménagement de la voirie afin de contribuer à l'accueil d'entreprises dites de production.

Etat des lieux

L'avenue Gaston Cabannes représente aujourd'hui l'entrée sud de l'agglomération grâce à sa proximité avec la rocade. Elle permet de desservir le centre-ville de Floirac et a été identifiée par la commune et Bordeaux Métropole comme un site économique stratégique pouvant accueillir des entreprises dites de production.

Le secteur présente en effet, un important potentiel de développement dû notamment à la présence d'emprises foncières importantes.

Ces atouts sont néanmoins obérés par une problématique de desserte des entreprises due principalement à la courbe du coteau ainsi qu'au dénivelé situé à l'ouest de l'avenue. Celle-ci constitue un axe particulièrement passant, posant question sur la desserte des entreprises notamment par les poids-lourds.

Enjeux du périmètre de prise en considération

Bordeaux Métropole a lancé, en accord avec la commune de Floirac, une étude pré-opérationnelle visant à définir un plan-guide concernant le réaménagement de la voirie.

Le plan-guide précisera l'aménagement paysager souhaitable le long de l'avenue Gaston Cabannes, ainsi que le programme des équipements à réaliser.
Le calendrier de l'étude prévoit qu'elle soit achevée en 2016 et que les procédures d'aménagement soient initiées en suivant.

Le secteur Gaston Cabannes présente donc un potentiel pour l'aménagement d'entreprises que l'étude pré-opérationnelle en cours va permettre de mettre en valeur.
De ce fait, afin de garantir la cohérence des aménagements qui seront réalisés et de prévenir les comportements visant à spéculer en anticipation des opérations d'aménagement à venir, il paraît pertinent d'adopter un périmètre de prise en considération selon l'article L. 111-10 du code de l'urbanisme, ce qui permettra au Maire de surseoir à statuer sur les demandes d'autorisation concernant des travaux, constructions ou installations susceptibles de rendre plus onéreuse la réalisation du projet d'aménagement Gaston Cabannes.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU l'article L5217-2 du code général des collectivités territoriales,

VU les articles L.111-10 et R. 123-13 du code de l'urbanisme.

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT qu'il est pertinent pour Bordeaux Métropole d'instaurer un périmètre de prise en considération sur le secteur de l'avenue Gaston Cabannes qui s'étend sur la commune de Floirac, ceci afin de prévenir les comportements spéculatifs en anticipation des opérations d'aménagement à venir.

DECIDE

Article 1 :
L'instauration d'un périmètre de prise en considération du projet Gaston Cabannes figurant sur le plan annexé et son report au plan local d'urbanisme (PLU) sont approuvés.

Article 2 :
Monsieur le Président est autorisé à engager les procédures de publicité du présent acte et de mise à jour du Plan local d'urbanisme, conformément aux articles L. 111-10 et R.123-13 du code de l'urbanisme.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **3 FÉVRIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **3 FÉVRIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-présidente, Madame Christine BOST

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale Valorisation du territoire **Direction du développement économique**	***N° 2016-5***

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

Madame Christine BOST présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Bordeaux Métropole a organisé le 30 novembre 2015, sa 7ème édition du Prix coup de coeur de l'initiative sociale et solidaire, dans le cadre du Mois de l'économie sociale et solidaire (ESS) 2015, afin :

- De promouvoir l'ESS sur la Métropole, en tant que secteur dynamique et créateurs d'emplois non délocalisables,
- D'encourager les projets innovants des points de vue économique, social, environnemental et culturel,
- De faciliter la réalisation d'expérimentations prometteuses et reproductibles sur le territoire,
- D'accompagner le dynamisme et la créativité du secteur de l'ESS.

Ce concours était ouvert à titre gratuit, sans aucune contrepartie financière, à toutes associations, coopératives, structures d'insertion par l'activité économique créées ou en cours de création sur le territoire métropolitain, porteuses d'un projet ou d'une initiative de l'ESS. Ces porteurs de projet devaient répondre à un besoin non satisfait au sein de la Métropole afin de déboucher sur la création d'emplois.

L'appel à candidatures s'est déroulé du 9 septembre au 25 octobre 2015, via des informations par mailing et sur le site internet « www.entreprendreautrement.bordeaux-metropole.fr ». Les candidats ont rempli un dossier enregistré et étudié par les gestionnaires du site (Bordeaux Métropole - service Emploi/ESS, et les 10 partenaires du prix).

Les projets doivent contribuer au développement d'activités et d'emplois dans l'économie sociale et solidaire, être innovants et favoriser les réseaux d'acteurs. Les champs d'intervention couvrent des domaines d'activité variés tels que, par exemple :

• la consommation responsable, équitable et solidaire, les circuits courts d'alimentation et de distribution,
• l'éco-construction, l'urbanisme, l'habitat durable, la sobriété énergétique,
• Les déplacements et les mobilités alternatives,
• Le réemploi, l'économie circulaire,
• Les services aux personnes, les activités de proximité,
• La solidarité et l'action sociale, la lutte contre les exclusions,
• La lutte contre toutes les discriminations, la parité femme/homme,
• La médiation culturelle, l'économie créative.

Un jury, constitué de représentants de Bordeaux Métropole et des partenaires, s'est réuni le 12 novembre 2015 afin d'examiner les candidatures et de choisir les lauréats 2015.

Les partenaires du prix 2015 sont au nombre de 10, répartis en fonction de catégories de prestation :

- Dans la catégorie « Communication », les partenaires 2015 sont la Société coopérative et participative O'Tempora (prestataire en communication), l'association Les amis de RIG (radio associative locale), et l'association Equitacom (prestataire en communication équitable et responsable),
- Dans la catégorie « Responsabilité environnementale », les partenaires sont Citiz (prestataire coopératif d'autopartage), le Centre de Ressource d'Ecologie Pédagogique d'Aquitaine – CREPAQ (prestataire d'expertises et études environnementales), et Elise Atlantique (prestataire de collecte et de tri des déchets papiers),
- Dans la catégorie « Finance, conseil et formation », les partenaires sont Aquitaine Active (structure d'accompagnement par la finance solidaire), le Crédit Mutuel du Sud-ouest (établissement bancaire mutualiste), Audavia Formation (prestataire de formations) et le Groupement aquitain des réseaux de l'insertion par l'activité économique (GARIE) pour ses actions dans la promotion, l'accompagnement et le développement de l'insertion.

Les 33 dossiers enregistrés pour l'édition 2015 ont été examinés selon la grille d'analyse suivante :

• Le caractère innovant du projet et l'utilité sociale de l'activité : le projet doit apporter une réponse innovante à des besoins sociaux peu ou mal satisfaits sur le territoire, apporter une valeur ajoutée aux offres développées par les politiques publiques et acteurs privés existants, rechercher la mixité sociale et territoriale, être accessible au plus grand nombre,

• La gouvernance de la structure : le mode de fonctionnement coopératif et/ou collégial du projet, la prise en compte de besoins du public cible du projet et de son implication, la qualité des partenariats avec d'autres organismes,

• La viabilité économique et développement de la structure : le potentiel de développement et les dispositions prises pour assurer la continuité du projet, l'équilibre financier cherchant la complémentarité (subventions, ressources propres, contributions…), la procédure d'évaluation proposée,

• La réponse aux enjeux du territoire métropolitain : la création d'emplois, la protection de l'environnement, la lutte contre les exclusions, l'insertion des publics en difficulté, ou la réponse à des besoins non satisfaits sur le territoire.

Au terme de la délibération du jury, les 3 lauréats pour l'année 2015 sont :

Supercoop, pour son projet de supermarché coopératif et participatif
Supercoop est une association créée en mars 2015 à Bordeaux, Supercoop souhaite mettre sur pied un véritable supermarché coopératif et participatif. Son concept part du constat que pour bénéficier d'une alimentation de qualité, les consommateurs doivent souvent payer un prix élevé mais pas forcément un prix juste, ce qui exclut de fait les personnes plus modestes. Afin d'apporter plus de transparence et de traçabilité aux biens de consommation tout en permettant un accès au plus grand nombre sur le territoire de la Métropole, tout en œuvrant à un abaissement des prix, Supercoop propose un modèle économique innovant grâce à l'implication des adhérents et une gouvernance partagée. Le projet de supermarché Supercoop est actuellement en émergence, et le démarrage effectif est programmé pour le premier semestre de l'année 2016, avec une prévision d'adhésions de 1 200 à 1 500 consommateurs.

Les Détritivores, pour son projet de revalorisation des déchets organiques des cafés, restaurants et hôtels
Issue en juillet 2015 de la rencontre entre 2 acteurs bordelais – issus de Darwin) et de Elise Atlantique – et un acteur nantais du compostage (Compost in situ), l'association les Détritivores souhaite lancer une activité économique de collecte et de revalorisation des bio-déchets (déchets organiques) issus des cafés, hôtels, restaurants et épiceries sur la commune de Bordeaux. Ce projet part du constat que les commerçants bordelais sont des producteurs majeurs de bio-déchets, mais que peu de solutions s'offrent à eux localement pour retraiter ces déchets dans les normes applicables. Il y a ainsi à Bordeaux un réel besoin de prestation de collecte/revalorisation des déchets organiques issus de la restauration et de la vente de produits frais. Ce projet a pour objectif de collecter et revaloriser 40 à 50 tonnes de bio-déchets par an, créant ainsi des emplois en insertion sur Bordeaux, et à terme sur d'autres territoires de la Métropole par essaimage. Enfin, l'association souhaite se transformer en société coopérative au cours du développement du projet.

L'Atelier budgétaire, pour ses actions d'éducation à la gestion budgétaire personnelle en faveur des 16-25 ans
Créée en 2013 par 2 ex-salariées du groupe Laser-Cofinoga à Mérignac, l'association L'Atelier budgétaire est une structure dédiée à l'éducation et au conseil des jeunes de 16 à 25 ans sur la gestion de leur budget personnel. Ses dispositifs, tels que les accompagnements personnalisés, les trucs et astuces pour bien maîtriser ses dépenses, une base de données accessible de produits et services pas chers, ou encore l'animation d'un espace d'échanges avec les jeunes sur leurs problématiques financières, sont autant d'outils utiles pour les jeunes du territoire afin de les aider à mieux dépenser et à prendre conscience de la valeur des produits et services. Orientée vers les jeunes en général, l'association a également pour but d'aider tout particulièrement les jeunes en situation de pauvreté et en situation sociale complexe en leur transmettant de bonnes pratiques budgétaires et en les éduquant à la réalité de la gestion quotidienne d'un budget. Un fort accent est mis aujourd'hui par la structure sur l'éducation par le numérique, via notamment une plateforme d'informations et d'échanges.

Conformément au règlement du concours, chaque lauréat remporte un prix de 5 000 €, composé de la façon suivante :

• un chèque coup de pouce de 2 000 € en numéraire,

• une aide d'une valeur de 3 000 € sous forme de « coffret-cadeau social et solidaire » constitué par des produits et services proposés par les partenaires du prix, à choisir en fonction des besoins de la structure lauréate. Ce coffret a pour but de favoriser l'esprit de coopération, les échanges de biens et de liens entre les lauréats et les partenaires, qui sont issus majoritairement de l'ESS.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir, si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU le Code général des collectivités territoriales – article L5217-2,

VU le projet d'acte d'engagement des lauréats 2015 pour l'utilisation du prix,

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT la décision du jury de sélection réuni le 12 novembre 2015, d'attribuer le prix coup de cœur de l'initiative sociale et solidaire 2015 de Bordeaux Métropole à Supercoop, Les Détritivores et L'Atelier budgétaire

DECIDE

Article 1 : L'attribution d'un prix d'un montant de 5 000 € au bénéfice de l'association Supercoop pour son projet de supermarché coopératif et participatif, composé de 2 000 € en numéraire ainsi que de 3 000 € sous forme de chèques-service qui pourront être utilisés auprès des 10 partenaires du prix 2015 dans un délai de 2 ans à compter de la remise du prix soit jusqu'au 30 novembre 2017.

Article 2 : L'attribution d'un prix d'un montant de 5 000 € au bénéfice de l'association les Détritivores pour son projet de revalorisation des déchets organiques des cafés, restaurants et hôtels, composé de 2 000 € en numéraire ainsi que de 3 000 € sous forme de chèques-service qui pourront être utilisés auprès des 10 partenaires du prix 2015 dans un délai de 2 ans à compter de la remise du prix soit jusqu'au 30 novembre 2017.

Article 3 : L'attribution d'un prix d'un montant de 5 000 € au bénéfice de l'association L'Atelier budgétaire pour ses actions d'éducation à la gestion budgétaire personnelle en faveur des 16-25 ans, composé de 2 000 € en numéraire ainsi que de 3 000 € sous forme de chèques-service qui pourront être utilisés auprès des 10 partenaires du prix 2015 dans un délai de 2 ans à compter de la remise du prix soit jusqu'au 30 novembre 2017.

Article 4 : La dépense en numéraire sera imputée sur le budget principal 2016, au chapitre 67, article 6714, fonction 90.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **3 FÉVRIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **3 FÉVRIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-présidente, Madame Christine BOST

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale Mobilité **Direction des infrastructures et des déplacements**	***N° 2016-6***

Construction et exploitation du parking public silo Grand Parc - Intervention de PARCUB - Approbation - Autorisation

---

Monsieur Michel LABARDIN présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Le contexte : le projet d'aménagement du quartier

La ville de Bordeaux, en association avec la Métropole, les bailleurs Aquitanis et InCité a réalisé une étude urbaine pré-opérationnelle sur le périmètre du quartier du Grand Parc et a validé en mars 2014 le plan guide pour l'aménagement futur du quartier.

Il ressort de cette étude que le quartier est soumis à une forte pression sur le stationnement. En effet, la Zone d'aménagement concerté (ZAC) Ravezies qui s'est développée en périphérie du secteur d'étude du Grand Parc ne prévoyait pas dans son Programme d'Équipements Publics de parking public. Cela se justifiait par la desserte en tramway du quartier et des contraintes de qualité de sol ou d'inondations qui limitent la constructibilité de stationnement. Ainsi les normes du Plan local d'urbanisme (PLU) en matière de stationnement sont « basses » sur ce secteur.
Or, du fait tant de l'implantation résidentielle historique que du développement économique récent de cette zone, l'offre de stationnement s'avère aujourd'hui insuffisante.
De plus, le P+R « Ravezies-Le Bouscat » est aujourd'hui saturé et génère des stationnements et des rabattements sur le quartier du Grand Parc. Cette situation engendre des conflits d'usages sur les parkings des bailleurs qui sont ouverts et donc insuffisamment dimensionnés pour répondre à l'ensemble des besoins tant résidents que visiteurs. Enfin, la Polyclinique Bordeaux Nord Aquitaine accueille près de 25 000 visiteurs par an.

Dans ce contexte, le projet d'aménagement du quartier du Grand Parc vise notamment :
- le renforcement de la lisibilité des espaces publics et la résidentialisation des parcs de stationnement des bailleurs (fermeture des parcs privés) ;
- la construction en frange du quartier de nouveaux programmes de logements.

Du point de vue des problématiques de circulation et de stationnement, ce projet d'aménagement doit permettre notamment :

- le réaménagement de la rue du Docteur Finlay afin de sécuriser, d'une part, la circulation entre le boulevard Godard et l'avenue Emile Counord et, d'autre part, les accès à la clinique Bordeaux Nord (urgence, consultations, maintenance...) ;
- le déplacement de l'entrée piétonne de la Polyclinique de Bordeaux Nord du côté du Grand Parc avec un nouveau parvis réalisé et financé par cet établissement.
- une offre de stationnement public supplémentaire sur le quartier du Grand Parc en frange de la ZAC Ravezies par la création d'un parc de stationnement en ouvrage.

Le projet de parc de stationnement public

Eu égard aux besoins supplémentaires en stationnement identifiés par l'étude urbaine et présentés ci-dessus, plusieurs types de montages ont été envisagés. Le projet de parc de stationnement public en ouvrage réalisé et exploité par la régie PARCUB s'est avéré le plus à même d'apporter la réponse la plus satisfaisante.

1) Un parc de stationnement de nature publique :

Pour assurer la sécurité des piétons, limiter les mouvements de véhicules en recherche de places de stationnement et rationaliser le stationnement sur voirie, il est nécessaire de créer un parc public de stationnement.

De manière plus large, la mise en place concomitante de ce nouveau parc, de la résidentialisation des parcs de stationnement des bailleurs et du stationnement payant sur la voirie intra-boulevards doit limiter les conflits d'usages sur les parcs privés et améliorer la gestion des flux dans les zones résidentielles.

Cette redéfinition du stationnement dans ses différentes composantes participe par ailleurs aux objectifs définis par le Plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération et le futur Plan local d'urbanisme 3.1 en offrant une régulation de l'usage de la voiture en ville.

Il a été constaté l'absence d'initiative privée pour développer le stationnement.

La création d'un parc de stationnement de nature publique, affecté au service public du stationnement, se justifie donc par un intérêt public résultant des nécessités de la circulation automobile, de stationnement pour accueillir les visiteurs du quartier du Grand Parc et des acteurs économiques du secteur de Ravezies ainsi que pour des motifs de sécurité publique.

2) Un parc de stationnement en ouvrage :

L'option d'un parc de stationnement en silo apparaît comme la plus adéquate car elle permet de limiter l'emprise au sol de cet équipement, dans un quartier relativement dense en emplois et en habitants.

Les premières études de faisabilité de ce parking ont confirmé le besoin de stationnement ainsi que la viabilité de la réalisation d'un parc en ouvrage, tel que défini dans le cadre du projet urbain.

Le programme prévisionnel du parc de stationnement répondrait aux caractéristiques suivantes, induites par des contraintes urbaines d'emprise au sol disponible et de limitation de hauteur (écran visuel par rapport aux résidences existantes) :

- une emprise de 2 500m2, mise à disposition par Aquitanis, rue François Levêque face à la polyclinique, en contrepartie de la restitution au sein du parc des places supprimées sur l'emprise,
- un ouvrage de 248 places en R+2,
- une part importante des places doit être réservée à l'usage horaire et le nombre d'abonnés doit être limité afin d'assurer un foisonnement des usagers.
- un coût d'investissement estimé à 3,4 millions d'euros HT.

3) Un parc de stationnement réalisé et exploité par la régie PARCUB :

Conformément aux statuts de la régie disposant qu'elle « peut procéder, à la demande de Bordeaux Métropole, à la construction ou à l'achat de tous nouveaux parcs de stationnements publics ou parcs relais », il est proposé que la régie PARCUB assure la réalisation et l'exploitation de ce parc de stationnement en ouvrage.

A ce titre, la régie PARCUB sera responsable de la viabilité économique et technique du projet ainsi que de son financement. Néanmoins, elle devra préalablement à la réalisation de ce parc, confirmer à Bordeaux Métropole, à l'appui des études préopérationnelles, l'équilibre économique du projet ainsi que son impact sur le compte de résultat prévisionnel consolidé de la régie (plan à moyen terme).

PARCUB amortira son investissement via l'exploitation de cet ouvrage qui est amené à intégrer son patrimoine. Pour ce faire, PARCUB devra principalement orienter la définition du programme de cet équipement sur les besoins en stationnement horaire et prendre en compte en second lieu, grâce à un foisonnement optimisé, les demandes d'abonnements.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis, adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU le projet urbain d'aménagement du quartier du Grand Parc,

VU le Plan de déplacements urbains et le projet de Plan local d'urbanisme 3.1,

VU les statuts de PARCUB approuvés par délibération de Bordeaux Métropole n°2015/0119 du 10 avril 2015 ,

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT les besoins de stationnement pour accueillir les visiteurs du quartier du Grand Parc et des acteurs économiques du secteur de Ravezies,

CONSIDERANT l'intérêt public de régulation de la circulation automobile et de stationnement public et de sécurité publique attaché au projet de stationnement,

CONSIDERANT la compétence de la régie PARCUB dans la construction et l'exploitation de parcs publics en ouvrage,

DECIDE

Article 1 : d'approuver le principe d'édification rue François Levêque dans le quartier du Grand Parc, d'un parc public de stationnement en ouvrage, en R+2 estimé à 248 places ;

Article 2 : d'autoriser la régie PARCUB à poursuivre les études opérationnelles pour construire et exploiter ce parc public, sans contribution financière de Bordeaux Métropole ;

Article 3 : d'autoriser la régie PARCUB à assurer la maîtrise d'ouvrage de la construction de ce parc destiné à intégrer son patrimoine, ainsi qu'à l'exploiter, sans contribution financière de Bordeaux Métropole ;

Article 4 : d'autoriser le Président à signer tout acte nécessaire à la mise en œuvre de la
présente délibération.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.
Abstention : Monsieur ROSSIGNOL-PUECH, Madame BOUTHEAU, Madame CASSOU-SCHOTTE, Monsieur CHAUSSET, Monsieur HURMIC, Monsieur MAMERE;

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **9 FÉVRIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **9 FÉVRIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Michel LABARDIN

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale Mobilité **Direction de la DG Mobilité**	***N° 2016-7***

Stratégie métropolitaine pour les mobilités - Décision - Autorisation

Monsieur Michel LABARDIN présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Ce dossier a été préparé en étroite collaboration avec Monsieur DUPRAT, Vice-président en charge des Transports et Déplacements, Monsieur PUJOL, Vice-président en charge de la Voirie, Madame MELLIER, Vice-présidente en charge d'Infrastructures routières et ferroviaires et Madame TERRAZA, Vice-présidente en charge de la Mobilité alternative.

I - Contexte et enjeux

Le Contexte

La politique de transports menée depuis 1995 par la Métropole bordelaise s'est traduite par d'importants succès : le nombre de voyages sur le réseau par habitant et par an est passé entre 2005 et 2013, de 104 à 169, soit une progression de 62 % en moins de 10 ans ; **pour la première fois, la part modale de la voiture a baissé, de 64 % en 1999 à 59 % en 2009**.

Depuis 2009, la Métropole a poursuivi une politique des mobilités à grande échelle avec de nombreuses actions de grande envergure :

- Sur le réseau de transport urbain :

    - **Réalisation de la troisième phase de tramway**, avec la mise en service, entre début 2014 et septembre 2015, des extensions des lignes A vers Le Haillan Rostand, B vers Berges de Garonne au Nord et Pessac Alouette à l'Ouest, C avec la branche Parc des Expositions au Nord et vers le Lycée Vaclav Havel à Bègles au Sud, ainsi que des terminus partiels sur ces trois mêmes lignes afin d'apporter le renfort de fréquence nécessaire en centre-ville. **L'offre tramway a en conséquence augmenté de 33% en un peu plus d'un an**.
      Ces mises en service permettent de poursuivre l'essor du réseau Tbc.

En septembre comme en octobre 2015, et pour la première fois, le réseau Tbc a dépassé la barre des 12 millions de voyages mensuels, soit une augmentation de fréquentation supérieure de 5% par rapport à la même période il y a un an**. Cette hausse de fréquentation est notamment due au tramway, puisque les validations sur les lignes de tram ont augmenté de 11,6% en moyenne, avec même + 23% sur la ligne C qui est la ligne qui a rencontré la plus forte hausse**. La ligne C atteint déjà d'ailleurs sur la branche Bègles 85% de l'objectif fixé par la déclaration d'enquête publique, et la branche du Haillan sur la ligne A, 45% de ces objectifs. Ces résultats très positifs sont à souligner, même si les niveaux atteints sur les autres branches sont sensiblement plus faibles. Chaque jour depuis la rentrée, 50 000 km de déplacements en voiture sont ainsi économisés.

Cette hausse globale de 5% de la fréquentation du réseau est supérieure à celle constatée sur les autres principaux réseaux français exploités par Keolis (Lyon, Lille, Rennes). Elle devrait se poursuivre d'ici la fin de l'année avec la montée en puissance de la ligne B consécutive avec la fin de la rentrée universitaire (la fréquentation de la ligne B n'a pour l'instant augmenté que de 3%).

Ces mises en service se sont accompagnées d'une augmentation significative de la capacité des parcs-relais, puisque l'offre a augmenté de 830 places de stationnement, soit +17%, avec désormais un total de 5 810 places disponibles.

La troisième phase n'est pour autant pas terminée, et grâce aux décisions favorables prises par la Cour administrative d'appel le 21 juillet dernier, les projets de l'extension de la ligne C vers Blanquefort et de la ligne D ont pu être validés et seront mis en service, respectivement, début 2017 et en 2019. Les travaux de réseau pour l'extension de la ligne C à Villenave d'Ornon ont débuté à la rentrée et ce projet sera mis en service fin 2018. Dans le même temps, les quais de la ligne C en centre-ville seront allongés pour pouvoir être pleinement compatibles avec les rames longues. **Début 2020, et sans compter les projets du SDODM, Bordeaux comptera ainsi 77 km de lignes de tramway, soit 2 fois plus que deux des villes historiques pour le renouveau du tramway en France que sont Nantes (45 km de tramway mis en service depuis 1983) et Strasbourg (40 km de tramway).**

- **Restructuration du réseau de bus entreprise en 2010 avec l'arrivée d'un nouveau délégataire sur le réseau**. Cette restructuration a permis de revitaliser le service bus avec la mise en place d'une offre hiérarchisée (création des Lianes) permettant une meilleure lisibilité du réseau. Sur la durée de la délégation, c'est plus de 6% d'offre kilométrique supplémentaire qui a été mise en œuvre, dont 5,2% portée par le seul réseau d'autobus.

  45 km de couloirs bus ont été créés, les premières Lianes ont été labellisées et la Métropole a mis en service en 2014 le système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur qui lui faisait défaut.

- **La mise en place du service Batcub depuis 2013**, avec, après des débuts difficiles, une progression intéressante (33% de fréquentation supplémentaire en août 2015 par rapport à août 2014 avec 40 000 voyages sur le mois), même si l'offre, complémentaire du

réseau bus et tram, présente toujours un équilibre financier inférieur à la moyenne du réseau avec un R/D de l'ordre de 5%.

- **Concernant la politique vélo, la mise en service du service Vcub,** avec d'ores et déjà 166 stations implantées sur toute la Métropole**,** est venue compléter l'offre de service développée depuis de nombreuses années par la ville de Bordeaux pour le développement du vélo. En 2014, le service Vcub a été utilisé 2,44 millions de fois, soit +6% par rapport à 2013. En ce qui concerne les infrastructures, ce sont aujourd'hui 1650 km de voirie qui sont aménagés pour la pratique du vélo en toute sécurité. En 2015, 55 000€ environ de subventions pour l'achat de vélos électriques, vélos cargos et vélos pliables sont accordés aux ménages les plus modestes de notre agglomération.

- **La Métropole a aussi multiplié les actions destinées au développement des mobilités alternatives** : usages partagés de l'automobile (covoiturage et autopartage), marche à pied, promotion des plans de déplacement d'entreprise etc… **En 2016,il sera soumis au vote des élus un budget sur ces thématiques en forte hausse, puisqu'il atteindra 770 400€ alors que n'étaient inscrits au Budget prévisionnel (BP) 2015 que 332 700€ et que le réalisé en 2014 n'était que de 208 000€** ;

- **Enfin, en ce qui concerne la circulation automobile, la Métropole a aussi mené de nombreuses actions pour lutter contre la congestion** :
    - **Mise en service du pont Jacques Chaban-Delmas**, qui a offert un nouveau point de passage entre rive droite et rive gauche de la Garonne ;
    - **Financement à 25% de la mise à 2x3 voies de la Rocade entre les échangeurs 10 et 16**, soit 34,32M€ stipulés dans la convention qui nous lie à l''Etat, **avec réalisation d'une bande d'arrêt d'urgence permettant l'accueil de services de transports en commun**. Ces travaux ont partiellement été mis en service entre les échangeurs 12 et 16 au printemps 2015 et ont permis une fluidification du trafic ;
    - Il ne faut pas oublier la multiplicité des actions ponctuelles visant à résorber les points noirs de congestion. Pour ne citer que les démarches menées en 2015, on peut notamment souligner **les travaux réalisés pour 1M€ sur les giratoires d'accès de l'aéroport**, ou les aménagements réalisés dans le cadre de la mise en service des terminus partiels sur Bordeaux. **En septembre 2015, grâce au réaménagement du carrefour Albret/Juin à Bordeaux, le temps de parcours voiture entre la place de la Victoire et la place Gambetta a diminué de 2 min 30s**. **Les suppressions de carrefours à feux injustifiés ont aussi permis de fluidifier et d'apaiser la circulation**.

Les enjeux

Si elle veut accompagner sa croissance démographique et son développement économique, Bordeaux Métropole doit, dans les années à venir, répondre à des enjeux encore plus importants.

Dans un scénario « au fil de l'eau », si le nombre total de déplacements augmente autant entre 2009 et 2019 que lors des 10 années précédentes (les déplacements sur La Cub ont augmenté de 11 % entre 1999 et 2009 pour atteindre 2,5 millions par jour en 2009), c'est 270 000 déplacements/jour supplémentaires qu'il faudrait être en mesure d'assurer sur le réseau de transports en commun et grâce aux modes actifs pour ne pas voir la circulation automobile et donc la congestion augmenter.

Mais, loin de se contenter de ce scénario, **la Métropole, dans le cadre de son Plan climat, s'est fixé des objectifs très ambitieux d'évolution de la part modale des transports en commun**. **Ainsi, notre établissement a souhaité mettre en œuvre une démarche extrêmement volontariste pour atteindre, à l'horizon 2020, une part modale de 15 % pour les transports en commun auxquels s'ajouteraient 15 % de part modale pour le vélo**. Bordeaux Métropole doit donc poursuivre la mise en œuvre d'une politique globale de mobilités capable de :

- passer d'une fréquentation moyenne journalière sur le réseau Tbc (tram et bus de La Cub) de 250 000 voyages/jour en 2009 à 415 000 voyages/jour en 2020, soit une augmentation de 165 000 voyages/jour sur cette période. A titre de comparaison, la fréquentation sur le réseau Tbc en 2013 était de l'ordre de 320 000 voyages/jour (soit 40% de l'objectif déjà atteint à mi-échéance) ;
- passer d'une utilisation du vélo sur le territoire de la Métropole de 100 000 trajets/jour en 2009 à 415 000 trajets/jour en 2020, soit une augmentation de 315 000 trajets/jour.

Soit, au total, 480 000 déplacements/jour supplémentaires à assurer grâce au réseau Tbc et au vélo par rapport à la situation de 2009.

En outre, la Métropole ne doit pas oublier des utilisateurs de l'automobile, utilisateurs qui le sont pour la très grande majorité par contrainte, et qu'il serait très mal venu de stigmatiser.

En termes de circulation, si l'on en croit les classements publiés, sur des méthodologies différentes, par deux sociétés analysant les données remontant des systèmes embarqués dans les automobiles, Tom-Tom et Inrix, **Bordeaux est plutôt en progrès. La circulation diminue de 1 à 2 % par an sur la Métropole bordelaise depuis plusieurs années** et Inrix indique, qu'entre 2013 et 2014, le temps passé dans les bouchons est passé de 41 à 36h par an.

Néanmoins, Bordeaux reste relativement mal classée par rapport aux autres villes françaises, soit la 3ème ou 4ème ville la plus embouteillée de France suivant que l'on se réfère à Tom Tom ou à Inrix. La récente enquête menée par le journal Sud-Ouest a souligné les difficultés quotidiennes rencontrées par les habitants de la Métropole sur ce sujet.

II – Nécessité d'une stratégie globale des mobilités pour la Métropole bordelaise

Face à ces enjeux, la poursuite des investissements de la troisième phase et le Schéma directeur des déplacements métropolitains (SDODM) constitueront bien évidemment la base de la politique des mobilités de la Métropole.
Ainsi, grâce aux nombreuses études réalisées depuis l'été 2014, il est désormais possible de valider le programme d'opérations ambitieux qui avait été présenté en bureau en septembre 2014.

Si on ajoute :

- les 70 000 nouveaux voyageurs accueillis sur le réseau Tbc entre 2009 et 2013 évoqués plus haut,
- les 60 000 nouveaux voyageurs/jour que la réalisation de l'ensemble des opérations de la fin de la troisième phase et du SDODM permettra d'accueillir,

on arrive à un total de 130 000 voyageurs, soit 80% de l'augmentation de la demande en transports en commun à satisfaire entre 2009 et 2019 pour répondre aux objectifs du plan climat.

Il en résulte que le SDODM (Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains) n'est pas totalement suffisant pour répondre à l'ensemble des besoins liés à l'accroissement de la demande de mobilité.

En outre, dans le contexte budgétaire qui est aujourd'hui celui de l'ensemble des collectivités et de notre Métropole en particulier, sa réalisation nécessitera d'importants efforts budgétaires. Les sommes à mobiliser suivant les différents choix modes (qui seront déterminés sur un certain nombre de projets grâce à la poursuite des études) peuvent en effet aller de 0,5 Mds€ (dans le cadre d'un scénario qui verrait principalement la réalisation de bus à haut niveau de service et très peu de nouveaux kilomètres de tramway) à largement plus d'1Mds€ (avec de nouvelles réalisations de plusieurs dizaines de km tramway), à étaler sur une dizaine ou une quinzaine d'années.

Enfin, Bordeaux ayant mis en service ses premières lignes de tramway avec deux décennies de décalage par rapport aux précurseurs en la matière, elle bénéficie encore d'un réseau relativement récent. Mais, elle devra **d'ici une dizaine d'années**, à l'image de ce que peuvent vivre actuellement des agglomérations comme Nantes, Strasbourg ou Grenoble, où le tramway a dépassé les 30 années d'existence et où les infrastructures vieillissent, **consacrer des sommes significatives à la maintenance de son réseau de tramway pour en maintenir la performance**.

En mai 2014, sur la base des données que nous a fournies la métropole nantaise, et sans prendre en compte à l'époque la ligne D qui était encore sous le coup de son annulation par le tribunal administratif, **nous avons ainsi pu estimer la hausse des coûts de maintenance du réseau actuel à 180 M€ sur la période 2023-2033 par rapport à ceux inscrits dans le contrat de délégation de service public actuel**. C'est donc le budget équivalent à 6 à 10 nouveaux km de tramway qu'il faudra consacrer au maintien de ce réseau sur cette période.

Pour répondre aux ambitieux objectifs que la Métropole s'est fixée, il est donc indispensable d'accompagner la réalisation de la fin de la troisième phase et du SDODM d'une stratégie globale des mobilités, dans l'esprit du Grenelle des mobilités, et d'un plan d'optimisation de l'utilisation des crédits du budget annexe transports.

III - Stratégie globale des mobilités pour la Métropole bordelaise

En conséquence, le plan d'actions global qui vous est proposé est le suivant (chaque action est décrite plus précisément dans des fiches en annexe) :

Axe central : Mettre en œuvre le Schéma directeur des déplacements métropolitains, base de la politique des mobilités de la Métropole bordelaise

Axe 1 : Renforcer l'efficacité des réseaux de transports en commun

Action 1.1 : Améliorer la performance du réseau urbain en dégageant les marges de manœuvre financières nécessaires aux nouveaux investissements

Action 1.2 : Accompagner le réseau urbain structurant d'un réseau interurbain performant, grâce à la mise en place d'un syndicat mixte de transports avec nos partenaires

Action 1.3 : Coordonner l'action des gestionnaires de réseau de la grande aire de déplacements métropolitaine, sur le modèle du Campus trafic de Toulouse

Axe 2 : Développer une politique ambitieuse d'optimisation de l'usage de l'automobile

Action 2.1 : Terminer la mise à 2x3 voies de la Rocade pour en faire un outil de maîtrise de la circulation

Action 2.2 : Mettre en place un nouveau plan global de circulation accompagnant le réseau structurant de transports

Action 2.3 : Supprimer les carrefours à feux injustifiés qui pénalisent la circulation

Action 2.4 : Favoriser la pratique à grande échelle du covoiturage et de l'autopartage

Action 2.5 : Développer l'usage des mobilités électriques ainsi que les autres motorisations sans carbone, comme l'hydrogène

Axe 3 : Mettre en place une politique cohérente de stationnement, en lien avec les communes

Action 3.1 : Mettre en place une participation de la Métropole au financement de l'extension des zones de stationnement réglementées sur voirie

Action 3.2 : Mettre en place la tarification au quart d'heure dans les parcs de stationnement en ouvrage

Action 3.3 : Poursuivre le développement de l'inter-modalité voitures/réseau structurant de transport en commun grâce au développement des parcs-relais

Action 3.4 : Assister les communes dans la définition d'une politique de stationnement sur voirie cohérente à l'échelle métropolitaine

Action 3.5 : Appuyer le développement d'applications numériques d'aide au stationnement

Axe 4 : Exploiter au maximum le potentiel des modes doux

Action 4.1 : Actualiser le plan vélo de la Métropole

Action 4.2 : Mettre en place un plan piéton

Axe 5 : Faciliter l'utilisation des services de transport par tous les citoyens

Action 5.1 : Structurer la politique numérique de mobilités de la Métropole bordelaise

Action 5.2 : Concevoir un système tarifaire global, simple et équitable

Action 5.3 : Exploiter au mieux le relais offert par les entreprises pour atteindre les usagers

Action 5.4 : Développer le marketing des services de transports pour en faciliter l'accès

Action 5.5 : Optimiser la demande de mobilités

Un bilan et une actualisation de ce plan d'actions seront réalisés chaque année sur la base des indicateurs proposés dans les fiches en annexe.

La poursuite des investissements pour compléter et mieux mailler le réseau structurant de transport demeure une nécessité de la politique métropolitaine de mobilités. Ce réseau structurant est aussi l'élément majeur d'une mobilité bas-carbone et même décarbonée (tramway).
Les nombreuses études menées depuis septembre 2014 permettent de confirmer le programme d'opérations défini il y a un an en Bureau de Métropole (18 septembre 2014).

Projets ayant fait l'objet d'études opérationnelles

- *amélioration de la desserte de la zone d'activités de l'aéroport* : les études menées dans le cadre de la concertation publique, lancée début février 2015, démontrent que le bilan socio-économique d'une prolongation du tramway vers l'aéroport peut être positif à la double condition qu'il soit accompagné d'une liaison transversale reliant Pessac Alouette à l'aéroport, sous forme d'une liaison bus efficiente (Lianes majeure - voir annexe 1), et que la suppression de la navette 30' de l'aéroport soit intégrée au programme de l'opération. Avec un coût global de l'ordre de 70 M€ (valeur 2015, soit un coût à terminaison d'environ 75 M€ pour mise en service en 2019, auxquels s'ajoute 1 M€ TTC de déviation réseaux), le taux de rendement interne (TRI) serait alors de 4,8 %.

  La fréquentation globale attendue est de 6 800 voyages/jour (4 800 pour l'extension du tramway et 2 000 pour la navette bus), dont 1 800 nouveaux voyages/jour.

  Le fonctionnement de cette liaison nécessiterait la mobilisation de 1,4 M€ HT net/an sur le budget annexe transports.

  Si pour des raisons juridiques, il n'est pas possible d'acter aujourd'hui, avant la fin de la période de concertation réglementaire, le choix du mode tramway, ces études démontrent que ce choix est envisageable et pourra être poursuivi par la préparation d'une enquête publique pour une mise en service en 2019.

  En outre, il ressort de la concertation une forte demande pour étendre la liaison transversale Pessac Alouette-aéroport aux principales zones d'activité de l'extra-rocade, le long d'un axe Bersol – Pessac Alouette – aéroport - aéroparc (Dassault, Thalès) – Le Haillan. Cette hypothèse est actuellement à l'étude : les résultats seront présentés lors de la dernière série de réunions publiques et intégrés dans la conclusion de la concertation.

- *liaison Gradignan-Talence-Bordeaux-Cenon* : après analyse de 20 scénarios potentiels d'organisation des futures lignes structurantes, cette liaison de 20 km, qui marie les deux projets Gradignan-Bordeaux et place Cracovie-Cenon, se révèle comme celle présentant le plus fort potentiel. Avec 66 000 voyageurs/jour, dont 20 000 nouveaux usagers, elle jouera un rôle majeur pour un meilleur maillage du réseau. La charge sur le tronçon le plus

chargé, 1 840 usagers/heure avant optimisation, permet de confirmer l'utilisation du mode tramway, confirmée par le bureau du 18 septembre 2014.

Le bilan socio-économique de cette opération n'est pas encore, à ce stade, suffisant, notamment du fait du coût d'investissement important qu'il représente. C'est pourquoi ce projet doit être étudié dans le cadre d'un programme plus vaste comprenant l'optimisation des lignes de bus structurantes pénétrant sur les boulevards, indispensable afin de diminuer la circulation automobile dans tout l'intra-boulevard et de permettre l'implantation d'un transport en commun en site propre le long des boulevards, d'y améliorer très sensiblement la qualité de l'air et ainsi d'obtenir un bilan socio-économique optimal. Ainsi, concomitamment à la création de la liaison Gradignan-Talence-Bordeaux-Cenon, la transformation des Lianes 2, 4, 5, 11, 15 et 16 en Lianes majeures), permettraient d'accueillir en première approximation 20 000 nouveaux voyageurs supplémentaires/jour sur le réseau, tout en réalisant d'importantes économies de fonctionnement, grâce au dispositif de valorisation de la vitesse commerciale prévu au contrat avec Keolis.

Cet ensemble formerait donc un programme dont le coût global d'investissement et de fonctionnement devra être déterminé par des études complémentaires mais pour lequel un objectif ambitieux de 400 M€ en investissement pourrait être fixé dans le cas d'une réalisation de la liaison Gradignan-Talence-Bordeaux-Cenon en tramway (350 M€ de coût d'objectif pour le tramway pour un projet de qualité optimisé et 50 M€ pour la transformation des lignes de bus en Lianes majeures) pour un gain total de 40 000 voyageurs supplémentaires sur le réseau.

A ce stade, au regard de son potentiel, les études opérationnelles sur ce programme seront poursuivies avec :

- une étude complète d'optimisation de la liaison visant à en optimiser les coûts et à en maximiser le bilan socio-économique ;
- une étude sur le plan de circulation associé sur les boulevards, prenant en compte les aménagements prévus à échéance de ce projet : pont Jean-Jacques Bosc, mise à 2x3 voies de la Rocade, mise en place d'un nouveau plan de circulation global sur les boulevards.

- *Bus à haut niveau de service (BHNS) Bordeaux-Saint-Aubin de Médoc* : les études menées lors de concertation en cours démontrent le bilan socio-économique positif de ce projet - le TRI serait compris entre 4,4% et 6,7% - quel que soit le terminus choisi dans Bordeaux. La délibération qui actera la fin de la concertation pourra donc proposer de poursuivre cette opération par la préparation de l'enquête publique en 2016.

  La fréquentation attendue varie suivant le choix du terminus dans Bordeaux entre 30 000 voyages par jour (Quinconces) et 50 000 voyages par jour (gare St-Jean), avec un nombre de nouveaux voyages allant de 6 000 à 7 500/jour.
  Le choix d'un terminus à la gare Saint Jean, avec prolongation de la ligne jusqu'à la grande salle de spectacle une fois mis en service le pont Jean-Jacques Bosc semble la solution la plus pertinente.

Projets ayant fait l'objet d'études pré-opérationnelles

- *extension de la ligne D vers Saint-Médard-en-Jalles* : les premières études ont démontré que, suite à la confirmation de la ligne D entre Quinconces et Cantinolle, cette opération permettrait d'accueillir 4 000 voyageurs/jour, dont 2 400 nouveaux voyageurs, pour un coût estimé, en première approximation et à la date de valeur actuelle, à 60M€ HT, auxquels s'ajoutent 3M€ de déviations de réseaux à la charge de la Métropole. Il est donc proposé de poursuivre les études pré-opérationnelles, notamment concernant la compatibilité du tracé avec le maintien de la desserte au même niveau de fréquence à Cantinolle.

- *liaison Bassens-Campus par les quais de Garonne, le pont St Jean et le nouveau pont Amédée St-Germain - Armagnac :* les premières études ont démontré un potentiel de 23 000 voyageurs/jour pour cette liaison avec un terminus à Arts et Métiers, et même 26 000 voyageurs/jour en cas de prolongation jusqu'à Thouars, dont un peu plus de 3000 voyages réalisés par de nouveaux usagers. Cette liaison est essentielle pour améliorer la desserte de la rive droite et de la Presqu'île, l'irrigation et le lien entre les différents secteurs de projet de Lormont (Cascades de Garonne, Lissandre), de Bordeaux Bastide (Brazza, Niel) et d'Euratlantique. Les échanges possibles avec la liaison pont à pont permettront aussi une meilleure connexion de ces secteurs avec Floirac. Cette liaison pourra être mise en place progressivement, en débutant par des aménagements simples permettant de faire circuler une solution de type Liane Majeure, et évoluer par la suite en un Bus à Haut Niveau de Service.

- *liaison pont à pont* : les études ont démontré que le potentiel de cette liaison serait maximisé en reliant Cracovie et le stade Matmut-Atlantique par la rive droite, et en passant par les deux ponts Jacques Chaban Delmas et Jean-Jacques Bosc. Avec 30 000 voyageurs/jour dont 6 600 nouveaux voyageurs, ce potentiel est réel. Cette opération permettra notamment de desservir les zones en cours de développement de la rive droite, et notamment la ZAC de Floirac (1300 logements attendus, la Grande salle de spectacle, la future Clinique du Tondu) et le projet Garonne Eiffel.

  Pour la bonne réalisation de ce projet, la Métropole accordera une attention particulière aux aménagements permettant à terme l'utilisation pour une ligne de transport à haut niveau de service de la voie Eymet.

  A ce stade, il est proposé de poursuivre les études pré-opérationnelles, notamment en s'assurant de la compatibilité avec les divers projets urbains sur le secteur et de garantir une évolutivité de long terme (Lianes majeure, puis BHNS puis éventuellement tramway pour cette liaison) ;

- *liaison Parempuyre-Cenon-Pont rouge* : les études pré-opérationnelles déjà réalisées sur cette liaison, visant notamment à la mise en œuvre d'un tram-train, seront approfondies et en particulier, la question du prolongement du tram-train du Médoc jusqu'à Parempuyre. En outre, à court terme, il sera nécessaire que la Métropole se mobilise pour obtenir une utilisation maximale du tram-train du Médoc, qui permettra de diminuer le temps de trajet de Parempuyre à Bordeaux de 1h03 à 46 min dès sa mise en service. Notamment, les conditions d'un bon rabattement sur le parc-relais de la gare de Blanquefort devront être créées, en favorisant par exemple le covoiturage.

Enfin, l'étude prospective sur la création d'une grande liaison BHNS extra-rocade, dont les résultats ne sont pas encore connus, sera poursuivie.

Le développement de l'offre ferroviaire

Au-delà du seul réseau de transport urbain de la Métropole, la complémentarité des réseaux de transport collectif dans l'agglomération bordelaise est essentielle.

Pour offrir aux habitants du péri-urbain, et notamment aux nombreux habitants des territoires hors métropole qui se rendent chaque jour au sein d'une des 28 communes de notre agglomération, des solutions compétitives par rapport à l'utilisation « auto-soliste » de l'automobile, le réseau ferroviaire doit aussi jouer tout son rôle. C'est en effet, pour les distances les plus longues, partout où il existe, le réseau ferroviaire qui présente les temps de parcours les plus compétitifs et les plus grandes capacités de transport.

Le réseau ferroviaire français, fort de 30 000 km de lignes, et notamment le réseau ferroviaire régional qui est depuis désormais 10 ans sous l'autorité des Régions, doit relever plusieurs défis, parmi lesquels :

- le vieillissement des infrastructures, dont certaines datent désormais de près de 150 années, et qui a entraîné en 2013 le lancement par l'Etat et le nouveau gestionnaire unifié du réseau (RFF et la SNCF ayant fusionné) d'un « Grand plan de modernisation du réseau » (GPMR), pour un montant d'investissements, au plan national, de 15 Mds€ sur six ans ;
- la complexité issue du haut niveau d'exigence technique et de sécurité imposé par l'outil ferroviaire, notamment au regard de l'impact d'un potentiel accident ;
- l'importance des budgets à mobiliser pour le fonctionnement, l'entretien et les nouveaux investissements sur le réseau, alors même que la dette en la matière est déjà fort lourde (33 Mds€ de dette fin 2013 pour RFF).

Dans l'agglomération bordelaise, marquée par la constitution d'une étoile ferroviaire autour du nœud matérialisé par la gare de Bordeaux Saint-Jean, les enjeux particuliers sont les suivants :

- l'arrivée de la Ligne à grande vitesse (LGV) qui va avoir des impacts importants sur la structuration des offres ferroviaires compte tenu de l'évolution des capacités et des sillons qu'elle engendre ;
- le développement de nouveaux services périurbains, notamment en évitant le passage obligé par la gare St Jean, grâce à l'optimisation des infrastructures existantes (ligne ferroviaire de ceinture), mais aussi à l'utilisation des investissements en cours ou à venir (projet du triangle des échoppes à Pessac notamment et l'intégration à plus long terme des incidences du projet GPSO - Grands projets du sud-ouest). Se pose notamment la question du renforcement des fréquences sur les gares existantes, par exemple en rive droite ou à Pessac Alouette, de la remise en service d'anciennes gares (Talence-Médoquine), la création de nouvelles haltes (Le Bouscat) et de la création de services diamétraux (Rive droite-bassin d'Arcachon, Médoc-Bassin d'Arcachon…) ; la question de l'équilibre et de la concurrence pour les sillons existants entre ces services urbains et péri-urbains, et les services de

plus longue distance, à moins fort potentiel mais jouant un rôle important à l'échelon régional, est délicate.

- l'optimisation des intermodalités avec les services urbains de transport par l'aménagement de pôles d'échange que mène Bordeaux Métropole avec ses partenaires ;
- et bien sûr la capacité financière des différents partenaires à mener des projets coûteux dans un contexte financier de plus en plus contraint.

Pour avancer sur l'ensemble de ces sujets, et notamment pour hiérarchiser nos actions sur les pôles d'échanges, définir plus précisément les besoins de développement de l'offre ferroviaire sur le périmètre de la Métropole (infrastructure, schéma de desserte, tarification, pôles d'échange…), il nous est nécessaire de collaborer étroitement avec la Région Aquitaine.
Depuis le mois de septembre, en accord avec cette dernière, deux délibérations ont été prises afin de mettre en œuvre une démarche en deux temps :

1 – premier temps : une convention ciblant la voie ferrée de ceinture

Cette première étude, qui vise à une bonne articulation avec l'étude conduite par SNCF Réseau (regroupement évoqué plus haut de RFF et des services infrastructures de la SNCF) relative à l'exploitation de la ligne du Verdon, a pour objectifs d'examiner la trame de points d'arrêts de la Voie ferrée de ceinture (VFC) de l'agglomération bordelaise, d'analyser la possibilité de la faire évoluer, notamment par l'ajout des arrêts potentiels du Bouscat ou de la Médoquine à Talence, et d'évaluer les conséquences de ces mesures, en particulier sur la fréquentation de la ligne.

Sur la base de cette étude de potentiels de fréquentation et des éléments de l'étude d'exploitation menée par ailleurs, l'objectif in fine pour les autorités organisatrices de transport est d'identifier les marges de manœuvre pour l'amélioration de la desserte entre Parempuyre, Pessac et la gare Saint-Jean en re-questionnant si besoin la trame actuelle des points d'arrêts ferroviaire.

Les conclusions de cette première phase d'étude sont attendues au 1er semestre 2016.

2 – second temps : une analyse globale sur l'ensemble de la Métropole

Dans un second temps, une étude globale sur l'ensemble du territoire de Bordeaux Métropole sera menée afin d'identifier le potentiel de voyageurs pour chacune des gares et haltes ferroviaires et préciser les rôles respectifs de chaque pôle d'échanges pour une interconnexion efficace des réseaux de transport et une desserte performante des territoires, avec une réflexion sur le niveau de service offert ou à prévoir (lignes, origines/destinations, fréquence etc…). Cette analyse globale s'appuiera sur les mêmes principes méthodologiques que pour la voie ferrée de ceinture.

Ces deux phases d'étude constitueront une aide à la décision pour définir la position de Bordeaux Métropole en termes de priorité et de hiérarchisation des pôles d'échange mais aussi des investissements à réaliser sur les infrastructures au regard des potentiels de voyageurs et des services à offrir.

Les analyses menées comporteront deux horizons d'études distincts :

- un horizon « court terme » intégrant la réalisation de la LGV SEA (Ligne à grande vitesse Sud europe atlantique), la reconstitution du triangle des échoppes à Pessac, les scenarios de développement de l'offre Ter, notamment sur la ligne Bordeaux-Le Verdon, et la réalisation de la 3ème phase du tramway de Bordeaux (2017/2020).
- un horizon « moyen terme » intégrant le projet GPSO et le développement de l'offre de transport urbain dans le cadre du SDODM (2025/2030).

La Région Aquitaine et Bordeaux Métropole ont convenu de financer à parité ces deux études.

Action 1.1 : Améliorer la performance du réseau urbain en dégageant les marges de manœuvre financières nécessaires aux nouveaux investissements

Le corps de la délibération a rappelé les nombreuses actions menées par notre établissement depuis 20 ans afin de développer le réseau de transports urbains et les excellents résultats obtenus en la matière.

Le réseau Tbc a réussi, notamment grâce à la mise en service du réseau de tramway depuis 2003 et à la refonte du réseau de bus menée depuis 2009 avec notre exploitant, à recueillir un haut niveau de satisfaction de la part des usagers. Cette satisfaction est le résultat d'un équilibre subtil et fragile entre l'efficacité du réseau et la satisfaction des demandes particulières.

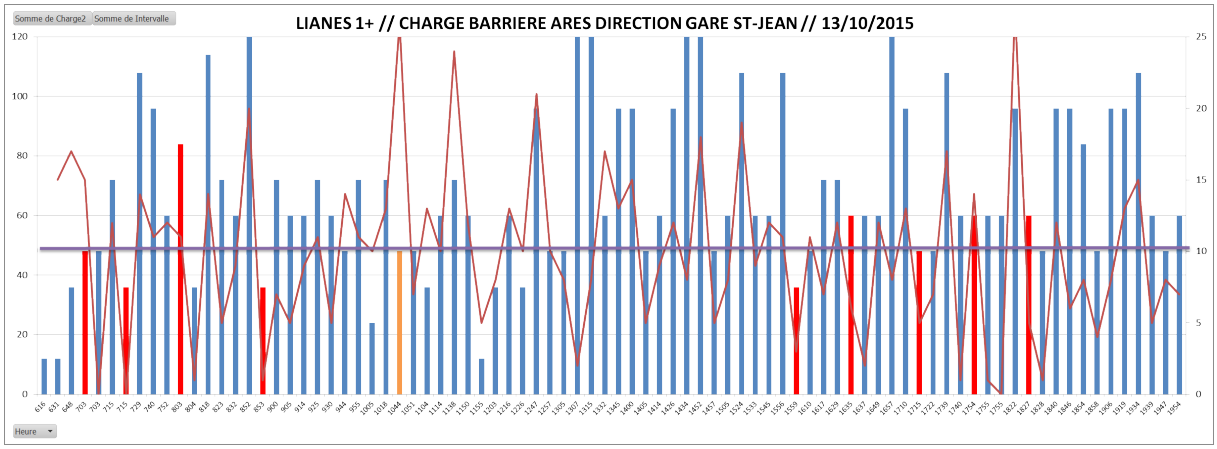
Pour, non seulement maintenir le même niveau de satisfaction mais encore accueillir dans les mêmes conditions les nouveaux voyageurs attendus, le réseau urbain devra être capable de répondre aux défis suivants :

- assurer, l'exploitation de l'existant avec le même niveau de performance, malgré le vieillissement des infrastructures.
  Il s'agit bien évidemment en premier lieu des infrastructures du tramway, qui ont aujourd'hui à peine plus de dix ans pour les plus anciennes, et qui nécessiteront, avec le temps, des budgets de maintenance plus importants pour maintenir le même niveau d'exploitabilité. Nous avons estimé, sur la base de l'expérience nantaise, un coût de maintenance supplémentaire pour garantir l'exploitabilité du réseau existant de 180M€, à mettre en œuvre sur la période 2023-2033 par rapport aux dépenses inscrites à l'actuelle délégation de service publique, dont l'échéance est prévue pour fin 2022.
  Mais il s'agit aussi des infrastructures bus. Le dépôt historique de Lescure a désormais plus de 100 ans et sa rénovation est aujourd'hui indispensable. Au printemps 2015, une première alerte a nécessité son évacuation pendant plusieurs semaines, avec un surcoût pour l'exploitation du réseau qui est encore en cours de négociation avec l'exploitant mais que ce dernier évalue à 1M€. Très vite et probablement dès 2016, de nouveaux travaux préalables à une restructuration plus profonde du site seront nécessaires.
  En outre, et pour répondre aux besoins des nouvelles infrastructures du SDODM, un troisième dépôt bus (complétant celui de Lescure et celui du Lac) sera indispensable à horizon 2020. Sa localisation n'est pas encore identifiée à ce jour. Plusieurs pistes sont en cours d'étude, et la Métropole doit définir un lieu d'accueil au Sud ou à l'Ouest de l'agglomération.

- garantir la fiabilité des équipements du tramway. Depuis sa mise en service, les zones équipées du système d'Alimentation Par le Sol (APS connaissent un taux de panne supérieur à celui des zones où l'alimentation électrique est aérienne (20 interventions par mois sont nécessaires sur les coffrets APS contre moins de une par mois en moyenne sur les lignes aériennes de contact (LAC)). La mise en service de la troisième phase, extrêmement complexe afin de répondre au cahier des charges exigeant qui avait été fixé (forte augmentation de la fréquence en centre-ville, fréquence à 10' garantie en extrémité de ligne, mise en place de voies uniques sur des tronçons de plusieurs stations) a entraîné une hausse importante du taux de panne au début de l'année 2015, non encore totalement résorbée à ce jour malgré les

progrès obtenus par nos équipes, celles de notre maitre d'œuvre, de notre exploitant et des entreprises encore mobilisées.

- augmenter la performance des lignes et le service rendu aux usagers pour être encore plus compétitif par rapport à l'utilisation de la voiture. Des marges de manœuvre existent, tant en terme de vitesse commerciale que de fréquence et de régularité et ceci même si des réponses ont déjà été apportées avec la labellisation des Lianes (priorisation aux carrefours à feux), la réalisation d'un important programme de couloirs bus (23 km réalisés depuis 2010), ou, depuis l'été 2015, la mise en place de renforts sur les Lianes principales dans le cadre du nouveau contrat de délégation de service public (DSP). Une étude sera ainsi réalisée pour étudier comment améliorer la vitesse commerciale des lignes de bus que du tramway.



Ce schéma produit par Keolis représente un relevé de la situation sur la Liane 1+ à la barrière d'Arès en direction de la gare St jean, le 13 octobre 2015. Les histogrammes représentent la charge des services (en bleu la grille de base, en rouge les services supplémentaires mis en œuvre depuis cet été). La courbe marron mesure les écarts en temps de passage entre deux bus. On peut à la fois constater une charge forte plutôt homogène sur la journée (témoignage du succès de l'offre mise en œuvre) et une irrégularité importante entre les passages de bus.

- et pour finir, maintenir un équilibre financier soutenable pour la collectivité. Du fait de l'important effort réalisé depuis 2009, les dépenses nettes liées à la DSP 2009-2014 sont passées de 106 M€/an en 2010 à 141 M€/an en 2014, soit + 33% en 5 années.

Il est donc proposé, afin de poursuivre l'optimisation du réseau :

- d'accorder une attention particulière à la maintenance du patrimoine et des équipements existants afin d'en garantir la performance. Notamment, les actions nécessaires à l'amélioration de la disponibilité des infrastructures de la troisième phase de tramway devront être mises en œuvre, ainsi que les investissements nécessaires sur les dépôts ;

- d'affirmer le principe d'une évolution annuelle à la baisse du coût du réseau existant. Cela a été le cas dès cette année, puisque 350 000 € d'économies annuelles ont été obtenues après la tenue des réunions sectorielles ;

- de lancer, en lien avec le SDODM et tel que proposé ci-dessus dans le cadre du projet Gradignan-Talence-Bordeaux-Cenon, un programme d'optimisation

des Lianes pénétrantes sur les boulevards en Lianes majeures (amélioration de la régularité et de la vitesse commerciale grâce à une optimisation des arrêts, une meilleure priorité aux carrefours à feux et la réalisation d'aménagements simples : couloirs bus, stations apaisées, dans le strict cadre des évolutions de fréquence prévues au contrat de délégation de service public) ne dépassant pas 1 M€/km, comme cela a été fait à Nantes sur le réseau Chronobus. Grâce au dispositif de valorisation financière prévu au contrat de Délégation de service public (DSP), des économies pourront ainsi être dégagées et les recettes augmenteront grâce à la hausse de la fréquentation.

- plus globalement, de travailler à l'ensemble des actions qui permettront d'améliorer la vitesse commerciale et la régularité de l'ensemble du réseau.

Indicateurs de suivi des actions :

- Vitesse commerciale et régularité des lignes du réseau Tbc et principalement des lignes structurantes (tramway, Lianes, Coroll) ;
- Taux de disponibilité des infrastructures de tramway.

Action 1.2 : Accompagner le réseau urbain structurant d'un réseau interurbain performant, grâce à la mise en place d'un syndicat mixte de transports avec nos partenaires

Alors que 20 % des déplacements réalisés dans l'aire métropolitaine ont pour origine ou destination une commune hors métropole, et que la voiture est très largement utilisée pour ces déplacements, la création d'un syndicat mixte de type SRU (syndicat mixte de transport loi Solidarité et renouvellement urbain), financé en totalité par le biais du versement transport additionnel qu'il nous permettra de percevoir et donc sans coût supplémentaire pour la Métropole, est une nécessité.

Le travail réalisé par Mouvable a bien démontré l'enjeu d'une meilleure interconnexion des réseaux et en particulier du réseau interurbain et du réseau urbain.

Les interventions lors du séminaire organisé par la Métropole le 1er juillet dernier sur l'utilisation de la Rocade par les transports en commun et le covoiturage, ont permis de montrer qu'il était envisageable de réserver des voies sur les autoroutes pénétrantes et de les utiliser à la fois pour la circulation de lignes de car périurbaines fréquentes et rapides et pour favoriser le covoiturage.
Ce séminaire a montré que de telles lignes de transport interurbain, là où il n'existe pas de ligne ferroviaire, si elles sont bien connectées avec les points nodaux du réseau de transport urbain, pouvaient atteindre des parts modales significatives. Cela suivant les exemples de Madrid (où la part modale des transports en commun sur l'ensemble de la région métropolitaine est de 50%, alors qu'elle n'est que de 30% sur le même périmètre à Paris), des Bouches-du-Rhône (10 000 usagers/jour sur la ligne de car Aix-Marseille) ou encore de l'Isère (qui a mis en service la première voie réservée sur autoroute en 2007 et l'a étendue dans une deuxième phase en 2014, avec, en heure de pointe, la circulation d'un car toutes les minutes en moyenne).

Vinci Autoroutes s'est déclaré particulièrement favorable au lancement d'une étude conjointe avec la Métropole puis d'une expérimentation sur l'A10.

Indicateurs de suivi des actions :

- Lancement d'une ou plusieurs études en 2016 sur la mise en place d'aménagements favorables aux transports en commun et au covoiturage sur les voies rapides urbaines et autoroutes pénétrantes de l'aire métropolitaine bordelaise ;

- Mise en place d'un syndicat mixte avec les autres autorités organisatrices de transport en 2017 (la Région récupérant à cette échéance les compétences des Départements).

Action 1.3 : Coordonner l'action des gestionnaires de réseau de la grande aire de déplacements métropolitaine, sur le modèle du Campus trafic de Toulouse

Il s'agira de réunir l'ensemble des gestionnaires de réseaux, aussi bien de transports en commun (Tbc, TER (trains express régionaux), Transgironde) que routiers (Département pour le réseau routier départemental, Métropole pour le réseau métropolitain et Direction interdépartementale des routes Atlantique (DIRA) pour le réseau national) afin de définir des plans de gestion coordonnés permettant de mieux utiliser les infrastructures, notamment lors des périodes de congestion ou lors d'événements exceptionnels (desserte du stade Matmut Atlantique par exemple...)

Indicateur de suivi des actions :

- Nombre de plans de gestion coordonnés mis en place.

Action 2.1 : Terminer la mise à 2x3 voies de la Rocade pour en faire un outil de maîtrise de la circulation

Dans le cadre de la révision en cours du Plan local d'urbanisme (PLU) qui intègre également le Plan des déplacements urbains (PDU), les orientations générales du projet d'aménagement et de développement durables ciblent :

- le besoin de poursuivre le développement d'une offre de déplacements en cohérence avec l'ambition métropolitaine ;
- la nécessité de mieux intégrer la question de l'activité économique dans la construction de la ville.

La mise à 2x3 voies de la rocade est en totale cohérence avec la politique de mobilités menée par Bordeaux Métropole pour répondre à ce projet.

Il est évident que, du fait de l'étendue géographique de la Métropole bordelaise et des prévisions de croissance de sa population, les trajets automobiles, qui y représentaient, en 2009, 59 % de l'ensemble des déplacements, resteront encore importants à l'avenir, et ce malgré les objectifs ambitieux d'augmentation de la part modale des transports en commun et des modes doux.

Le projet d'augmentation de la capacité de la rocade ne peut-être un encouragement à utiliser sa voiture. Il participe au contraire pleinement de la stratégie mobilités de la métropole, et ceci sur plusieurs plans fondamentaux :

- il est tout d'abord indissociable de la stratégie d'amélioration de l'efficacité du réseau de transports en commun en :
    - captant les flux automobiles et donc diminuant la pression automobile sur les voiries métropolitaines, il doit permettre le développement du SDODM pour un réseau de transport structurant plus dense et mieux maillé. Le délestage des boulevards que permettra la rocade sera ainsi un élément fondamental permettant d'y envisager à termes un transport à haut niveau de service. De même, la captation des flux automobiles sur la rocade doit faciliter le développement des projets structurants de transports en commun à haut niveau de service radiaux entre la périphérie et le cœur de l'agglomération (tramways et bus à haut niveau de service), ainsi que celui des aménagements destinés à l'amélioration de la vitesse commerciale du réseau existant (couloirs bus...) ;
    - permettant l'accueil de transports en commun à haut niveau de service, sur la bande d'arrêt d'urgence (BAU). Ainsi, le Préfet a récemment confirmé la poursuite par les services de l'Etat des études visant à accueillir un bus à haut niveau de service sur la rocade entre les échangeurs 12 et 13. Si la concertation en cours sur ce sujet conclut favorablement à son utilité, cela pourrait permettre de relier de manière efficace la gare de Pessac Alouette et l'aéroport, et plus généralement de

créer une liaison à haut niveau de service entre les zones d'activité et d'habitat de l'ouest de la rocade. Comme précisé dans l'action 1.2, il est aussi proposé que les services de la Métropole travaillent avec leurs homologues du Département et les gestionnaires du réseau des autoroutes et des voies rapides urbaines (Etat, Vinci autoroutes) sur les aménagements qui permettraient d'accueillir sur ces dernières et sur la BAU de la rocade des transports interurbains à haut niveau de service.

- Il est tout autant indissociable de la volonté d'optimiser l'usage de l'automobile en :

    - jouant un rôle majeur dans le nouveau plan de circulation dont a besoin la Métropole. Comme écrit ci-dessus, la rocade participera, par report de trafic, au délestage des boulevards et permettra de soulager les zones saturées, comme de la zone d'activités de l'aéroport, du trafic de transit ;

    - augmentant la pertinence des parcs-relais placés à la jonction entre la rocade et les lignes structurantes du réseau de transport en commun. Ce sera par exemple le cas du P+R de Villenave d'Ornon, placé à la sortie de la rocade sur la future extension de la ligne C de tramway qui sera mise en service en 2019 ;

    - permettant à terme de faciliter la pratique du covoiturage.

- Enfin, l'espace libéré sur la voirie métropolitaine doit aussi permettre de développer les aménagements consacrés aux modes actifs : pistes et bandes cyclables pour le vélo, aménagements facilitant la pratique de la marche à pied.

Tel que cela a été convenu entre Bordeaux Métropole et l'Etat, ce projet sera mené avec la plus grande vigilance dans l'utilisation des crédits publics. Si, au final, des économies étaient dégagées, elles devront être réutilisées pour réaliser de nouveaux aménagements liés à la rocade et qui n'ont pu être inscrits dans l'enveloppe de la mise à 2x3 voies (passerelles vélo, aménagement des échangeurs comme celui desservant la zone d'Hourcade ou celui avec la RN 89…). Bien évidemment, le cas échéant, les procédures et processus de décisions spécifiques à ces aménagements seront menés en temps utile.

Indicateur de suivi de l'action :

- Avancement des travaux de mise à 2x3 voies de la Rocade ;
- Mise en place d'une première expérimentation d'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence par les transports en commun.

Action 2.2 : Mettre en place un nouveau plan global de circulation accompagnant le réseau structurant de transports

Comme précisé dans le corps de la délibération, la circulation diminue de 1 à 2 % par an sur la Métropole bordelaise depuis plusieurs années et, entre 2013 et 2014, le temps passé dans les bouchons a diminué de 41 à 36h par an.

Néanmoins, Bordeaux reste relativement mal classée par rapport aux autres villes françaises, soit la 3ème ou 4ème ville la plus embouteillée de France suivant que l'on se refère à Tom Tom ou à Inrix.

Il s'agit donc d'accélérer les améliorations en cours et de faire aussi bien voire mieux que les autres villes françaises, en poursuivant simultanément deux objectifs complémentaires :
- *la réduction globale des flux automobiles, notamment ceux pénétrant dans l'intra-boulevard ;*
- *l'amélioration des conditions de circulation*.

Ces objectifs doivent permettre de limiter la congestion et le temps perdu en circulant dans Bordeaux, de faire bénéficier les habitants d'un air de meilleure qualité et de limiter les émissions de gaz à effet de serre et les nuisances sonores.

Il est donc nécessaire de mettre en œuvre un nouveau plan de circulation, par étape, en cohérence avec la mise en service des futurs grands équipements de déplacements.

Il est proposé pour cela de travailler sur trois échéances : court terme (fin 2017), moyen terme (2020) et long terme (2025).

Mesures de court terme d'ici fin 2017

A cette échéance, l'offre de transports en commun alternative à la pratique de l'automobile solo aura été singulièrement renforcée par rapport à la situation du début de la mandature, puisque, comme rappelé plus haut :

- un renforcement de 33% de l'offre tramway a été mise en place entre septembre 2014 et septembre 2015 grâce aux services partiels et aux extensions des lignes A,B et C,

- 830 places de stationnement ont été créées en parc-relais, soit +17% pour accompagner les extensions, faisant passer l'offre en parc-relais de 4 980 places à 5 810 places,

- l'extension de la priorité aux feux sur les Lianes devenues Lianes + (Lianes 1, 2, 3 et 8) aura été finalisée,

- le Tram-train du Médoc aura été mis en service début 2017 et accompagné de 185 nouvelles places de stationnement en parc-relais.

Il est donc proposé les mesures suivantes :

- *L'optimisation des carrefours les plus congestionnés* : suite au congrès mondial des systèmes de transport intelligents (ITS), Tom Tom nous propose de tester gratuitement sa plateforme destinée aux gestionnaires de voirie. Cet outil nous permettra d'identifier les 10 intersections les plus congestionnées de la Métropole et de mettre en œuvre des aménagements simples permettant d'en améliorer la régulation. Par exemple, nous pourrons mener des travaux du type de ceux réalisés cet été au carrefour Albret/Juin, travaux qui ont permis de diminuer de 2min30 les temps de parcours entre la place de la Victoire et la place Gambetta, ou optimiser les réglages du système Gertrude sur les carrefours à feux. Sans attendre l'analyse Tom Tom, des études opérationnelles sont actuellement menées sur la place Amélie Raba-Léon et sur le débouché du pont Jacques Chaban-Delmas en rive droite (zone allant jusqu'au giratoire dit de la « souri-

cière »). Des optimisations sont déjà engagées sur l'itinéraire Capdeville/château d'eau, sur la place de la Victoire et sur les quais,

- *L'éventuelle interdiction à la circulation automobile du Pont de Pierre, au moins dans le sens rive droite-rive gauche*. Du fait des travaux importants que la Métropole sera amenée à réaliser d'ici 2018 sur le Pont de Pierre, des restrictions importantes à la circulation automobile devront être mises en œuvre. Elles pourraient être l'occasion d'une réflexion plus globale sur une interdiction de la circulation automobile sur le Pont de Pierre, au moins dans le sens rive droite-rive gauche. Cette interdiction est crédible au regard de la réserve de capacité du Pont St Jean, de la faible part modale voiture actuellement sur le Pont de pierre (en 2012, avant la mise en service du Pont Chaban-Delmas et des services partiels sur la ligne A, la part modale voiture sur le Pont de Pierre était déjà de l'ordre de 15% seulement, le nombre d'automobilistes étant à comparer au très fort nombre de passagers trams, de cyclistes et de piétons. Il y a ainsi 3480 vélos par jour en moyenne qui traversent le Pont de Pierre) et de la forte augmentation d'offre tramway apportée par les services partiels entre Cenon gare et Hôpital Pellegrin. La voie ou les voies ainsi libérées seraient utilisées comme voie réservée bus et vélo ainsi que pour les taxis et les véhicules de secours. En outre, la baisse de la circulation automobile engendrée sur l'avenue Thiers devrait permettre d'envisager le report sur la chaussée des cyclistes. La circulation des vélos sur les trottoirs pose aujourd'hui des problèmes importants de cohabitation cyclistes-piéton. Il est proposé comme objectif l'été 2016 le temps de mener les modélisations nécessaires à la validation de cette mesure,
- *La création d'une ou plusieurs vélo-rue* (rue où la chaussée est réservée aux vélos et dont l'accès voiture est limité aux seuls riverains), par exemple la rue Dandicolle.

Mesures de moyen terme d'ici 2020

A cette échéance, Bordeaux Métropole aura un réseau de tramway de 80 km avec les mises en service de la ligne D, de l'extension de la ligne C jusqu'à Villenave d'Ornon, qui sera accompagnée d'une offre de 500 places a minima en parc-relais (il est recherché actuellement à proposer des solutions d'extension à 750 places, conformément à la demande de la commune), et des premières mises en service du SDODM. Le pont Jean-Jacques Bosc sera mis en service et offrira une nouvelle voie de franchissement de la Garonne.

Il est donc proposé les mesures suivantes :

- *la poursuite de l'optimisation des carrefours les plus congestionnés* (voir ci-dessus) grâce à des analyses qui sont renouvelées périodiquement, par exemple annuellement,
- *la mise en œuvre d'une zone à restriction de circulation (ZRC)* : conformément aux décisions du bureau du 24 septembre dernier et des propositions faites par la Métropole dans le cadre de l'appel à projet gouvernemental « villes respirables », des études seront lancées début 2016 (mise en place d'un benchmark et d'une analyse des expérimentations existantes etc…) afin de mettre en œuvre une ZRC d'ici la fin de la mandature. Il s'agit de n'autoriser, dans les zones les plus sensibles et notamment en cœur d'agglomération, que la circulation des véhicules les moins polluants,

- *l'extension des zones à contrôle d'accès dans l'intra-boulevard* : la baisse générale de la circulation liée à l'extension des zones réglementées de stationnement rendra plus facile ce type de mesures. Plusieurs zones semblent susceptibles d'être adaptées à de telles extensions,

- *l'accélération du rythme d'extension des zones 30 à tout l'intra-boulevard* : de même, la baisse générale de la circulation liée à l'extension des zones réglementées de stationnement rendra plus facile ce type de mesures. Dès aujourd'hui, il est proposé de réfléchir à la mise en œuvre pratique de cette extension, dans un souci d'optimisations de la dépense publique : quels dispositifs physiques mettre en œuvre pour assurer le respect des zones 30, quels axes majeurs à conserver à 50, quelles exceptions faire au principe de double sens cyclable imposé désormais par le Code de la Route ?

- *la suppression du « bouchon » créé par le rétrécissement de la Rocade sur le Pont Mitterrand* : comme l'a rappelé le récent article de Sud-Ouest, le rétrécissement de 3 voies à 2 de la rocade extérieure en amont du pont Mitterrand est quotidiennement à l'origine d'une très forte congestion et ce, sur un itinéraire de transit national (continuité des autoroutes A10 et A62/63). Ce rétrécissement est dû à la présence de la piste cyclable sur ce pont (mise en place sur ce qui devait être à l'origine du projet une troisième voie de circulation). Plus de 120 000 véhicules empruntent ce pont quotidiennement et la mise en place d'une troisième voie de circulation constituerait donc une amélioration des conditions de fonctionnement de la rocade et, a fortiori, des voiries du secteur sud de l'agglomération.
  Une enquête (comptage et enquête origine-destination) a été réalisée du 6 au 12 avril par Bordeaux Métropole (en accord avec les services de l'Etat) afin d'avoir un diagnostic récent sur la pratique cyclable sur ce pont.
  Les principales conclusions sont que 271 déplacements 2 roues sont comptabilisés par jour ouvrable sur les 2 sens, soit une part modale vélo de 0,2%. 24% de ces déplacements, soit seulement 70 cyclistes, concernent des déplacements domicile/travail, le reste étant le fait de cyclotouristes. Le dimanche, on constate 391 déplacements et la proportion des usages loisirs est proche de 100%.
  A titre de comparaison, le Pont de Pierre supporte 3 480 déplacements vélos par jour et le Pont Chaban Delmas 850 déplacements. Le pont Saint-Jean est dans les niveaux du pont Mitterrand.
  En outre, 69% des cyclistes indiquent que le futur pont Jean-Jacques Bosc constitue un point de passage alternatif pertinent au franchissement de la Garonne pour leur trajet, et seulement 20%, soit 50 cyclistes, considèrent que cet itinéraire les pénaliserait.
  En conclusion, étant donné le coût important de la construction d'un ouvrage franchissement spécifique (7M€), le très fort rapport entre le nombre élevé d'automobilistes pénalisés chaque jour et la quantité faible de cyclistes concernés (440 automobilistes pénalisés pour 1 cycliste bénéficiaire), et les problèmes sanitaires liés au maintien d'une circulation cycliste dans une zone à émissions nocives maximales, il est proposé de transférer la circulation cyclable sur le Pont Jean-Jacques Bosc à échéance de la mise en service de ce dernier.
  Les services de l'Etat ont besoin d'un délai d'un peu moins de deux ans pour mettre en œuvre cette mesure.

- *La recherche d'une plus grande piétonisation de la place Gambetta* : la piétonisation totale de la place Gambetta semblait très difficile à mettre en œuvre et risquant de poser des questions difficiles à résoudre sur

l'organisation de la circulation dans le cœur de la Métropole, il est proposé d'étudier quelles mesures pourraient, en lien avec le projet de réaménagement en cours, permettre une meilleure appropriation de la place par les piétons.

Mesures de long terme d'ici 2025

A cette échéance, la mise en service des opérations du SDODM aura été significativement avancée et d'autres infrastructures majeures auront été mises en service, en particulier la fin de la mise à 2x3 voies de la Rocade.

Indicateur de suivi de cette action :

- Indicateurs de congestion sur l'agglomération bordelaise fournis par les sociétés spécialisées comme Inrix ou Tom-Tom.

Action 2.3 : Supprimer les carrefours à feux injustifiés qui pénalisent la circulation

Il existe aujourd'hui plus de 930 carrefours à feux sur le territoire métropolitain, contre seulement 330 à Nantes. Nous sommes avec 1,26 carrefour à feux pour 1 000 habitants, la grande agglomération la plus lotie, loin devant Nantes et Paris qui ont respectivement des ratios de 0,57 et 0,78.

Cette situation pénalise la Métropole :

- en termes de sécurité routière, les carrefours à feux étant un élément aggravant l'accidentologie routière :
    - En France, Les carrefours à feux génèrent 10 000 accidents par an, soit 14 % des accidents. La vitesse excessive est le premier facteur accidentogène, suivi par le franchissement de feux au rouge. Ces accidents entraînent 1200 blessés graves et 150 tués : les piétons et les deux roues représentent 83% des victimes.
    - Sur le territoire de la Métropole, 21 des 23 carrefours les plus accidentogènes de la Métropole sont des carrefours à feux.
- en termes de fluidification de la circulation et de lutte contre la congestion automobile.

Comme l'a confirmé le séminaire tenu sur ce sujet le 3 novembre dernier, il existe, dans de nombreuses situations, d'autres solutions mieux adaptées que les carrefours à feux pour fluidifier la circulation et apaiser les vitesses. Sur la durée, la maintenance de ces dispositifs est moins coûteuse que celle des carrefours à feux.

Sur le territoire métropolitain, le nombre de carrefours à feux injustifiés, et où un autre dispositif (giratoire simple, système de giratoires franchissables multiples, simple priorité à droite…) serait plus adapté, est aujourd'hui estimé à 200.

Il est proposé de les supprimer dans le courant de la mandature. 5 M€ sont ainsi inscrits au PPI entre 2016 et 2018 pour mener à bien cette action.

Indicateur de suivi de cette action :

- évolution du nombre de carrefours à feux sur la Métropole.

Action 2.4 : Favoriser la pratique à grande échelle du covoiturage et de l'autopartage

Si la voiture est toujours le mode de déplacement le plus utilisé, 59 % de déplacements se faisant en voiture sur les 2 540 000 déplacements réalisés en moyenne chaque jour par les habitants de la métropole (source enquête ménage déplacements 2009), son usage est loin de son optimum social comme le démontrent les quelques chiffres suivants :

- le taux d'occupation moyen des automobiles en circulation est faible, de manière générale de l'ordre d'1,3 personne par véhicule. Sur la rocade, là où se concentrent les flux les plus importants, il est encore moins élevé avec 1,22 personne par véhicule (soit 5 véhicules pour 6 personnes transportées) ;

- il est généralement considéré qu'avec une circulation réduite de 10 %, les difficultés de congestion routières seraient très limitées ;

- 25 % des émissions de CO2 (dioxyde de carbone) viennent du transport routier individuel et, d'après le dernier inventaire de l'Association pour la surveillance de la qualité de l'air en Aquitaine (AIRAQ), le secteur des transports représentent 73 % des émissions d'oxyde d'azote (Nox) et 45% des particules fines (PM10) sur le territoire de Bordeaux Métropole ;

- enfin, l'automobile est un des postes principaux de dépenses pour les ménages. Selon l'INSEE (Institut national de la statistique et des études économiques), un ménage français a dépensé en 2013 en moyenne 11 % de ses ressources pour sa voiture, soit l'équivalent de 4 300 € /an.

Le développement massif de la pratique du covoiturage et de l'autopartage contribuerait donc à la fois à dé-saturer le réseau routier en heure de pointe, à améliorer la qualité de l'air et apporterait des gains significatifs au pouvoir d'achat des ménages.

Concernant le covoiturage plus spécifiquement, un plan d'actions détaillé vous est proposé en annexe au présent rapport.

Il est basé sur les actions suivantes :

- le renforcement des actions existantes :

    - poursuite du développement du site unique de covoiturage créé par le Département et la Métropole. A début octobre, 2 992 personnes sont inscrites (+12% sur 3 mois), 6 communautés ont été créées pour 9 869 Km covoiturés depuis mai 2015 (+98% sur 3 mois).

    - poursuite de la création d'aires de covoiturage. Ainsi, 22 aires ont été réalisées depuis 2013 pour un total de 131 places ; 4 nouvelles aires sont en projet d'ici fin 2015. Il sera recherché une meilleure complémentarité avec le Département, notamment par une standardisation des aires et nous travaillerons aussi sur l'équipement de ces aires en services (arceaux vélos, abris) ;

- La mise en place d'une expérimentation de covoiturage dynamique, visant à participer au développement du « Bla-bla-car » de courte distance. Ce type de produit représente le futur du covoiturage : il est détaillé en annexe. L'expérimentation serait d'abord conduite avec les utilisateurs du parc relais de la Buttinière ;

- La poursuite de la réflexion pour favoriser la pratique de covoiturage par la priorisation ou la réservation de voies de circulation. Le séminaire rocade, qui s'est tenu le 1er juillet 2015 sous l'égide de l'Etat et de Bordeaux Métropole, a toutefois démontré que, si des perspectives existent, elles sont de long terme et ne doivent pas constituer la priorité des actions en la matière ;

- L'accompagnement des démarches et les actions des entreprises locales par le Club de la mobilité - CCI (Chambre de commerce et d'industrie), Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie), Bordeaux Métropole - en favorisant et reproduisant les expérimentations menées comme le « stop & drive » de dernier kilomètre, l'aménagement de places privilégiées « covoitureurs » dans les parkings d'entreprises, l'utilisation de nouvelles applications comme Ecoweego qu'il a été proposé de tester aux entreprises de Technowest…

- Le renforcement des actions de communication.

Indicateurs de suivi de cette action :

- Taux d'occupation des véhicules automobiles ;
- Nombre de participants à l'expérimentation de covoiturage dynamique en vue d'une pérennisation de cette dernière.

Action 2.5 : Développer l'usage des mobilités électriques et des motorisations décarbonnées comme l'hydrogène

Il est nécessaire de passer à une échelle supérieure en la matière en se fixant des objectifs plus ambitieux corrélés au Plan climat et au Plan de protection de l'atmosphère.
Pour cela, un plan d'actions est proposé en annexe 5 au présent rapport. Ce plan vise à agir sur chaque mode de déplacement afin d'offrir un service potentiel à tous les usagers. Il cherche à agir sur des leviers incitatifs capables d'assurer la promotion de la mobilité électrique sans suréquiper le territoire. Il a été conçu afin de mobiliser les outils les plus efficaces, dans un but, à la fois d'optimisation des crédits publics, mais aussi d'obtention la plus rapide possible de résultats concrets.

*Pour l'automobile, a*ujourd'hui, les freins à l'équipement des ménages en véhicules électriques restent rédhibitoires : le coût d'investissement est toujours plus élevé que celui d'un véhicule thermique de taille équivalente, le faible nombre de bornes de recharge et le manque d'autonomie des véhicules ne permettent pas d'utilisation au-delà des trajets quotidiens (pour les week-ends ou pour les vacances par exemple). Un tel investissement est aussi difficilement concevable pour un foyer qui ne dispose pas à titre individuel d'une borne ou d'une possibilité de recharge. En outre, le temps nécessaire à la recharge lente d'un véhicule (8h, soit une journée ou une nuit entière) fait qu'une borne de recharge ne peut être mutualisée que par un très petit nombre de foyers.

Ces freins sont beaucoup moins nombreux pour les entreprises, dont nombre de déplacements professionnels restent sur la Métropole ou dans un rayon compatible avec l'autonomie des batteries (100 km) et qui peuvent, dans le cadre de leur politique de développement durable, supporter les surcoûts liés à l'achat de voitures électriques.

Par conséquent, il est proposé de cibler en priorité les actions métropolitaines vers les entreprises et les administrations, en allant au-delà des crédits d'impôts existants :

- aide à l'équipement en bornes de charge pour diminuer les coûts de transition des flottes d'entreprises vers l'électrique ;
- maillage d'un réseau de bornes de charge rapide (seules capables de permettre de recharger la batterie pendant la durée d'une réunion) sur l'espace public. Ces bornes seraient peu nombreuses, étant donné leur coût, mais leur localisation judicieusement choisie pour assurer un maillage le plus complet du territoire. Il est à noter que des cofinancements sont possibles via l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) et la Caisse des dépôts et consignations… et seraient recherchés ;
- appui du Syndicat départemental d'énergie électrique de la Gironde (SDEEG) pour que les entreprises métropolitaines puissent rayonner dans la Gironde ; ainsi il est attendu de ce Syndicat qu'il développe lui aussi un réseau de bornes de charge rapide offrant un maillage judicieux du territoire et permettant aux professionnels de la Métropole d'envisager des déplacements à la journée dans un rayon allant jusqu'à 100 km ;
- poursuite du développement de Bluecub dont l'offre s'adresse aussi bien aux particuliers qu'aux professionnels ;

Bien entendu et afin de renforcer leur impact, ces actions sont valorisables et mutualisables avec un usage pour les particuliers. La réglementation favorable du PLU 3.1 (Plan local de l'urbanisme) encouragera aussi l'équipement des nouvelles constructions.

En complément, il est proposé de poursuivre et de développer l'équipement en bornes de charge lente des parcs de stationnement en cœur de Métropole afin de donner la priorité aux véhicules propres en centre-ville. L'équipement en bornes de charge normale des places sur voirie en centre-ville semble peu intéressant, le risque étant trop élevé, étant donné le temps de charge nécessaire (8 heures), d'une appropriation de ces places par un très faible nombre de véhicules et donc un effet opposé à la volonté d'augmenter le taux de rotation dans les zones réglementées.

Pour le vélo, afin de permettre au vélo électrique d'atteindre de nouveaux publics, il est proposé d'adopter une hausse de la subvention pour l'achat de vélos à assistance électrique dans certaines situations, notamment pour les habitants de la Métropole dont la distance domicile-travail est élevée. Cette action sera ainsi particulièrement tournée vers les communes périphériques de la Métropole. Dans cette optique, il est aussi envisagé une aide financière aux entreprises et associations pour l'acquisition de vélos électriques et ce notamment dans le cadre des Plan de déplacements entreprises ou encore dans le cadre du contrat employeur /salarié / collectivité. Enfin, un forum sur le vélo électrique sera organisé dans le courant de l'année 2016.

Le développement de parkings sécurisés avec possibilité de recharge apparaît aussi une mesure à développer.

L'ensemble de ces actions sera accompagné d'un plan de communication.

Concernant les autres motorisations décarbonnées, et en particulier le développement des moteurs basés sur l'utilisation de l'hydrogène, la Métropole poursuivra son soutien aux industriels impliqués dans le développement de véhicules de transports en commun basés sur ce type de motorisation et soutiendra toute nouvelle initiative en la matière.

Indicateur de suivi de cette action :

- Taux de pénétration des véhicules automobiles électriques sur le territoire de la Métropole.

Axe 3 : Mettre en place une politique cohérente de stationnement, en lien avec les communes

Le stationnement est un puissant levier de modification des habitudes de déplacement et de report modal de l'auto-solisme vers les usages partagés de l'automobile (covoiturage et autopartage), les transports en commun ou les modes doux. Il a en effet été démontré que, toutes choses égales par ailleurs, la mise en place d'une politique de stationnement adaptée pouvait diviser par deux la part modale de la voiture et donc contribuer de manière significative à l'apaisement de la circulation.

Aujourd'hui, notre établissement, compétent en ce qui concerne le stationnement public en ouvrages, mène sa politique de stationnement par le biais des outils suivants, qui sont tous complémentaires :

- la planification et notamment le PLU 3.1 qui, dans son volet mobilité, définit un ensemble de règles cohérentes pour optimiser l'usage de la voiture sur le territoire métropolitain ;
- l'exploitation de parcs publics de stationnement. Elle est mise en œuvre, d'une part, par des prestataires privés sous forme de délégations de service public, et, d'autre part, par la régie Parcub. Parcub joue notamment un rôle crucial en intervenant sur des opérations d'intérêt public mais qui pourraient ne pas intéresser des partenaires privés ;
- l'accompagnement du développement du réseau structurant de transports en commun à haut niveau de service par la mise en service de parc-relais. Depuis 2014 et avec la mise en service de la troisième phase de tramway, l'offre de parc-relais a été augmentée de 17%, passant de 4 980 places à 5 810 places.

En ce qui les concerne, les communes sont compétentes en termes de stationnement sur voirie. En 2014, les maires des communes de la Métropole ont décidé à l'unanimité de conserver cette répartition des compétences.

Désormais, deux évolutions législatives majeures dans le domaine du stationnement imposent aux collectivités locales de repenser leurs politiques de stationnement.

En premier lieu, la loi n°2014-344 du 17 mars 2014 relative à la consommation a introduit en son article 6.V une nouvelle règle tendant à ce que *« tout exploitant de parc de stationnement affecté à un usage public applique au consommateur, pour les stationnements d'une durée inférieure à 12 heures et payés à la durée, une tarification par pas de quinze minutes au plus »* (Article L.113-7 du code de la consommation). Cette disposition devait être mise en œuvre au 1er juillet 2015.

En second lieu, la loi de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) a introduit la dépénalisation du stationnement de surface. Un « forfait post-stationnement » remplacera l'amende actuelle de 17 € en cas de non acquittement par l'usager de sa « redevance d'occupation du domaine public ». Si cette réforme est positive en donnant aux communes les moyens de maitriser leur politique de stationnement et d'améliorer l'efficacité de son contrôle, les modalités re-

tenues pour la mise en œuvre de la dépénalisation sont particulièrement complexes pour les collectivités (frais de l'agence nationale chargée du recouvrement des forfaits post-stationnement, pas de « contrôle-sanction » automatisé permettant une gestion optimisée du contrôle et du recouvrement des amendes, modalités de calcul du forfait, avec notamment le fait que le montant du forfait de post-stationnement ne pourra pas dépasser le tarif maximal prévu par la grille tarifaire sur une journée). Ces règles entraîneront la nécessité pour les communes de réviser leur grille tarifaire pour le stationnement sur voirie à la hausse, notamment en étendant le nombre d'heures payantes et en augmentant la tarification maximale imposée aux usagers. Ainsi, pour prendre l'exemple de la ville de Talence, avec la grille actuelle de stationnement sur voirie, qui limite le stationnement à quatre heures pour un tarif de 4,75€, le forfait de stationnement ne pourra dépasser cette somme alors même que la ville devra, pour chaque forfait, verser des frais à l'agence chargée de leur recouvrement.

Enfin, il a récemment été annoncé le report de cette mesure du 1er octobre 2016 au 1er janvier 2018, ce qui retarde les premiers effets bénéfiques de cette réforme.

Principes de la politique de stationnement de la Métropole

Dans le contexte rappelé ci-dessus, et conformément aux prescriptions du PLU 3.1, la politique stationnement de la Métropole doit poursuivre les objectifs suivants :

- participer au report modal de la voiture vers les autres modes, et en particulier de l'autosolisme vers les usages partagés de l'automobile, les transports en commun et les modes doux ;
- favoriser, pour les plus longues durées de stationnement (au-delà de deux heures), le stationnement en ouvrage afin de participer à la pacification de la voirie et permettre son utilisation pour d'autres usages (libération d'emprises en faveur des modes doux, de voies réservées aux transports en commun à haut niveau de service etc…) ;
- permettre, en deçà de deux heures et dans les zones à activité commerciale, une forte rotation du stationnement sur voirie ;
- assurer un équilibre financier pour les collectivités et le cas échéant, permettre de dégager des financements permettant de renforcer les moyens dévolus aux politiques de proximité (mobilité bien évidemment mais aussi sécurité).

En conséquence, il vous est proposé les actions suivantes :

Action 3.1 : Mettre en place une participation de la Métropole au financement de l'extension des zones de stationnement réglementées sur voirie

L'effet bénéfique de la réglementation du stationnement sur les comportements de mobilité est concrètement démontré par la politique d'extension des zones réglementées menées par les communes membres de Bordeaux Métropole.

En effet, le passage d'un secteur en stationnement réglementé induit les effets positifs suivants pour les communes :

- la circulation automobile dans le secteur concerné, et avec elle ses effets néfastes comme la congestion ou la pollution de l'air, diminue spontanément ;

- les riverains retrouvent la possibilité de stationner sans difficulté ; la pression en matière de stationnement diminue et permet de limiter les besoins en solutions de stationnement complémentaires (ouvrages), voire, à termes, de réduire l'espace de stationnement sur voirie pour consacrer l'espace ainsi libéré à d'autres usages ;

- le sentiment de sécurité est significativement amélioré grâce à la présence du personnel chargé du contrôle du stationnement.

Aussi, il n'est pas étonnant que malgré quelques réticences a priori, le passage d'un secteur urbain en zone réglementé aboutisse très vite à une très large acceptation des riverains concernés.

Mais, le passage d'un secteur en zone réglementé entraîne des effets de bords importants, puisque une fraction des automobilistes a tendance à rechercher des places de stationnement dans les zones adjacentes, augmentant la pression dans ces secteurs. Il est donc important que la mesure soit déployée avec une forte dynamique.

En conséquence, il apparaît de bonne gestion que Bordeaux Métropole encourage le mouvement de réglementation du stationnement entamé par plusieurs communes de notre territoire et participe financièrement à l'achat et à l'installation des horodateurs, et ceci chaque fois que la réglementation du stationnement considérée est de nature à améliorer le bilan socio-économique des projets de lignes structurantes sur le réseau de transports en commun.

Pour cela, il est proposé d'utiliser le principe du fonds de concours pour subventionner l'acquisition et la pose d'horodateurs par les communes. Ce mécanisme est prévu dans le Code général des collectivités territoriales, aux articles L.5214-16 V et suivants, modifiés par l'article 186 de la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales. Il permettrait concrètement à la Métropole de financer jusqu'à 50% du coût d'un horodateur.

Il vous est donc proposé, à cet effet, une convention-cadre, qui se trouve en annexe 6. Cette convention-cadre a pour but d'instituer le cadre partenarial financier entre la Métropole et les communes et pourra ensuite se décliner en convention spécifique pour chacune des communes intéressées.

Cette participation financière de Bordeaux Métropole s'inscrira, bien évidemment, dans le cadre des Contrats de co-développement (CODEV) puisqu'elle serait intégrée dans les projets de création de nouvelles lignes de transport en commun structurantes actées par ces mêmes CODEV.

Pour 2016, il vous est proposé que le budget pour l'acquisition et l'installation d'horodateurs sur le territoire des communes membres s'élève à 500 000 € ; les crédits seraient inscrits au budget primitif. Ce budget permettrait de participer au financement de près de 200 horodateurs.

Pour les années suivantes, il vous est proposé que soit recherchée une programmation financière qui permette l'accélération de l'extension des zones de stationnement réglementées, avec un ciblage sur celles qui sont les plus pertinentes en termes de report modal. Ceci concerne notamment tout l'intra-boulevard bordelais et les zones qui lui sont limitrophes. Cette accélération nécessitera de résoudre les quelques difficultés liées à l'acceptation sociale de ces mesures : possession d'une deuxième voiture dans les zones les plus résidentielles du centre de l'agglomération, question

des visiteurs de longue durée…. Il sera aussi nécessaire, malgré le report de la date de la dépénalisation du stationnement au 1er octobre, de confirmer que le contrôle du stationnement pourra être assuré de manière efficace.

Action 3.2 : Mettre en oeuvre la tarification au quart d'heure dans les parcs de stationnement en ouvrage

L'application mécanique de la tarification au quart d'heure (division par 4 pas du tarif horaire) aboutirait à une perte de recette de près de 10% en moyenne, ce qui impliquerait une compensation financière de la Métropole (à titre indicatif, pour l'année 2014, 10 % des recettes horaires sur les quatre parcs exploités par le seul délégataire BP 3000 équivaudraient à un montant de l'ordre de près de 700k€). Pour éviter cette situation, qui n'est pas envisageable dans le contexte des baisses de dotation de l'Etat que connaît notre établissement, les nouvelles grilles tarifaires doivent inévitablement intégrer des hausses sur quelques créneaux pour compenser l'impact de la loi.

Pour y remédier et répondre aux enjeux définis ci-dessus, de nouvelles grilles tarifaires ont été négociées avec les exploitants des parcs de stationnement, avec les résultats suivants :

- baisse généralisée des tarifs de la grille de jour pour les durées de stationnement au-delà de deux heures. Si par exception et pour raisons strictement imputables aux contraintes imposées par la loi, certains créneaux sont en hausse, les hausses sont limitée à quelques % ;
- baisse de la plupart des tarifs de la grille de jour pour les durées de stationnement en-deça de deux heures. Quand les créneaux présentent des hausses, celles-ci sont limitées à moins de 10% et représentent, en valeur absolue, quelques centimes d'euros.
- mise en place d'une progressivité de la grille de nuit alors qu'actuellement un forfait s'applique dès la première minute de stationnement ;
- hausse du montant maximal pour le tarif de nuit, considérant que celui-ci est à l'heure actuelle particulièrement favorable et peu incitatif au report modal vers les transports en commun.

Indicateur de suivi de cette action :

- nombre de places de stationnement en zone réglementée sur la Métropole ;
- fréquentation des parcs de stationnement en ouvrage.

Action 3.3 : Poursuivre le développement de l'inter-modalité voitures/réseau structurant de transport en commun grâce au développement des parcs-relais

Les actions suivantes seront mises en œuvre :

- les études prévues aux Contrats de co développement (Codev) pour la création de nouveaux parcs-relais et l'extension des parcs-relais existants seront menées, en particulier sur le parc-relais de la Buttinière, mais aussi dès 2016, à Quarante journaux avec la création d'un parc-relais de 250 places ;
- les projets du SDODM seront accompagnés de nouveaux parcs-relais, tant sur les liaisons tramway, BHNS que sur les Lianes majeures, qui viendront s'ajouter aux parcs-relais existants et à ceux qui seront mis en service dans le cadre de la

ligne D, de l'extension de la ligne C vers Blanquefort et de l'extension de la ligne C à Villenave d'Ornon. L'optimisation des coûts de construction sera recherchée pour offrir un maximum de places de stationnement ;

- la tarification différenciée des parcs-relais, prévue au nouveau contrat de DSP, sera mise en service à partir de 2017 avec la nouvelle billettique, afin de favoriser un report modal le plus en amont possible et de diminuer le nombre de kilomètres parcourus en voiture dans l'agglomération ;

- une information multimodale et en temps réel sur l'utilisation des parcs-relais sera délivrée aux usagers de la Rocade par le système Aliénor de l'Etat.

Indicateur de suivi de cette action :

- nombre de places de stationnement offertes dans les parcs-relais.

Action 3.4 : Assister les communes dans la définition d'une politique de stationnement sur voirie cohérente à l'échelle métropolitaine

Si la libre administration des communes en matière de stationnement sur voirie, affirmée par le bureau de la Métropole en juin 2014, ne doit pas être remise en cause, il est important qu'une coordination soit mise en place entre les communes au regard des impacts de la dépénalisation du stationnement.
La Métropole pourra ainsi réunir régulièrement les communes concernées pour que des échanges sur les programmes d'extension des zones réglementées, sur les grilles tarifaires, ou sur les montants des forfaits de post-stationnement aient lieu, ceci afin d'éviter « les effets de bord ».
La Métropole pourra aussi proposer son assistance pour mutualiser les prestations de contrôle du stationnement sur voirie que les communes voudront externalisées (groupement de commande).

Indicateur de suivi de cette action :

- Degré de cohérence des politiques communales à l'échelle métropolitaine

Action 3.5 : Appuyer le développement d'applications numériques d'aide au stationnement

Comme cela a été fait, dans le cadre du congrès ITS, avec l'application Citypark (optimisation de la recherche de places de stationnement grâce à un modèle « big data »), ou sur l'exemple de la ville de Bordeaux qui a développé une application de paiement en ligne du stationnement sur voirie, la Métropole continuera à appuyer les initiatives numériques visant à faciliter le stationnement pour les habitants de la Métropole.

Action 4.1 : Actualiser le plan vélo de la Métropole

Le plan vélo de la Métropole a permis un fort développement de la pratique du vélo, comme cela a été rappelé dans le corps de la délibération.

Le vélo est, sur certains trajets et notamment pour la grande majorité des déplacements dans le cœur de l'agglomération, le mode de transport le plus rapide. L'enquête réalisée récemment par Sud-Ouest a montré que, sur un même trajet pris en exemple par les journalistes, les temps de parcours en voiture étaient très nettement plus longs. Il a fallu ainsi 37 minutes pour se rendre de Cenon gare à Mériadeck en voiture, contre 14 minutes en vélo, moyen de transport le plus rapide et 25 minutes en tramway. Sur la base de cet exemple, qui n'a certes pas valeur de démonstration scientifique, on constate donc que les automobilistes vont, sur les trajets en cœur d'agglomération, 2,6 fois plus lentement que les cyclistes et 1,5 plus lentement que les utilisateurs des transports en commun.

A ce titre, l'utilisation du vélo doit pouvoir encore largement être étendue pour arriver à l'ambitieux objectif d'une part modale de 15% sur l'ensemble de la Métropole.

Pour cela, le plan vélo mérite d'être actualisé, ce qui pourra être fait début 2016, sur la base, entre autres, des principes suivants :

- il s'agira tout d'abord de mieux coordonner les actions de la Métropole et des communes et notamment de la ville de Bordeaux, et optimiser l'usage des dispositifs existants ; notamment, une étude sera menée pour voir dans quelles mesure il sera possible d'implanter un réseau de « maisons de la mobilité » sur le territoire métropolitain, en se basant sur l'exemple des maisons du vélos existantes à Bègles ou à Bordeaux. Concernant cette dernière, son fonctionnement sera réexaminé pour marquer un renouveau de son ambition;
- la Métropole poursuivra la réalisation du schéma d'infrastructures vélo; un bilan des aménagements existants sera réalisé et sur cette base, les règles seront, si nécessaire, adaptées. Ainsi, un séminaire sera organisé lors du premier semestre 2016 pour faire le point sur cette question : en tout état de cause, il sera systématiquement recherché la mise en place d'aménagements simples et efficaces ;

  Comme précisé dans le cadre de l'action 2.3, des actions marquantes et qui témoigneront du nouveau souffle de la politique vélo de la Métropole seront mises en œuvre très rapidement :

  - Création d'une ou plusieurs vélo-rue,
  - Interdiction du sens de circulation de la rive droite vers la rive gauche sur le Pont de Pierre qui permettra aux 3480 cyclistes qui l'empruntent tous les jours de circuler en toute sécurité pour eux et pour les piétons,
  - Reconfiguration des modalités de la circulation vélo sur l'avenue Thiers à Bordeaux en lien avec la mesure précédente pour permettre une bonne cohabitation des circulations vélos et piétons…

  Concernant les franchissements des échangeurs sur la Rocade, sans attendre la construction de passerelles vélos qui sera examinée si la mise à 2x3 voies de la Rocade permet de dégager des économies par rapport au budget initialement

prévu, des aménagements simples de sécurité seront proposés, par exemple sur l'échangeur 12 à Mérignac.

- chacun des nombreux dispositifs existants sera développé dans le domaine où il est le plus pertinent. Ainsi :

    - Le Vcub poursuivra en priorité son développement dans les zones du centre de l'agglomération, là où la densité de population est forte; ceci se justifie au regard des énormes différences d'utilisation des stations Vcub à travers le territoire métropolitain (en juin 2015, l'utilisation mensuelle des stations variait en effet entre plus de 15 000 utilisations par mois pour la station la utilisée, et moins de 25 utilisations par mois pour la station la moins utilisée) et du coût d'implantation d'une station (de l'ordre de 100 000€) ;
    - Le prêt de vélo pourra être étendu au-delà de la seule ville de Bordeaux ; le prêt de vélo pourra s'étendre à d'autres modèles que les modèles classiques proposés jusqu'à aujourd'hui, avec des vélos-pliants, vélos-cargos, vélos électriques etc…
    - Le développement du vélo électrique sera fortement encouragé (simplification de l'attribution des subventions, organisation d'un forum dédié...), notamment pour les zones les plus excentrées.
    - De même, le développement du vélo pliant sera lui aussi encouragé pour permettre de couvrir les difficultés de stationnement dans le cœur de l'agglomération et limiter les craintes de vol ;

- la politique d'implantation de stationnements sécurisés, simples et économiques, pour les vélos sera renforcée ;
- une grande attention sera accordée aux campagnes visant à la sécurité routière. Il s'agira à la fois de faire en sorte que les utilisateurs de vélo comprennent et adoptent des comportements qui garantissent tout autant leur sécurité que celle des autres usagers de la route et de montrer que le vélo n'est pas un mode de déplacement dangereux ;
- une campagne de communication sera nécessaire afin de convaincre les nombreuses personnes qui auraient tout à gagner à l'usage du vélo mais qui n'osent pas franchir le pas ; Dans le cadre de cette campagne, nous pourrions chercher à obtenir à nouveau une grande visibilité, comme cela avait été le cas en 2013 avec l'invitation de Mickael Coville-Andersen, dirigeant de Copenhagenize, le bureau d'études danois qui produit le classement mondial des villes cyclables et qui nous avait placé au 4ème rang mondial des villes cyclables en 2013 ; Cette communication visera en particulier les classes moyennes où le potentiel de développement du vélo est le plus fort et permettra des gains significatifs de pouvoir d'achat pour les ménages ;
- les démarches partenariales avec les associations et ayant pour but de faire découvrir la pratique du vélo à des populations de tout milieu social et de tous âges (scolaires, personnes âgées ou diminuées physiquement, femmes issues de milieux ethniques où la pratique du vélo est inhabituelle, etc…) seront poursuivies ;
- il sera recherché de nouveaux financements grâce à l'intervention de partenaires privés, comme le font d'autres collectivités (10 € investis par les partenaires pour 1 € d'argent public en Ecosse).

Indicateur de suivi de ces actions :

- Part modale du vélo dans les déplacements métropolitains.

Action 4.2 : Mettre en place un plan piéton

Un plan piéton, sur le modèle du plan vélo et mettant notamment en avant les actions prévues dans le cadre des Codev, sera proposé début 2016.

Indicateur de suivi de ces actions :

- Part modale des déplacements piétons.

Axe 5 : Faciliter l'utilisation des services de transport par tous les citoyens

Axe 5.1 : Structurer la politique numérique de mobilités de la Métropole bordelaise

Grâce à l'impulsion créée par l'accueil du congrès mondial des systèmes de transports intelligents à Bordeaux, la Métropole doit s'engager dans un plan global pour le développement de la politique numérique des mobilités et poursuivre sa politique d'innovation.

Les actions suivantes, entre autres, pourront être menées :

- accompagnement du développement de la SEM Gertrude et test des nouvelles fonctionnalités sur le territoire de la Métropole bordelaise ;
- étude d'un système global du type Optimod (Lyon avec comme objectif d'offrir aux usagers, entre autres, un système d'information multimodal en temps réel, la possibilité d'acheter des services de transport etc..., et de permettre à la Métropole d'optimiser l'usage des infrastructures.
- comme indiqué par ailleurs, mise en place d'expérimentations permettant de mettre au service des usagers des applications innovantes :
    - partenariat avec Tom-Tom pour déterminer et traiter les carrefours les plus congestionnés de l'agglomération
    - lancement d'une expérimentation de covoiturage dynamique sur le parc de la Buttinière ;
    - lancement du projet Smartline (plateforme multimodale de service de transports pour les déplacements périurbains) ;
- appui accordé aux entreprises innovantes dans le domaine, comme cela a été le cas, entre autres, avec l'entreprise Qcit, spécialisée dans le Big data et qui a mis en place l'application Citypark pour optimiser la recherche de places de stationnement ;

Indicateur de suivi de ces actions :

- nombre d'utilisations des applications numériques de mobilité mises à disposition du grand public.

Axe 5.2 : Concevoir un système tarifaire global, simple et équitable

Les études en cours seront poursuivies, notamment grâce au syndicat mixte transports.

Indicateur de suivi de cette action :

- mise en place de la tarification multimodale.

Axe 5.3 : Exploiter au mieux le relais offert par les entreprises pour atteindre les usagers

La politique actuelle de la Métropole de développement des plans de déplacements en entreprise favorise surtout les entreprises les plus importantes, sans lien avec l'effort réel qu'elles mettent en œuvre pour accompagner la mobilité de leurs salariés. Un nouveau dispositif sera proposé début 2016.

Indicateur de suivi de cette action :

- nombre de salariés bénéficiant d'une action dans le cadre d'un plan de déplacement d'entreprise.

Axe 5.4 : Développer le marketing des services de transports pour en faciliter l'accès

Il s'agira de développer les outils d'information et de promotion de l'ensemble des solutions de modalité auprès du public le plus large, et notamment des classes moyennes qui constituent le levier le plus important en termes de changement de comportements, mais aussi des catégories de population les plus défavorisées.

Indicateur de suivi de ces actions :

- nombre d'actions menées en la matière.

Action 5.5 : Optimiser la demande de mobilités

La Métropole continuera, au bénéfice de tous, à étudier et à promouvoir les dispositifs permettant de maîtriser la demande globale de déplacements, comme ceux visant à développer le télétravail ou à mieux organiser les temps.

Indicateur de suivi de ces actions :

- nombre d'actions menées en la matière.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU la délibération n°2000/0389 du Conseil de Communauté du 26 mai 2000 approuvant le Plan de déplacements urbains,

VU la délibération n°2004/0363 du Conseil de Communauté du 28 mai 2004 approuvant la mise en conformité du Plan des déplacements urbains avec la loi relative à la Solidarité et au renouvellement urbain,

VU la délibération n°2009/0834 du 27 novembre 2009, lançant le Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains,

VU la convention-cadre ci-annexée,

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT l'intérêt de notre établissement d'optimiser l'usage de l'automobile et de promouvoir les mobilités alternatives,

DECIDE

Article 1 : d'adopter la stratégie globale des mobilités pour la métropole bordelaise.

Article 2 : d'approuver les termes de la convention-cadre de subvention des communes pour l'extension des zones réglementées de stationnement sur voirie.

Article 3 : d'autoriser Monsieur le Président à mettre en œuvre toutes les dispositions nécessaires à l'application de la présente délibération.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.
Abstention : Monsieur ROSSIGNOL-PUECH, Madame BOUTHEAU, Madame CASSOU-SCHOTTE, Monsieur CHAUSSET, Monsieur COLOMBIER, Madame DELAUNAY, Monsieur DUBOS, Monsieur FELTESSE, Monsieur HURMIC, Monsieur MAMERE;

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **9 FÉVRIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **9 FÉVRIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Michel LABARDIN

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale des Finances et de la commande publique **Direction ressources et ingénierie financière**	***N° 2016-8***

TAXE DE SEJOUR METROPOLITAINE - REVERSEMENT DE LA PART DEPARTEMENTALE - CONVENTION - AUTORISATION

Monsieur Patrick BOBET présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

En vertu de la loi du 26 mars 1927 modifiée par l'article 67 de la loi n° 2014-1654 portant loi de finances pour 2015 du 29 décembre 2014 et de la loi n° 2014-58 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles du 27 janvier 2014 transférant aux Métropoles la compétence « promotion du tourisme », Bordeaux Métropole a institué la taxe de séjour sur son territoire, conformément à la délibération n°2015/0355 du 26 juin 2015.
De même, le Conseil général de la Gironde, en vertu de la délibération du 4 juillet 1984, a instauré une taxe de séjour départementale, additionnelle au taux de 10% du montant perçu par toute commune de Gironde ayant institué la taxe de séjour communale.
Afin de fixer les modalités de perception, de reversement et de participation de la part départementale par la Métropole, ainsi que les frais de recouvrement dus à notre Etablissement, il convient de passer une convention entre Bordeaux Métropole et le département de la Gironde.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU l'article 71 III de la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 codifié à l'article L.5215-20-1 du Code général des collectivités territoriales (CGCT) portant sur la prise de compétence de plein droit par la Communauté urbaine de Bordeaux, en lieu et place des communes membres, de la compétence « promotion du tourisme»,

VU l'article 43 de la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 codifié à l'article L. 5217-1 du CGCT portant sur la transformation par décret du 1er janvier 2015 de la Communauté urbaine de Bordeaux en Métropole,

VU l'article 43 de la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 codifié à l'article L.5217-2 du CGCT portant sur l'exercice de plein droit par la Métropole de cette même compétence,

VU la délibération n°2015/0355 du 26 juin 2015 prise par le Conseil de Métropole et instituant la taxe de séjour métropolitaine,

VU la délibération du Conseil général de la Gironde du 4 juillet 1984, qui instaure une taxe de séjour départementale, additionnelle au taux de 10% du montant perçu par toute commune de Gironde ayant institué la taxe de séjour communale.

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT QU'il est nécessaire de fixer les modalités de perception, de reversement de la part départementale perçue par la Métropole, ainsi que les frais de recouvrement dus à notre Etablissement au titre de cette mission.

DECIDE

Article 1 :
d'autoriser le Président à signer la convention qui est annexée à la présente délibération.

Article 2 :
d'autoriser la perception de la taxe additionnelle départementale puis son versement dans les caisses du payeur départemental.

Article 3 :
d'autoriser la perception auprès du département de la Gironde d'une participation couvrant une part des charges exposées par Bordeaux Métropole pour le recouvrement de la taxe de séjour. Les modalités de calcul de cette participation sont précisées dans la convention jointe.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **29 JANVIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **29 JANVIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Patrick BOBET

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale des Finances et de la commande publique **Direction ressources et ingénierie financière**	***N° 2016-9***

TAXES DE SEJOUR COMMUNALE - REVERSEMENT A LA COMMUNE DE BORDEAUX - CONVENTION - AUTORISATION

Monsieur Patrick BOBET présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Par délibération n° 384/91 du 29 juillet 1991 la Ville de Bordeaux a institué sur son territoire la taxe de séjour au réel conformément à la loi du 26 mars 1927 et au décret du 12 mars 1990 portant Bordeaux comme station touristique. La même délibération fixe par ailleurs l'année civile comme période de perception de la taxe de séjour. A ce titre les logeurs ont comme dernier délai de versement de la taxe de séjour collectée le 20 janvier de l'année suivante.
En vertu de la loi du 26 mars 1927 modifiée par l'article 67 de la loi n° 2014-1654 portant loi de finances pour 2015 du 29 décembre 2014 et de la loi n° 2014-58 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles du 27 janvier 2014 transférant aux Métropoles la compétence « promotion du tourisme », Bordeaux Métropole a institué la taxe de séjour au réel sur le territoire métropolitain à partir du 1er janvier 2016 par délibération n° 2015/0355 du 26 juin 2015.
Par ailleurs, en application de l'article L5211-21 du CGCT qui précise que "les communes membres d'un EPCI ayant institué la taxe de séjour ne peuvent percevoir ces taxes" ; et l'article L5217-5 CGCT qui rappelle que " la métropole est substituée de plein droit aux communes membres, pour l'exercice des compétences transférées [...] dans toutes leurs délibérations et tous leurs actes", la commune de Bordeaux ne peut plus percevoir de taxe de séjour à partir du 1er janvier 2016.

Par conséquent, la taxe de séjour 2015 reversée à partir du 1er janvier 2016 par les logeurs situés sur la commune de Bordeaux ne peut plus être encaissée par la commune de Bordeaux.
Après le 1er janvier 2016, ces montants seront donc collectés par Bordeaux Métropole pour le compte de la Ville de Bordeaux et reversés sur les comptes de la Ville de Bordeaux.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU l'article 71 III de la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 codifié à l'article L.5215-20-1 du code général des collectivités territoriales (CGCT) portant sur la prise de compétence de plein droit par la Communauté urbaine de Bordeaux, en lieu et place des communes membres , de la compétence « promotion du tourisme»,

VU l'article 43 de la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 codifié à l'article L. 5217-1 du CGCT portant sur la transformation par décret du 1er janvier 2015 de la Communauté urbaine de Bordeaux en Métropole,

VU l'article 43 de la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 codifié à l'article L.5217-2 du CGCT portant sur l'exercice de plein droit par la Métropole de cette même compétence,

VU la délibération n°2015/0355 du 26 juin 2015 prise par le Conseil de Métropole et instituant la taxe de séjour métropolitaine,

VU la délibération n° 384/91 du 29 juillet 1991 la Ville de Bordeaux a institué sur son territoire la taxe de séjour au réel conformément à la loi du 26 mars 1927 et au décret du 12 mars 1990 portant Bordeaux comme station touristique.

VU les articles L5211-21 et L5217-5 CGCT du CGCT précisant que les communes membres d'un EPCI ayant institué la taxe de séjour ne peuvent percevoir ces taxes et que la métropole est substituée de plein droit aux communes membres, pour l'exercice des compétences transférées [...] dans toutes leurs délibérations et tous leurs actes.

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT QU'il est nécessaire de fixer les modalités de perception et de reversement par notre établissement public à la Ville de Bordeaux de la taxe de séjour communale 2015 due à la Ville de Bordeaux reversée par les hébergeurs à partir du 1er janvier 2016.

DECIDE

Article 1 :
d'autoriser le Président à signer la convention qui est annexée à la présente délibération.

Article 2 :
d'autoriser la perception par la régie métropolitaine de la taxe de séjour communale 2015 due à la Ville de Bordeaux reversée par les hébergeurs à partir du 1er janvier 2016.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **3 FÉVRIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **3 FÉVRIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Patrick BOBET

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale des Finances et de la commande publique **Direction ressources et ingénierie financière**	***N° 2016-10***

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

Monsieur Patrick BOBET présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Au titre de la démarche de globalisation des financements engagée avec la société anonyme d'habitations à loyer modéré (SA d'HLM) MESOLIA HABITAT durant la période 2006-2008, la Communauté urbaine de Bordeaux devenue Bordeaux Métropole le 1er janvier 2015, a accordé sa garantie à cet organisme pour deux emprunts de 995.037 € et 2.224.344 €, de type prêt locatif à usage social (PLUS), destinés à financer respectivement la charge foncière et l'acquisition, dans le cadre d'une vente en l'état futur d'achèvement (VEFA), de 33 logements collectifs locatifs, rue du Général de Larminat, résidence Les Lumières d'Ornano à Bordeaux.

Suite à la clôture de cette opération, la société anonyme d'HLM MESOLIA HABITAT a formulé une demande tendant à l'octroi de la garantie métropolitaine pour un emprunt complémentaire de 292.265 € contracté auprès de la Caisse des dépôts et consignations (CDC).

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir, si tel est votre avis, adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU l'article L 5111-4 du code général des collectivités territoriales ;

VU l'article 2298 du code civil ;

VU la délibération n° 2013/0345 du 31 mai 2013, reçue à la Préfecture de la Gironde le 7 juin 2013, relative au nouveau dispositif de garantie des prêts accordés par la Caisse des dépôts et consignations ;

VU le contrat de prêt n° 41163, ligne 5113346 de 292.265 € (PLUS), ci-annexé, signé le 14 octobre 2015 par la Caisse des dépôts et consignations et le 4 novembre 2015 par la société anonyme d'HLM MESOLIA HABITAT, emprunteur ;

ENTENDU le rapport de présentation ;

CONSIDERANT QUE la demande précitée, formulée par la société anonyme d'HLM MESOLIA HABITAT, s'inscrit dans le cadre des conditions d'octroi de la garantie métropolitaine définies par la fiche 3 du règlement d'intervention en faveur du logement social approuvé par la délibération n° 2014/0110 du 14 février 2014 reçue à la Préfecture de la Gironde le 27 février 2014, et annexé à ladite délibération ;

DECIDE

Article 1 : d'accorder sa garantie à la société anonyme d'HLM MESOLIA HABITAT à hauteur de 100 % pour le remboursement du contrat de prêt n° 41163, ligne 5113346 de 292.265 €, de type PLUS, joint en annexe et faisant partie intégrante de la présente délibération, souscrit par l'emprunteur auprès de la Caisse des dépôts et consignations en vue d'assurer le financement définitif de l'acquisition, dans le cadre d'une vente en l'état futur d'achèvement (VEFA), de 33 logements collectifs locatifs, rue du Général de Larminat, résidence Les Lumières d'Ornano à Bordeaux, selon les caractéristiques financières du prêt et aux charges et conditions dudit contrat.

Article 2 : La garantie de Bordeaux Métropole est accordée pour la durée totale du prêt jusqu'au complet remboursement de celui-ci et porte sur l'ensemble des sommes contractuellement dues par l'emprunteur dont il ne se serait pas acquitté à la date d'exigibilité.

Article 3 : Au cas où l'organisme susmentionné, pour quelque motif que ce soit, ne s'acquitterait pas des sommes devenues exigibles, Bordeaux Métropole s'engage à en effectuer le paiement en ses lieu et place, sur simple demande du prêteur adressée par lettre-missive, en renonçant au bénéfice de discussion et sans jamais opposer le défaut de ressources nécessaires à ce règlement.

Article 4 : de s'engager, pendant toute la durée du prêt, à libérer, en cas de besoin, des ressources suffisantes pour couvrir les charges de l'emprunt.

Article 5 : d'autoriser Monsieur le Président de Bordeaux Métropole à signer la convention de garantie à intervenir avec la société anonyme d'HLM MESOLIA HABITAT.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à la majorité.

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

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **29 JANVIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **29 JANVIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Patrick BOBET

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale des Finances et de la commande publique **Direction ressources et ingénierie financière**	***N° 2016-11***

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

Monsieur Patrick BOBET présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

AQUITANIS, office public de l'habitat (OPH) de Bordeaux Métropole a formulé une demande tendant à l'octroi de la garantie métropolitaine pour deux emprunts de 468.716 € et 1.145.586 €, de type prêt locatif social (PLS), et un emprunt de 1.388.431 €, de type complémentaire au prêt locatif social (CPLS), contractés auprès de la Caisse des dépôts et consignations (CDC) et destinés à financer la charge foncière et la construction de 26 logements collectifs locatifs, 20 à 24, rue Edouard Branly , résidence Soyooz à Bordeaux.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir, si tel est votre avis, adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU l'article L 5111-4 du code général des collectivités territoriales,

VU l'article 2298 du code civil,

VU la délibération n° 2013/0345 du 31 mai 2013, reçue à la Préfecture de la Gironde le 7 juin 2013, relative au nouveau dispositif de garantie des prêts accordés par la Caisse des dépôts et consignations ;

VU la décision de financement n° 20143306300179 du 18 décembre 2014 de Monsieur le Président de la Communauté urbaine de Bordeaux devenue Bordeaux Métropole le 1er janvier 2015 ;

VU le contrat de prêt n° 41354, lignes 5077910 de 468.716 € (PLS foncier), 5077909 de 1.145.586 € (PLS) et 5077911 de 1.388.431 € (CPLS), ci-annexé, signé le 19 octobre 2015 par la Caisse des dépôts et consignations et le 21 octobre 2015 par AQUITANIS, OPH métropolitain, emprunteur ;

ENTENDU le rapport de présentation ;

CONSIDERANT QUE la demande précitée, formulée par AQUITANIS, OPH métropolitain s'inscrit dans le cadre des conditions d'octroi de la garantie métropolitaine définies par la fiche 3 du règlement d'intervention en faveur du logement social approuvé par la délibération n° 2014/0110 du 14 février 2014 reçue à la Préfecture de la Gironde le 27 février 2014, et annexé à ladite délibération ;

DECIDE

Article 1 : d'accorder sa garantie à AQUITANIS, OPH métropolitain, à hauteur de 100 % pour le remboursement du contrat de prêt n° 41354, lignes 5077910 de 468.716 € et 5077909 de 1.145.586 €, de type PLS, et ligne 5077911 de 1.388.431 €, de type complémentaire au PLS, joint en annexe et faisant partie intégrante de la présente délibération, souscrit par l'emprunteur auprès de la Caisse des dépôts et consignations en vue de financer la charge foncière et la construction de 26 logements collectifs locatifs, 20 à 24, rue Edouard Branly, résidence Soyooz à Bordeaux, selon les caractéristiques financières des prêts et aux charges et conditions dudit contrat.

Article 2 : La garantie de Bordeaux Métropole est accordée pour la durée totale des prêts jusqu'au complet remboursement de ceux-ci et porte sur l'ensemble des sommes contractuellement dues par l'emprunteur dont il ne se serait pas acquitté à la date d'exigibilité.

Article 3 : Au cas où l'organisme susmentionné, pour quelque motif que ce soit, ne s'acquitterait pas des sommes devenues exigibles, Bordeaux Métropole s'engage à en effectuer le paiement en ses lieu et place, sur simple demande du prêteur adressée par lettre-missive, en renonçant au bénéfice de discussion et sans jamais opposer le défaut de ressources nécessaires à ce règlement.

Article 4 : de s'engager, pendant toute la durée des prêts, à libérer, en cas de besoin, des ressources suffisantes pour couvrir les charges des emprunts.

Article 5 : d'autoriser Monsieur le Président de Bordeaux Métropole à signer la convention de garantie à intervenir avec AQUITANIS, OPH métropolitain.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.

Ne prend pas part au vote : Madame DE FRANÇOIS

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **29 JANVIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **29 JANVIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Patrick BOBET

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale des Finances et de la commande publique **Direction ressources et ingénierie financière**	***N° 2016-12***

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 -

Monsieur Patrick BOBET présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

L'Office public de l'habitat (O.P.H.) de Bordeaux Métropole, AQUITANIS, a formulé une demande tendant à l'octroi de garantie de Bordeaux Métropole pour trois emprunts de 429.271 € de type prêt locatif social (PLS), de 613.243 € de type prêt locatif social (PLS foncier), et de 908.962 € de type prêt complémentaire au PLS. Ces emprunts ont été contractés auprès de la Caisse des dépôts et consignations et sont destinés à financer l'acquisition et la construction, dans le cadre d'une vente en l'état futur d'achèvement (VEFA), de 15 logements collectifs locatifs. Ces logements se situent : Domaine du Ruisseau, rue du Général de Gaulle, sur la commune de Floirac.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir, si tel est votre avis, adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU l'article L 5111-4 du code général des collectivités territoriales ;

VU l'article 2298 du code civil ;

VU la délibération n° 2013/0345 du 31 mai 2013, reçue à la Préfecture de la Gironde le 7 juin 2013, relative au nouveau dispositif de garantie des prêts accordés par la Caisse des dépôts et consignations;

VU la décision de financement n° 20143306300189 du 31 décembre 2014 de Monsieur le Président de la Communauté urbaine de Bordeaux devenue Bordeaux Métropole le 1er janvier 2015 ;

VU le contrat de prêt n° 41204, lignes 5081089 de 429.271 € (PLS), 5081090 de 613.243 € (PLS foncier), et 5081091 de 908.962 € (complémentaire au PLS), ci-annexé, signé le 19 octobre 2015 par la Caisse des dépôts et consignations, prêteur et le 21 octobre 2015 par AQUITANIS, O.P.H. de Bordeaux Métropole, emprunteur ;

ENTENDU le rapport de présentation ;

CONSIDERANT QUE la demande précitée, formulée par AQUITANIS O.P.H. de Bordeaux Métropole, s'inscrit dans le cadre des conditions d'octroi de la garantie métropolitaine définies par la fiche 3 du règlement d'intervention en faveur du logement social approuvé par la délibération n° 2014/0110 du 14 février 2014 reçue à la Préfecture de la Gironde le 27 février 2014, et annexé à ladite délibération ;

DECIDE

Article 1 : d'accorder sa garantie à AQUITANIS, OPH métropolitain, à hauteur de 100 % pour le remboursement du contrat de prêt n° 41204, lignes 5081089 de 429.271 € (PLS), 5081090 de 613.243 € (PLS foncier), et 5081091 de 908.962 € (complémentaire au PLS), ci-annexé, joint en annexe et faisant partie intégrante de la présente délibération, souscrit par l'emprunteur auprès de la Caisse des dépôts et consignations en vue de financer l'acquisition et la construction, dans le cadre d'une vente en l'état futur d'achèvement (VEFA), de 15 logements collectifs locatifs. Ces logements se situent : Domaine du Ruisseau, rue du Général de Gaulle, sur la commune de Floirac, selon les caractéristiques financières des prêts et aux charges et conditions dudit contrat.

Article 2 : La garantie de Bordeaux Métropole est accordée pour la durée totale des prêts jusqu'au complet remboursement de ceux-ci et porte sur l'ensemble des sommes contractuellement dues par l'emprunteur dont il ne se serait pas acquitté à la date d'exigibilité.

Article 3 : Au cas où l'organisme susmentionné, pour quelque motif que ce soit, ne s'acquitterait pas des sommes devenues exigibles, Bordeaux Métropole s'engage à en effectuer le paiement en ses lieu et place, sur simple demande du prêteur adressée par lettre-missive, en renonçant au bénéfice de discussion et sans jamais opposer le défaut de ressources nécessaires à ce règlement.

Article 4 : de s'engager, pendant toute la durée des prêts, à libérer, en cas de besoin, des ressources suffisantes pour couvrir les charges des emprunts.

Article 5 : d'autoriser Monsieur le Président de Bordeaux Métropole à signer la convention de garantie à intervenir avec l'office public de l'habitat de Bordeaux Métropole, AQUITANIS.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à la majorité.

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

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **29 JANVIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **29 JANVIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Patrick BOBET

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale des Finances et de la commande publique **Direction ressources et ingénierie financière**	***N° 2016-13***

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

Monsieur Patrick BOBET présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

La société anonyme d'habitations à loyer modéré (SA d'HLM) MESOLIA HABITAT a formulé une demande tendant à l'octroi de la garantie de Bordeaux Métropole pour deux emprunts de 297.304 € et 1.078.454 €, de type prêt locatif aidé d'insertion (PLAI), et deux emprunts de 709.067 € et 2.259.751 €, de type prêt locatif à usage social (PLUS), contractés auprès de la Caisse des dépôts et consignations (CDC) et destinés à financer la charge foncière et la construction de 35 logements collectifs locatifs (11 PLAI et 24 PLUS), rue du Brandier, Clos des Vignes, résidence Syrah 1 et 2 à Gradignan.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir, si tel est votre avis, adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU l'article L 5111-4 du code général des collectivités territoriales ;

VU l'article 2298 du code civil ;

VU la délibération n° 2013/0345 du 31 mai 2013, reçue à la Préfecture de la Gironde le 7 juin 2013, relative au nouveau dispositif de garantie des prêts accordés par la Caisse des dépôts et consignations ;

VU la décision de financement n° 20123306300280 du 30 décembre 2012 de Monsieur le Président de la Communauté urbaine de Bordeaux devenue Bordeaux Métropole le 1er janvier 2015 ;

VU le contrat de prêt n° 40978, lignes 5069671 de 297.304 € (PLAI foncier), 5069670 de 1.078.454 € (PLAI), 5069673 de 709.067 € (PLUS foncier) et 5069672 de 2.259.751 € (PLUS), ci-annexé, signé le 12 octobre 2015 par la Caisse des dépôts et consignations et le 3 novembre 2015 par la société anonyme d'HLM MESOLIA HABITAT, emprunteur ;

ENTENDU le rapport de présentation ;

CONSIDERANT QUE la demande précitée, formulée par la société anonyme d'HLM MESOLIA HABITAT, s'inscrit dans le cadre des conditions d'octroi de la garantie métropolitaine définies par la fiche 3 du règlement d'intervention en faveur du logement social approuvé par la délibération n° 2014/0110 du 14 février 2014 reçue à la Préfecture de la Gironde le 27 février 2014, et annexé à ladite délibération ;

DECIDE

Article 1 : d'accorder sa garantie à la société anonyme d'HLM MESOLIA HABITAT à hauteur de 100 % pour le remboursement du contrat de prêt n° 40978, lignes 5069671 de 297.304 € (PLAI foncier), 5069670 de 1.078.454 € (PLAI), 5069673 de 709.067 € (PLUS foncier) et 5069672 de 2.259.751 € (PLUS), joint en annexe et faisant partie intégrante de la présente délibération, souscrit par l'emprunteur auprès de la Caisse des dépôts et consignations en vue de financer la charge foncière et la construction de 35 logements collectifs locatifs (11 PLAI et 24 PLUS), rue du Brandier, Clos des Vignes, résidence Syrah 1 et 2 à Gradignan, selon les caractéristiques financières des prêts et aux charges et conditions dudit contrat.

Article 2 : La garantie de Bordeaux Métropole est accordée pour la durée totale des prêts jusqu'au complet remboursement de ceux-ci et porte sur l'ensemble des sommes contractuellement dues par l'emprunteur dont il ne se serait pas acquitté à la date d'exigibilité.

Article 3 : Au cas où l'organisme susmentionné, pour quelque motif que ce soit, ne s'acquitterait pas des sommes devenues exigibles, Bordeaux Métropole s'engage à en effectuer le paiement en ses lieu et place, sur simple demande du prêteur adressée par lettre-missive, en renonçant au bénéfice de discussion et sans jamais opposer le défaut de ressources nécessaires à ce règlement.

Article 4 : de s'engager, pendant toute la durée des prêts, à libérer, en cas de besoin, des ressources suffisantes pour couvrir les charges des emprunts.

Article 5 : d'autoriser Monsieur le Président de Bordeaux Métropole à signer la convention de garantie à intervenir avec la société anonyme d'HLM MESOLIA HABITAT.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **29 JANVIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **29 JANVIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Patrick BOBET

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale des Finances et de la commande publique **Direction ressources et ingénierie financière**	***N° 2016-14***

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 -

---

Monsieur Patrick BOBET présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

L'Office public de l'habitat (O.P.H.) de Bordeaux Métropole, AQUITANIS, a formulé une demande tendant à l'octroi de garantie de Bordeaux Métropole pour trois emprunts de 658.680 € de type prêt locatif social (PLS), de 696.417 € de type prêt locatif social (PLS foncier), et de 750.000 € de type prêt complémentaire au PLS. Ces emprunts ont été contractés auprès de la Caisse des dépôts et consignations et sont destinés à financer l'acquisition et la construction, dans le cadre d'une vente en l'état futur d'achèvement (VEFA), de 35 logements étudiants collectifs locatifs. Ces logements se situent : 10 rue Marcelin Berthelot sur la commune de Mérignac.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir, si tel est votre avis, adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU l'article L 5111-4 du code général des collectivités territoriales ;

VU l'article 2298 du code civil ;

VU la délibération n° 2013/0345 du 31 mai 2013, reçue à la Préfecture de la Gironde le 7 juin 2013, relative au nouveau dispositif de garantie des prêts accordés par la Caisse des dépôts et consignations;

VU la décision de financement n° 20143306300181 du 18 décembre 2014 de Monsieur le Président de la Communauté urbaine de Bordeaux devenue Bordeaux Métropole le 1er janvier 2015 ;

VU le contrat de prêt n° 41356, lignes 5075666 de 658.680 € (PLS), 5075667 de 696.417 € (PLS foncier), et 5075668 de 750.000 € (complémentaire au PLS), ci-annexé, signé le 19 octobre 2015 par la Caisse des

dépôts et consignations, prêteur et le 21 octobre 2015 par AQUITANIS, O.P.H. de Bordeaux Métropole, emprunteur ;

ENTENDU le rapport de présentation ;

CONSIDERANT QUE la demande précitée, formulée par AQUITANIS O.P.H. de Bordeaux Métropole, s'inscrit dans le cadre des conditions d'octroi de la garantie métropolitaine définies par la fiche 3 du règlement d'intervention en faveur du logement social approuvé par la délibération n° 2014/0110 du 14 février 2014 reçue à la Préfecture de la Gironde le 27 février 2014, et annexé à ladite délibération ;

DECIDE

Article 1 : d'accorder sa garantie à AQUITANIS, OPH métropolitain, à hauteur de 100 % pour le remboursement du contrat de prêt n° 41356, lignes 5075666 de 658.680 € (PLS), 5075667 de 696.417 € (PLS foncier), et 5075668 de 750.000 € (complémentaire au PLS), ci-annexé, joint en annexe et faisant partie intégrante de la présente délibération, souscrit par l'emprunteur auprès de la Caisse des dépôts et consignations en vue de financer l'acquisition et la construction, dans le cadre d'une vente en l'état futur d'achèvement (VEFA), de 35 logements étudiants collectifs locatifs. Ces logements se situent : 10 rue Marcelin Berthelot sur la commune de Mérignac, selon les caractéristiques financières des prêts et aux charges et conditions dudit contrat.

Article 2 : La garantie de Bordeaux Métropole est accordée pour la durée totale des prêts jusqu'au complet remboursement de ceux-ci et porte sur l'ensemble des sommes contractuellement dues par l'emprunteur dont il ne se serait pas acquitté à la date d'exigibilité.

Article 3 : Au cas où l'organisme susmentionné, pour quelque motif que ce soit, ne s'acquitterait pas des sommes devenues exigibles, Bordeaux Métropole s'engage à en effectuer le paiement en ses lieu et place, sur simple demande du prêteur adressée par lettre-missive, en renonçant au bénéfice de discussion et sans jamais opposer le défaut de ressources nécessaires à ce règlement.

Article 4 : de s'engager, pendant toute la durée des prêts, à libérer, en cas de besoin, des ressources suffisantes pour couvrir les charges des emprunts.

Article 5 : d'autoriser Monsieur le Président de Bordeaux Métropole à signer la convention de garantie à intervenir avec l'office public de l'habitat de Bordeaux Métropole, AQUITANIS.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à la majorité.

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

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **29 JANVIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **29 JANVIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Patrick BOBET

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale des Finances et de la commande publique **Direction ressources et ingénierie financière**	***N° 2016-15***

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

Monsieur Patrick BOBET présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

La société anonyme d'habitations à loyer modéré (SA d'HLM) CILIOPEE HABITAT a formulé une demande tendant à l'octroi de la garantie de Bordeaux Métropole pour deux emprunts de 519.554 € et 1.517.752 €, de type prêt locatif aidé d'insertion (PLAI), et deux emprunts de 1.172.192 € et 3.606.330 €, de type prêt locatif à usage social (PLUS), contractés auprès de la Caisse des dépôts et consignations (CDC) et destinés à financer la charge foncière et la construction de 68 logements collectifs locatifs (21 PLAI et 47 PLUS), 44, rue de la Gare à Parempuyre.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir, si tel est votre avis, adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU l'article L 5111-4 du code général des collectivités territoriales ;

VU l'article 2298 du code civil ;

VU la délibération n° 2013/0345 du 31 mai 2013, reçue à la Préfecture de la Gironde le 7 juin 2013, relative au nouveau dispositif de garantie des prêts accordés par la Caisse des dépôts et consignations ;

VU la décision de financement n° 20143306300174 du 18 décembre 2014 de Monsieur le Président de la Communauté urbaine de Bordeaux devenue Bordeaux Métropole le 1er janvier 2015 ;

VU le contrat de prêt n° 42545, lignes 5113923 de 519.554 € (PLAI foncier), 5113922 de 1.517.752 € (PLAI), 5113921 de 1.172.192 € (PLUS foncier) et 5113920 de 3.606.330 € (PLUS), ci-annexé, signé le 12 novembre 2015 par la Caisse des dépôts et consignations et le 16 novembre 2015 par la société anonyme d'HLM CILIOPEE HABITAT, emprunteur ;

ENTENDU le rapport de présentation ;

CONSIDERANT QUE la demande précitée, formulée par la société anonyme d'HLM CILIOPEE HABITAT, s'inscrit dans le cadre des conditions d'octroi de la garantie métropolitaine définies par la fiche 3 du règlement d'intervention en faveur du logement social approuvé par la délibération n° 2014/0110 du 14 février 2014 reçue à la Préfecture de la Gironde le 27 février 2014, et annexé à ladite délibération ;

DECIDE

Article 1 : d'accorder sa garantie à la société anonyme d'HLM CILIOPEE HABITAT à hauteur de 100 % pour le remboursement du contrat de prêt n° 42545, lignes 5113923 de 519.554 € (PLAI foncier), 5113922 de 1.517.752 € (PLAI), 5113921 de 1.172.192 € (PLUS foncier) et 5113920 de 3.606.330 € (PLUS), joint en annexe et faisant partie intégrante de la présente délibération, souscrit par l'emprunteur auprès de la Caisse des dépôts et consignations en vue de financer la charge foncière et la construction de 68 logements collectifs locatifs (21 PLAI et 47 PLUS), 44, rue de la Gare à Parempuyre, selon les caractéristiques financières des prêts et aux charges et conditions dudit contrat.

Article 2 : La garantie de Bordeaux Métropole est accordée pour la durée totale des prêts jusqu'au complet remboursement de ceux-ci et porte sur l'ensemble des sommes contractuellement dues par l'emprunteur dont il ne se serait pas acquitté à la date d'exigibilité.

Article 3 : Au cas où l'organisme susmentionné, pour quelque motif que ce soit, ne s'acquitterait pas des sommes devenues exigibles, Bordeaux Métropole s'engage à en effectuer le paiement en ses lieu et place, sur simple demande du prêteur adressée par lettre-missive, en renonçant au bénéfice de discussion et sans jamais opposer le défaut de ressources nécessaires à ce règlement.

Article 4 : de s'engager, pendant toute la durée des prêts, à libérer, en cas de besoin, des ressources suffisantes pour couvrir les charges des emprunts.

Article 5 : d'autoriser Monsieur le Président de Bordeaux Métropole à signer la convention de garantie à intervenir avec la société anonyme d'HLM CILIOPEE HABITAT.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **29 JANVIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **29 JANVIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Patrick BOBET

	Conseil du 22 janvier 2016	*Délibération*
BORDEAUX MÉTROPOLE	Direction générale des Finances et de la commande publique **Direction ressources et ingénierie financière**	***N° 2016-16***

Fixation des tarifs du service public de prêt de vélo mutualisé de la ville de Bordeaux - Adoption - Décision

Monsieur Patrick BOBET présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Le service public de prêt de vélo de la commune de Bordeaux est mutualisé.
Ce service de prêt est gratuit, l'entretien du vélo est à la charge de l'utilisateur comme le prévoit le règlement.

En cas de détérioration lors du prêt, le coût des principales réparations (pièces et main d'œuvre) est facturé.
Par conséquent, il vous est proposé d'examiner les tarifs applicables, à compter du 1er février 2016, aux prestations de réparation de ce service.
Les tarifs proposés sont conformes à ceux fixés en 2015 par la commune de Bordeaux par la délibération n° 2015/375 du 15 juillet 2015.
La grille tarifaire distingue le vélo classique du vélo PIBAL compte tenu de leurs différences techniques.
Le coût du gravage et du remplacement de vélo sont identiques pour le vélo classique et le vélo PIBAL.

REPARATION (par pièce)		
Cadre et direction		
PRESTATION	**VELO CLASSIQUE**	**VELO PIBAL**
cadre	100,00 €	246,00 €
fourche	27,00 €	40,00 €
cintre alu	20,00 €	14,00 €
potence	21,00 €	30,00 €

Eclairage		
PRESTATION	**VELO CLASSIQUE**	**VELO PIBAL**
phare avant	8,00 €	24,00 €
feu arrière	8,00 €	19,00 €
catadioptre jaune	2,00 €	2,00 €
dynamo	8,00 €	
protège feu arrière	4,00 €	

Freinage		
PRESTATION	**VELO CLASSIQUE**	**VELO PIBAL**
levier de frein	14,00 €	14,00 €
patin de frein (paire)	6,00 €	6,00 €
câble de frein (unité)	5,00 €	5,00 €
gaine de frein (m)	6,00 €	6,00 €
étrier de frein	21,00 € (la paire)	avant : 8,00 € arrière : 8,00 €

Transmission et roues		
PRESTATION	**VELO CLASSIQUE**	**VELO PIBAL**
pédalier	27,00 €	22,00 €
chaîne	10,00 €	11,00 €
carter de chaîne	17,00 €	54,00 €
pédales (la paire)	7,00 €	10,00 €
roue avant	32,00 €	68,00 €
roue arrière	38,00 €	113,00 €
pneu	14,00 €	25,00 €
chambre à air	8,00 €	8,00 €
garde boue	20,00 €	22,00 €
dévoilage	8,00 €	8,00 €
roue libre	11,00 €	

Accessoires		
PRESTATION	**VELO CLASSIQUE**	**VELO PIBAL**
sonnette	3,00 €	4,00 €
selle	18,00 €	18,00 €
tige de selle	12,00 €	7,00 €
béquille	10,00 €	5,00 €
poignées (la paire)	5,00 €	4,00 €
panier	27,00 €	27,00 €
antivol spirale	5,00 €	56,00 €

Entretien		
PRESTATION	**VELO CLASSIQUE**	**VELO PIBAL**
forfait nettoyage	12,00 €	12,00 €
forfait peinture	29,00 €	29,00 €

PRESTATION	**VELO CLASSIQUE**	**VELO PIBAL**
gravage d'un vélo	5,00 €	5,00 €
remplacement vélo	180,00 €	448,00 €

Non facturés - VELO CLASSIQUE ET VELO PIBAL		
rayon cassé	ampoule arrière	fil éclairage
boîtier de pédalier	boulon pour selle	fond de jante
jeu de direction	embout de câble	tringle garde boue
ampoule avant	embout de gaine	

Par ailleurs, deux pénalités distinctes et non remboursables sont prévues en cas de non respect de la durée du contrat :

- le tarif pour la pénalité de retard si le vélo n'est pas rendu 1 mois après expiration du contrat : 60 € pour tous les modèles de vélo ;
- le tarif pour la pénalité de retard supplémentaire de non restitution si le vélo n'est toujours pas rendu 3 mois après l'expiration du contrat :
120 € pour tous les modèles de vélo.

Enfin, en cas de vol du vélo, le tarif est de 180 € remboursable à l'usager à titre exceptionnel, si le vélo est retrouvé dans le délai d'un an après la fin du contrat, après déduction des frais de remise en état tels qu'ils sont tarifés.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU la loi n° 93-23 du 8 janvier 1993,

VU le Code général des collectivités territoriales, et notamment ses articles L.2224-2 et R.2333-126,

VU la délibération n° 2015/375 prise par le Conseil municipal de Bordeaux le 15 juillet 2015 pour fixer les tarifs des réparations et du gravage du service public de prêt de vélo,

VU la délibération n° 2015/611 prise par le Conseil municipal de Bordeaux le 23 novembre 2015 pour actualiser le règlement du service public de prêt de vélo,

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT QUE le service public de prêt de vélo est mutualisé et qu'il convient de fixer les tarifs des prestations de réparations qu'il réalise, des pénalités de retard pour les restitutions tardives, et en cas de vol de vélo.

DECIDE

Article 1 :
d'adopter, à compter du 1er février 2016, les tarifs énumérés dans la présente délibération.

Article 2 :
d'autoriser M. le Président à accomplir toutes les formalités nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **29 JANVIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **29 JANVIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Patrick BOBET

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale des Finances et de la commande publique **Direction ressources et ingénierie financière**	***N° 2016-17***

CONDITIONS D'OCTROI DE LA GARANTIE METROPOLITAINE A CERTAINS CREANCIERS DE L'AGENCE FRANCE LOCALE

Monsieur Patrick BOBET présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Le Groupe Agence France Locale a pour objet de participer au financement de ses Membres, collectivités territoriales et établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre (ci-après les *Membres*).
Institué par les dispositions de l'article L. 1611-3-2 du Code général des collectivités territoriales (le *CGCT*), aux termes desquelles,
« Les collectivités territoriales et les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre peuvent créer une société publique revêtant la forme de société anonyme régie par le livre II du code de commerce dont ils détiennent la totalité du capital et dont l'objet est de contribuer, par l'intermédiaire d'une filiale, à leur financement. Cette société et sa filiale exercent leur activité exclusivement pour le compte des collectivités territoriales et des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre actionnaires. Cette activité de financement est effectuée par la filiale à partir de ressources provenant principalement d'émissions de titres financiers, à l'exclusion de ressources directes de l'Etat ou de ressources garanties par l'Etat.
Par dérogation aux dispositions des articles L. 2252-1 à L. 2252-5, L. 3231-4*,* L. 3231-5, L. 4253-1*,* *L. 4253-2* *et* *L. 5111-4*, *les collectivités territoriales et les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre sont autorisés à garantir l'intégralité des engagements de la filiale dans la limite de leur encours de dette auprès de cette filiale. Les modalités de mise en œuvre de cette garantie sont précisées dans les statuts des deux sociétés »,* le Groupe Agence France Locale est composé de deux sociétés :

- l'Agence France Locale, société anonyme à directoire et conseil de surveillance ;
- l'Agence France Locale – Société Territoriale (la *Société Territoriale*), société anonyme à conseil d'administration.

L'Agence France Locale a reçu son agrément en tant qu'établissement de crédit spécialisé le 22 décembre 2014 et est habilitée depuis le 12 janvier 2015 à consentir des prêts aux Membres du Groupe Agence France Locale.

Conformément aux statuts de la Société Territoriale, aux statuts de l'Agence France Locale et au pacte d'actionnaires conclu entre ces deux sociétés et l'ensemble des Membres (le *Pacte*), la possibilité pour un Membre de bénéficier de prêts de l'Agence France Locale, est conditionnée à l'octroi, par ledit Membre, d'une garantie autonome à première demande au bénéfice de certains créanciers de l'Agence France Locale (la *Garantie*).

Bordeaux Métropole a délibéré pour adhérer au Groupe Agence France Locale le **19 décembre 2014**.

L'objet de la présente délibération est, conformément aux dispositions précitées, de garantir les engagements de l'Agence France Locale dans les conditions et limites décrites ci-après, afin de sécuriser une source de financement pérenne et dédiée aux Membres.

Présentation des modalités générales de fonctionnement de la Garantie, dont le modèle est en annexe à la présente délibération

Objet
La Garantie a pour objet de garantir certains engagements de l'Agence France Locale (des emprunts obligataires principalement) à la hauteur de l'encours de dette du Membre auprès de l'Agence France Locale.

Bénéficiaires
La Garantie est consentie au profit des titulaires (les *Bénéficiaires*) de documents ou titres émis par l'Agence France Locale déclarés éligibles à la Garantie (les *Titres Eligibles*).

Montant
Le montant de la Garantie correspond, à tout moment, et ce quel que soit le nombre et/ou le volume d'emprunts souscrits par le Membre auprès de l'Agence France Locale, au montant de son encours de dette (principal, intérêts courus et non payés et éventuels accessoires, le tout, dans la limite du montant principal emprunté au titre de l'ensemble des crédits consentis par l'Agence France Locale à ***Bordeaux Métropole*** qui n'ont pas été totalement amortis).
Ainsi, si le Membre souscrit plusieurs emprunts auprès de l'Agence France Locale, chaque emprunt s'accompagne de l'émission d'un engagement de Garantie.

Durée
La durée maximale de la Garantie correspond à la durée du plus long des emprunts souscrits par le Membre auprès de l'Agence France Locale augmentée de 45 jours.

Conditions de mise en œuvre de la Garantie
Le mécanisme de Garantie mis en œuvre crée un lien de solidarité entre l'Agence France Locale et chacun des Membres, dans la mesure où chaque Membre peut être appelé en paiement de la dette de l'Agence France Locale, en l'absence de tout défaut de la part dudit Membre au titre des emprunts qu'il a souscrits vis-à-vis de l'Agence France Locale.

La Garantie peut être appelée par trois catégories de personnes : (i) un Bénéficiaire, (ii) un représentant habilité d'un ou de plusieurs Bénéficiaires et (iii) la Société Territoriale. Les circonstances d'appel de la présente Garantie sont détaillées dans le modèle figurant en annexe à la présente délibération.

Nature de la Garantie
La Garantie est une garantie autonome au sens de l'article 2321 du Code civil. En conséquence, son appel par un Bénéficiaire n'est pas subordonné à la démonstration d'un défaut de paiement réel par l'Agence France Locale.

Date de paiement des sommes appelées au titre de la Garantie
Si la Garantie est appelée, le Membre concerné doit s'acquitter des sommes dont le paiement lui est demandé dans un délai de 5 jours ouvrés.

Telles sont les principales caractéristiques de la Garantie objet de la présente délibération et dont les stipulations complètes figurent en annexe.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir, si tel est votre avis, adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment son article L. 1611-3-2,

Vu la délibération n° **2015/0074** en date du **13 février 2015** ayant confié à **M. le Président de Bordeaux Métropole** la compétence en matière d'emprunts ;

Vu la délibération n° **2014/0783,** en date du **19 décembre 2014** ayant approuvé l'adhésion à l'Agence France Locale de **Bordeaux Métropole**,

Vu l'acte d'adhésion au Pacte d'Actionnaires de l'Agence France Locale signé le **22 janvier 2015,** par **Bordeaux Métropole**,

Vu les statuts des deux sociétés du Groupe Agence France Locale et considérant la nécessité d'octroyer à l'Agence France Locale, une garantie autonome à première demande, au bénéfice de certains créanciers de l'Agence France Locale, à hauteur de l'encours de dette de **Bordeaux Métropole**, afin que **Bordeaux Métropole** puisse bénéficier de prêts auprès de l'Agence France Locale,

ENTENDU le rapport de présentation ;

CONSIDERANT QUE Conformément aux statuts de la Société Territoriale, aux statuts de l'Agence France Locale et au pacte d'actionnaires conclu entre ces deux sociétés et l'ensemble des Membres (le *Pacte*), la possibilité pour un Membre de bénéficier de prêts de l'Agence France Locale, est conditionnée à l'octroi, par ledit Membre, d'une garantie autonome à première demande au bénéfice de certains créanciers de l'Agence France Locale (la *Garantie*).

DECIDE

Article 1 : que la Garantie de ***Bordeaux Métropole*** est octroyée dans les conditions suivantes aux titulaires de documents ou titres émis par l'Agence France Locale, (*les Bénéficiaires*),

Article 2 : que le montant maximal de la Garantie pouvant être consenti pour l'année 2015 est égal au montant maximal des emprunts que ***Bordeaux Métropole*** est autorisé(e) à souscrire pendant l'année 2015,

Article 3 : que la durée maximale de la Garantie correspond à la durée du plus long des emprunts souscrits par ***Bordeaux Métropole*** pendant l'année 2015 auprès de l'Agence France Locale augmentée de 45 jours.

Article 4 : que la Garantie peut être appelée par chaque Bénéficiaire, par un représentant habilité d'un ou de plusieurs Bénéficiaires ou par la Société Territoriale ; et si la Garantie est appelée, ***Bordeaux Métropole*** s'engage à s'acquitter des sommes dont le paiement lui est demandé, dans un délai de 5 jours ouvrés,

Article 5: que le nombre de Garanties octroyées par ***M. le Président de Bordeaux Métropole*** au titre de l'année 2015 sera égal au nombre de prêts souscrits auprès de l'Agence France Locale, dans la limite des sommes inscrites au budget 2015, et que le montant maximal de chaque Garantie sera égal au montant tel qu'il figure dans l'acte d'engagement,

Article 6: **d'autoriser** ***M. le Président de Bordeaux Métropole***, pendant l'année 2015, à signer le ou les engagements de Garantie pris par ***Bordeaux Métropole***, dans les conditions définies ci-dessus, conformément au modèle présentant l'ensemble des caractéristiques de la Garantie et figurant en annexe,

Article 7: **d'autoriser** ***M. le Président de Bordeaux Métropole*** à prendre toutes les mesures et à signer tous les actes nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **3 FÉVRIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **3 FÉVRIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Patrick BOBET

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Secrétariat général **Direction Conseil et organisation**	***N° 2016-18***

Mise en œuvre du service civique à Bordeaux Métropole - Décision

Monsieur Alain DAVID présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

La loi n°2010-241 du 10 mars 2010 prévoit l'institution d'un service civique volontaire. Il s'adresse aux jeunes de 16 à 25 ans et constitue un dispositif phare de la politique d'emploi des jeunes et de lutte contre le décrochage scolaire.

En 2014, 35.000 volontaires ont effectué un engagement de service civique, notamment auprès de collectivités et d'intercommunalités.

Le présent rapport a pour objet, dans le cadre du programme d'Innovation sociale présenté au Bureau du 25 juin 2015, de faire valider l'intérêt pour Bordeaux Métropole d'accueillir des jeunes en engagement de service civique.

Il permettra également d'assurer la continuité des missions de service civique qui se déroulaient jusqu'en décembre 2015 à la ville de Bordeaux et qui ont basculé en janvier 2016 dans les services communs de la Métropole.

Cinq missions sont concernées par un transfert :

- quatre missions ambassadeurs du tri
- une mission promotion et sensibilisation aux Nouvelles Technologies de l'Information et des Communications (NTIC)

I – Le cadre juridique

A – Qu'est ce que le service civique ?

Il s'agit :

- d'un engagement volontaire d'une durée de 6 à 12 mois ;
- pour l'accomplissement d'une mission d'intérêt général dans un des neuf domaines d'interventions reconnus prioritaires pour la nation : *solidarité, santé, éducation pour tous, culture et loisirs, sport, environnement, mémoire et citoyenneté, développement international et action humanitaire, intervention d'urgence* ;
- d'au moins 24h par semaine ;
- donnant lieu au versement d'une indemnité prise en charge directement par l'État (467,34 euros nets par mois), et d'un soutien complémentaire, en nature (titre repas, accès à la cantine, remboursement de frais...) ou argent, pris en charge par l'organisme d'accueil (106,31 euros, correspondant aux frais d'alimentation et de transports) ;
- ouvrant droit à 2 jours de congés par mois de service effectué (1j de plus par mois si le jeune a moins de 18 ans)
- ouvrant droit à un régime complet de protection sociale financé par l'État ;
- pouvant être effectué auprès d'organismes à but non lucratif ou de personnes morales de droit public, en France ou à l'étranger.
- A Bordeaux Métropole, les jeunes auront également accès au restaurant d'entreprise et aux activités sociales, culturelles et sportives au même titre que les agents.

B - Quels sont les objectifs de l'engagement de service civique ?

L'objectif du service civique est à la fois de mobiliser les jeunes sur l'ampleur des défis sociaux et environnementaux à venir, et de leur proposer un nouveau cadre d'engagement, dans lequel ils pourront gagner en confiance, en compétences et prendre le temps de réfléchir à leur avenir, tant citoyen que professionnel.

Une mission de service civique se définit comme :

- un engagement volontaire au service de l'intérêt général : les volontaires doivent être mobilisés sur des missions utiles à la société, permettant de répondre aux besoins de la population et des territoires. Dans le même temps, le service civique doit constituer pour les volontaires une étape d'apprentissage de la citoyenneté et de développement personnel ;
- une mission complémentaire de l'action des salariés, des stagiaires et des bénévoles : les volontaires en service civique doivent intervenir en complément de l'action des salariés, agents, stagiaires, et/ou bénévoles de l'organisme au sein duquel ils effectuent leur mission, sans s'y substituer ;
- une mission accessible à tous les jeunes : les missions proposées dans le cadre du service civique ne peuvent pas exclure a priori les jeunes n'ayant pas de diplôme ou qualification ; des pré-requis en termes de formation, de compétences particulières, d'expériences professionnelles ou bénévoles préa-

lables ne peuvent être exigés. Ce sont les savoirs-être et la motivation qui doivent prévaloir.

L'accueil des jeunes volontaires en situation de handicap est prioritaire ;

- une mission permettant de vivre une expérience de mixité sociale : le service civique doit permettre aux volontaires d'effectuer une mission dans un environnement différent de celui où ils évoluent habituellement, au contact de publics et d'autres volontaires issus d'horizons diversifiés.

C – Tâches pouvant être confiées aux volontaires

Le volontariat du service civique est un vecteur de lien social et un instrument d'éducation collective. Ce sont donc des tâches de communication, de pédagogie, d'écoute, d'accompagnement qui doivent être confiées aux volontaires. Elles sont essentiellement réalisées sur le terrain par :

- un accompagnateur : le volontaire accompagne les personnes âgées ou en difficulté ou dans des activités nouvelles. Plus largement, il accompagne les projets que la structure accueillante porte : projet culturel, sportif, grande mobilisation en cas de crise environnementale etc. ;

- un ambassadeur : le volontaire informe, communique, sensibilise et contribue à l'éducation à l'environnement, la promotion de la santé, la citoyenneté etc. ;

- un médiateur : le volontaire fait l'intermédiaire, écoute et explique (former les personnes âgées à Internet, accompagner la découverte culturelle …).

Les missions de service civique doivent permettre d'expérimenter ou de développer de nouveaux projets au service de la population, de démultiplier l'impact d'actions existantes en touchant davantage de bénéficiaires, ou de renforcer la qualité du service déjà rendu par les salariés, agents, stagiaires et/ou bénévoles à la population.

A ce titre :

- le volontaire ne peut être indispensable au fonctionnement courant de l'organisme ; la mission confiée au volontaire doit s'inscrire dans un cadre d'action distinct des activités quotidiennes de l'organisme qui l'accueille. Il ne peut donc pas être confié à des volontaires des missions d'administration générale, de direction ou de coordination technique, qui sont normalement exercées par des permanents, salariés ou bénévoles ;
- le volontaire ne doit pas exercer de tâches administratives et logistiques liées au fonctionnement courant de l'organisme (secrétariat, standard, gestion de l'informatique ou des ressources humaines, etc.). Les tâches administratives et logistiques réalisées par le volontaire ne doivent l'être qu'au seul service de la mission qui lui est confiée, dans le cadre du projet spécifique auquel il participe ou qu'il a initié.

Les volontaires du service civique relèvent d'un statut juridique à part, défini dans le Code du Service National.

Le contrat de service civique organise une collaboration exclusive de tout lien de subordination entre le jeune et l'organisme d'accueil. La mission confiée doit pouvoir évoluer en fonction des compétences spécifiques du volontaire, de sa motivation, de ses envies. Il doit pouvoir être force de proposition pour atteindre l'objectif d'intérêt général de sa mission. Pour autant, il ne doit pas être livré à lui-même et il est soumis aux règles du service dans lequel il intervient.

II – L'agrément de service civique

L'agrément est accordé par l'Agence du service civique, instance nationale.

Sont éligibles à l'agrément d'engagement de service civique, les organismes sans but lucratif ou les personnes morales de droit public de droit français.

Bordeaux Métropole peut donc mettre en place l'engagement de service civique et assurer notamment la continuité des missions proposées jusqu'ici par la ville de Bordeaux, qui deviennent compétence de la Métropole

Les organismes de droit public agréés par l'Agence du service civique ont la possibilité de mettre à disposition leurs volontaires auprès d'autres personnes morales tierces non-agréées remplissant les conditions de l'agrément. Cet aspect peut intéresser la Métropole notamment dans le cadre du nouveau Contrat de ville.

L'agrément est délivré, pour 2 ans (avenant possible), au vu de la nature des missions proposées qui doivent répondre aux principes d'intérêt général, de non-substitution, d'accessibilité et de mixité présentés dans le référentiel des missions, et de la capacité de l'organisme à prendre en charge des volontaires.

L'organisme d'accueil a des obligations à remplir vis-à-vis du volontaire :

- il doit veiller à la diversité des profils des jeunes qu'il accueille en service civique ;

- il doit désigner un tuteur en son sein. Ce tuteur est chargé d'assurer la préparation du volontaire aux missions qui lui sont confiées et de l'accompagner dans la réalisation de ses missions ;

- il doit dispenser aux volontaires une formation civique et citoyenne et l'accompagner dans ses projets d'avenir.

III – Le recrutement

Une plate forme permet de mettre en relation les organismes agréés souhaitant accueillir des volontaires et les jeunes cherchant à accomplir un engagement de Service Civique.

L'organisme agréé a l'obligation de publier ces offres de missions sur le site Internet afin qu'elles soient accessibles au plus grand nombre.

Le descriptif des missions doit détailler les tâches qui seront confiées au volontaire dans le cadre de son Service Civique, tout en les reliant à l'objectif d'intérêt général auquel elles contribuent.

Un contrat de Service Civique doit être signé avant le démarrage de la mission.

Pour renforcer la mixité sociale dans l'accès aux offres de service civique, un partenariat sera organisé entre la Métropole et les missions locales du territoire : Hauts de Garonne à Cenon, Avenir Jeunes à Bordeaux, Technowest à Mérignac, mission locale des Graves à Pessac.

En effet, les missions locales accueillent, informent, orientent et suivent les jeunes de 16 à 25 ans sortis du système scolaire. Elles les accompagnent de façon individuelle et globale, en les aidant à résoudre l'ensemble des problèmes que posent leur insertion professionnelle (emploi, formation, stage, santé, hébergement, transports, démarches administratives...).

Bien que le service civique n'ait pas vocation à proposer un emploi ou un stage aux jeunes, il lui permet de réfléchir à son avenir professionnel, d'acquérir une expérience, de se confronter au monde du travail. Aussi, les missions locales constituent-elles un relais important des offres de Service Civique auprès de jeunes plus fragilisés.

Ce partenariat Métropole/missions locales sera mis en œuvre dès la demande d'agrément pour les missions métropolitaines et se poursuivra tout au long du déroulement de la mission, un conseiller professionnel de la mission locale suivant le jeune recruté.

IV – Le tutorat et la formation

A – Le tutorat

Le tuteur est le référent principal du volontaire, il est garant du bon déroulement de la mission. Il suit l'évolution du projet et réajuste les contours de la mission en fonction de l'avancement du volontaire. Il accompagne le jeune dans son parcours d'engagement volontaire, donne un cadre et des repères de fonctionnement en vie collective. Il est chargé d'accompagner le jeune dans sa réflexion sur son projet d'avenir afin de favoriser, à l'issue de l'accomplissement de la mission de service civique, son insertion professionnelle.

Le tuteur effectue, avec le volontaire, le bilan de la mission réalisée.

B – La formation

Les organismes agréés au titre de l'engagement de service civique doivent assurer au volontaire une formation civique et citoyenne. Cette formation civique et citoyenne comprend, de manière obligatoire une formation aux premiers secours. Elle comprend également des modules, définis et organisés par l'organisme d'accueil, destinés à développer la formation citoyenne et le civisme des volontaires.

V – Le suivi et le contrôle

A – Le compte rendu d'activités

Les organismes agréés doivent rendre compte pour chaque année écoulée des activités réalisées au titre du service civique. Le compte-rendu d'activité annuel du service civique est une des pièces centrales pour le contrôle et le renouvellement des agréments.

Ce document, au-delà du compte-rendu des activités, doit permettre aux organismes agréés au titre du service civique d'indiquer et d'identifier les difficultés rencontrées, de faire part des enseignements qu'ils tirent du programme et, le cas échéant, de formuler des propositions.

B – Le contrôle

L'Agence du service civique et ses délégués territoriaux s'assurent régulièrement des conditions de réalisation du service civique : tous les organismes doivent faire l'objet d'un contrôle pendant la durée de leur agrément. Des contrôles spécifiques interviennent par ailleurs si des dysfonctionnements sont constatés.

La démarche de contrôle vise surtout à garantir et évaluer la qualité du programme : la procédure prévoit l'identification de bonnes pratiques et la valorisation de l'engagement des volontaires et des organismes d'accueil.

VI – Les sujets identifiés

Au regard de ses compétences, de l'esprit du service civique et des domaines qui en définissent le cadre, l'agrément pourrait être demandé en début d'année 2016, pour un volume maximum de 50 missions de service civique (1% de l'effectif global) par exemple dans les domaines du développement durable, de la propreté, de la collecte et du traitement des déchets, de l'habitat et de la politique de la ville (possibilité de mise à disposition de jeunes auprès des associations de terrain).

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU la loi n°2010-241 du 10 mars 2010,
VU le Bureau du 25 juin 2015

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT QUE Bordeaux Métropole peut mettre en place l'engagement de service civique,

CONSIDERANT QUE ce dispositif présente un intérêt tant pour Bordeaux Métropole que pour les jeunes de 16 à 25 ans,

DECIDE

Article 1 : la mise en place à Bordeaux Métropole d'un volume de 50 missions maximum de service civique à compter du début d'année 2016,

Article 2 : d'imputer le montant des dépenses, soit 43.000 euros TTC, sur le budget 2016, chapitre 012, article 64.131.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à la majorité.

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

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **3 FÉVRIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **3 FÉVRIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Alain DAVID

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale RH et administration générale **Direction du parc matériel**	***N° 2016-19***

MARCHES PUBLICS - ACQUISITION D'ÉLÉVATEURS POUR VÉHICULES INDUSTRIELS DE TYPE POIDS LOURDS (P.L.) - APPEL D'OFFRES OUVERT - AUTORISATION DE SIGNATURE

Monsieur Alain DAVID présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Dans le cadre de l'entretien du matériel roulant et afin de répondre aux besoins d'acquisition d'élévateurs pour les véhicules industriels de type poids lourds des services et des ateliers métropolitains, Bordeaux Métropole a procédé au lancement d'un appel d'offres ouvert européen, en application des articles 33 alinéa 3, 57 à 59 du code des marchés publics.

Cet appel d'offres est à bons de commande sans minimum et sans maximum, passés en application des dispositions de l'article 77 du Code des Marchés Publics.

Le marché est conclu pour une durée de 4 ans fermes.

La dépense correspondante est prévue au budget principal des exercices 2016/2020, opération Moyens Généraux du Parc Matériel, chapitre 011, article 60632, fonction 0203.

Une mise en publicité a été effectuée au niveau européen.

A l'issue de la date limite de réception des offres, trois (3) candidats ont remis une offre.

Les services métropolitains ont réalisé un rapport d'analyse des offres, qui établit le classement des offres obtenues au regard des critères de sélection définis pour cette consultation, à savoir :

- Critère 1 : prix des prestations (60%)

- Critère 2 : valeur technique (20%)

    - Sous-critère 1 : capacité de levage, masse d'équipement, niveau des équipements techniques et de sécurité (10%)

    - Sous-critère 2 : Organisation du SAV pour la période de garantie (10%)

- Critère 3 : Durée de garantie (à compter de l'admission) (12%)

- Critère 4 : Délai global (fourniture et mise en service) (8%)

A l'issue de cette procédure, la commission d'appel d'offres réunie le 10 décembre 2015 a décidé d'attribuer le marché correspondant à la société CEMIR pour un montant annuel estimatif de 95 703,60 euros hors taxes (estimation des services : 88 257,72 euros hors taxes).

En conséquence il apparaît aujourd'hui nécessaire d'autoriser M. le Président à signer le marché avec les entreprises correspondantes.

En application des articles L2121.12 et L2121.13 du code général des collectivités territoriales, le dossier est consultable par les conseillers métropolitains à la direction de la commande publique, Hôtel communautaire – bâtiment bas – 3e étage.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L2121.12 et L2121.13,

VU le code des marchés publics, et notamment ses articles 33 alinéa 3, 77 et 57 à 59,

VU la décision de la commission d'appel d'offres en date du 10 décembre 2015 attribuant le marché intitulé « acquisition d'élévateurs pour véhicules industriels de type poids lourds » à l'entreprise CEMIR.

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDÉRANT

- que les services métropolitains ont procédé à une mise en concurrence et à une analyse des offres permettant d'obtenir l'offre économiquement la plus avantageuse au sens du code des marchés publics et en fonction des critères de sélection imposés pour cette consultation,

- que par sa décision en date du 10 décembre 2015, la commission d'appel d'offres a attribué le marché intitulé « acquisition d’élévateurs pour véhicules industriels de type poids lourds » à la société CEMIR, pour une durée de 4 ans fermes.

- qu'il y a lieu en conséquence d'autoriser Monsieur le Président à signer le marché avec cette entreprise.

DECIDE :

Article 1:

Monsieur le Président de Bordeaux Métropole est autorisé à signer le marché intitulé « acquisition d'élévateurs pour véhicules industriels de type poids lourds » dévolu à la société CEMIR, 281 Ter Avenue d'Eysines, 33110 Le Bouscat, SIRET : 50318815300020 pour un montant annuel estimatif de 95 703,60 euros hors taxes).

Article 2:

La dépense résultant du présent marché sera imputée sur les crédits ouverts à cet effet au budget principal, programme Parc Matériel, opération moyens généraux du Parc Matériel, chapitre 011, article 60632 fonction 0203.

Article 3 :

Monsieur le Président est autorisé à prendre toute décision relative à l'exécution et au règlement de ce marché.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **10 FÉVRIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **10 FÉVRIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Alain DAVID

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale RH et administration générale **Direction des affaires juridiques**	***N° 2016-20***

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

Monsieur Alain DAVID présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

La présente délibération concerne le règlement amiable de différents litiges relatifs à l'exécution du marché n°07225U opposant la société GTM SUD OUEST TP GC, société par actions simplifiée venant aux droits de la société GTM GÉNIE CIVIL ET SERVICES, mandataire du groupement momentané d'entreprises titulaire du marché (ci-après dénommé le «GROUPEMENT») à BORDEAUX MÉTROPOLE, venant aux droits de la COMMUNAUTE URBAINE de BORDEAUX depuis le 1er janvier 2015 (ci-après dénommé la «MÉTROPOLE»)

Historique des litiges opposant notre Établissement au groupement d'entreprises titulaire du marché de conception-réalisation du pont Chaban-Delmas

Rappel des caractéristiques du marché

Au terme d'une procédure d'appel d'offres restreint sur performances, la COMMUNAUTÉ URBAINE DE BORDEAUX a confié, le 17 octobre 2007, au GROUPEMENT un marché n° 07225U de conception-réalisation du pont mobile BACALAN-BASTIDE à travée levante en franchissement de la Garonne au droit de la rue Lucien Faure à Bordeaux. Ce pont est aujourd'hui dénommé « Pont CHABAN-DELMAS ».

Le GROUPEMENT titulaire du marché est actuellement constitué des sociétés GTM SUD OUEST TP GC, venant aux droits de la société GTM GÉNIE CIVIL ET SERVICES, mandataire, DODIN CAMPENON BERNARD, CIMOLAI SpA venant aux droits de COSTRUZIONI CIMOLAI ARMANDO, EGIS STRUCTURES ET ENVIRONNEMENT, venant aux droits de JEAN MULLER INTERNATIONAL, M. MICHEL VIRLOGEUX, la SARL ARCHITECTURE ET OUVRAGES D'ART et HARDESTY & HANOVER.

Le montant initial de ce marché était de 117.626.000 euros TTC.

Le 5 décembre 2007, l'ordre de service n° 1 notifiait au GROUPEMENT le démarrage de la période de préparation à compter du 10 décembre 2007 pour un délai de 18 mois, auquel devait succéder un délai de 33 mois

de réalisation des travaux. La fin du délai contractuel était ainsi fixée au 10 mars 2012 (10 décembre 2007 + 51 mois).

Les difficultés invoquées par le GROUPEMENT

Le GROUPEMENT estime avoir subi des difficultés dès la période de préparation des travaux.

Selon le GROUPEMENT :

- ces difficultés résultaient tant des demandes de modifications du projet formées par le maître d'ouvrage que de la survenance d'événements lui étant extérieurs.

- ces difficultés auraient donc entraîné des surcoûts d'études et des modifications dans l'étendue et la complexité des travaux, lesquels ont provoqué une désorganisation du chantier, et ont eu une incidence considérable sur les délais d'exécution.

Ainsi, le GROUPEMENT allègue-t-il avoir été dans l'obligation d'établir 6 projets (PRO) :

- Le dossier PRO 1 en décembre 2008 conforme aux dispositions du marché,

- Le dossier PRO 2 en mai 2009 adapté du PRO 1 pour prendre en compte l'intégration d'un tram-train ainsi que l'encastrement de rails dans le tablier,

- Le dossier PRO 3 en décembre 2009 pour tenir compte des modifications architecturales demandées par l'UNESCO et du retour à une disposition de rails non encastrés mis en place ultérieurement,

- Le dossier PRO 4 en novembre 2010 après la décision de suppression des tourelles sur les îlots de protection ainsi que pour prendre en compte une nouvelle demande de modification des pylônes,

- Le dossier PRO 5 en mai 2012 après modification du poste de commande et redéfinition des aménagements de surface et des réseaux divers,

- Le dossier PRO 6 en juillet 2012 pour une nouvelle reprise des aménagements de surface.

Le démarrage des travaux a été notifié par ordre de service le 8 octobre 2009.

Les adaptations du marché

Plusieurs avenants ont été conclus.

L'avenant n° 1 de mai 2008 a eu pour objet le transfert du marché de la société JEAN MULLER INTERNATIONAL à la société EGIS STRUCTURES ET ENVIRONNEMENT.

L'avenant n° 2 de juillet 2008 a eu pour objet le transfert des droits et obligations de la société COSTRUZIONI CIMOLAI ARMANDO SPA sur les lots 1, 2 et 4 du marché au profit de la société CIMOLAI SPA.

L'avenant n° 3 de mars 2009 a eu pour objet le transfert du marché de la société GTM GÉNIE CIVIL ET SERVICES à la société GTM SUD OUEST TP GC.

L'avenant n°8 du 4 avril 2013 a eu pour objet le transfert du marché de la société VINCI CONSTRUCTION GRANDS PROJETS au profit de la société DODIN CAMPENON BERNARD.

L'avenant n° 5, conclu en avril 2011, a pris en compte les « *études spécifiques et de travaux supplémentaires issues des études de conception dénommées PRO n° 2, PRO n° 3 et PRO n° 4 du fait de modifications apportées au projet d'ouvrage et conformes à l'objet du marché* » pour un montant de 8.320.795 euros HT, soit 9.951.670,82 euros TTC.

Le montant du marché a donc été porté à 127.578.270,82 euros TTC.

Les premières demandes indemnitaires du GROUPEMENT

Toutefois, le GROUPEMENT estime qu'il existait de nombreux éléments non traités : les conséquences de ces modifications sur le délai des travaux et les conséquences indirectes des événements non prévus survenus depuis le démarrage des travaux, et non évoqués dans l'avenant :

• La redéfinition du poste de commande (OS n° 19),

• La redéfinition de la mise en lumière du pont,

• La définition des conditions d'aménagement des surfaces des rives droite et gauche (VRD),

• Les retards et surcoûts consécutifs aux mouvements sociaux (grève 2010-2011) du Grand Port Maritime de Bordeaux,

• Les conditions de sols non normalement prévisibles sous la pile intermédiaire rive droite (P4) et adaptation en conséquence de celles de la pile rive gauche (P1),

• Les tassements survenus sous l'îlot amont rive gauche,

• Les conséquences de l'application à l'ouvrage de la nouvelle directive machine.

Le GROUPEMENT a adressé à la Personne Responsable du Marché (PRM), le 18 décembre 2012 en application de l'article 50.22 du Cahier des Clauses administratives Générales applicable au contrat un mémoire en réclamation portant sur :

- Les études et travaux supplémentaires,
- La désorganisation du chantier liée aux modifications qui s'imposent au GROUPEMENT,
- Le bouleversement du planning contractuel conduisant à la prolongation du délai global du marché.
- Les conséquences financières de l'accélération des travaux pour minimiser l'impact de ces modifications sur le délai de réalisation des travaux.

Ce mémoire a chiffré la réclamation du GROUPEMENT à 23.340.180 € HT (base marché).

Le 15 février 2013, un avenant n° 7 a été signé pour prendre en compte certains postes de la réclamation pour un montant de 2.120.577 euros HT, soit 2.536.210 euros TTC. Le montant du marché a donc été porté à 130.114.480,90 euros TTC.

Pour le reste, La Cub a rejeté cette réclamation qu'elle estime infondée. Elle a notamment manifesté ce rejet dans une lettre du 7 juin 2013 où elle propose d'indemniser deux postes à hauteur respective de 11.348,87 € HT et 33.580,22 euros HT.

Refus de La Cub de réceptionner l'ouvrage en l'état et lancement d'une procédure d'expertise judiciaire sur la fiabilité de la mécanique

Les travaux se sont achevés à la fin de l'année 2012 et un constat de fin de construction a été établi le 28 décembre 2012, et notifié par OS n°2012.054.

Des débats sont intervenus entre La Cub et le GROUPEMENT sur le fait de déterminer si l'ouvrage pouvait être réceptionné.

La Cub a par la suite pris possession de l'ouvrage le 6 mars 2013 à 16 h 30 et en a confié l'exploitation à une société tierce.

À la suite de cette prise de possession, La Cub a demandé à de nombreuses reprises l'intervention du GROUPEMENT (Ordres de service n° 58 à 87).

La Cub a considéré que l'ouvrage n'était pas en l'état d'être reçu au motif principal que le GROUPEMENT n'était pas en mesure de réaliser un diagnostic précis sur les conséquences des bruits constatés au niveau des poulies.

La Cub a donc introduit une requête, enregistrée le 7 juin 2013 par le Tribunal administratif de Bordeaux sous le numéro 1302025, tendant à la désignation d'un expert aux fins de déterminer les causes et origines des désordres et « *de confirmer que l'ouvrage n'est pas en l'état d'être réceptionné* ».

Le Juge des référés du Tribunal administratif de Bordeaux a ordonné le 13 septembre 2013 une expertise judiciaire (ci-après dénommée « Expertise n° 1 »), confiée à Messieurs EXPERT et CASSOT portant sur l'examen des malfaçons et notamment du bruit décrit par La Cub et de ses éventuelles conséquences.

Cette Expertise n° 1 a été prononcée au contradictoire de La Cub et des sociétés GTM SUD OUEST TP GC, NFM TECHNOLOGIES, FRANCE TRANSMISSION SERVICE, RKB EUROPE SA, FAHIME, CASAR et HFB Gmbh.

Le GROUPEMENT fait valoir deux nouvelles réclamations indemnitaires et introduit une demande d'expertise judiciaire sur les comptes du marché

Le 9 décembre 2013, le GROUPEMENT remettait à La Cub, en application de l'article 50.22 du CCAG Travaux, deux nouvelles réclamations :

- La première, dite « DRC Tome 2 » d'un montant de 1.782.528 € HT (base marché) correspondant, pour l'essentiel, aux conséquences financières de la trentaine d'ordres de services notifiés en 2013,

- La deuxième, d'un montant de 887.350 € HT correspondant aux surcoûts supportés par le sous groupement de maîtrise d'œuvre qui a ainsi actualisé sa réclamation.

Le GROUPEMENT rappelait en outre qu'il maintenait sa réclamation présentée en décembre 2012.

Aussi, par une requête enregistrée le 31 décembre 2013 par le Tribunal administratif de Bordeaux sous le numéro 1304658, la société GTM SUD OUEST TP GC, en sa qualité de man-

dataire du GROUPEMENT, a-t-elle sollicité la désignation d'un expert afin de faire les comptes entre les parties.

Par une ordonnance du 12 mars 2014, le Juge des référés du Tribunal administratif de Bordeaux a confié à Messieurs EXPERT et CASSOT une seconde expertise (ci-après dénommée « Expertise n° 2 ») portant sur la détermination des difficultés rencontrées afin d'en préciser les incidences sur le délai d'exécution global ainsi que le préjudice en résultant tant pour le maître d'ouvrage que pour les entreprises.

Cette Expertise n° 2 a été prononcée au contradictoire de La Cub et des sociétés GTM SUD OUEST TP GC, NFM TECHNOLOGIES, FRANCE TRANSMISSION SERVICE, RKB EUROPE SA, FAHIME, CASAR et HFB Gmbh.

Par une ordonnance du 16 septembre 2014, rendue sous le numéro 1304658, le Juge des référés du Tribunal administratif de Bordeaux a mis hors de cause les sociétés NFM TECHNOLOGIES, FRANCE TRANSMISSION SERVICE, RKB EUROPE SA, FAHIME, CASAR et HFB Gmbh.

Les résultats des expertises

À l'issue de l'Expertise n° 1, les experts ont rendu leur rapport le 20 avril 2015 en soulignant s'agissant du désordre « bruit » :

« *- Compte tenu des facteurs de risque, analysés précédemment, il est tout à fait envisageable qu'une évolution se manifeste et qu'elle soit analysée comme étant une aggravation de la situation, qui pourrait conduire à la décision d'en remplacer une ou plusieurs* [poulies].

- La mise en place, dans le plan qualité de la maintenance du pont, d'une fonction "Vigilance", qui, quand le pont fonctionne, identifie, analyse et diagnostique toutes évolutions des signaux acoustiques ou vibratoires, et cela de façon pérenne, nous paraît indispensable » (Rapport d'expertise I 7/9).

Le rapport comporte les conclusions suivantes :

« *1 - A l'issue de nos opérations nous relevons des erreurs de conception et des déficiences dans l'exécution des poulies.*

2 - Dans la période actuelle le risque d'une défaillance brutale d'un ou de plusieurs organes ne nous paraît pas présent.

3 - Nous préconisons la mise en place d'une démarche de vigilance pour détecter toutes évolutions.

4 - Compte tenu :

- Que le système de brochage, pour lequel une solution, prévue pour être opérationnelle au 2ème semestre, est en cours d'élaboration dans le cadre du parfait achèvement,

- Que la partie centrale des poulies, qui présente des facteurs de risques, pourrait être couverte, ainsi que l'ensemble des mécanismes, par une assurance bris de machines contractée par VINCI auprès de la compagnie d'assurances ZURICH. Elle prendrait en charge les conséquences matérielles d'une défaillance mécanique,

- Que VINCI devrait fournir à BORDEAUX MÉTROPOLE le contrat d'assurance passé avec ZURICH.

Dans ces conditions, le pont paraît en état d'être réceptionné sans réserve » (Rapport d'expertise J 1/1).

En l'état de l'Expertise n° 2, un pré-rapport a été remis le 16 septembre 2015 indiquant que les experts retenaient un montant pour la réclamation du GROUPEMENT s'élevant à 16.045.973,90 euros HT.

Ce montant a été contesté par BORDEAUX MÉTROPOLE, venant aux droits de La Cub, dans un dire du 15 octobre 2015.

En l'état, les experts n'ont pas encore analysé la DRC Tome 2 ainsi que la réclamation du sous groupement de maîtrise d'œuvre actualisée.

BORDEAUX MÉTROPOLE et le GROUPEMENT ont par suite engagé de nouveaux pourparlers afin de mettre un terme à leurs différends exposés précédemment dans l'esprit des circulaires du 7 septembre 2009 relative au recours à la transaction pour la prévention et le règlement des litiges portant sur l'exécution des contrats de la commande publique et du 6 avril 2011 relative au développement du recours à la transaction pour régler amiablement les conflits.

Concessions réciproques des parties

I. - En premier lieu, en ce qui concerne les demandes de règlement complémentaire 1 et 2 du GROUPEMENT et les demandes de rémunération complémentaire spécifiques au sous groupement de maîtrise d'œuvre, les motifs de réclamation ont fait l'objet d'un nouvel examen par les parties qui a conduit soit à leur abandon pur et simple par le GROUPEMENT, soit à leur maintien, soit enfin à une nouvelle évaluation de leur quantum (un tableau inséré dans la transaction récapitule au cas par cas chaque montant, indiqué HT base marché – cf. article 1.1 de la transaction).

Le montant total de l'indemnité s'élève à 9.196.178,70 € HT (base marché), soit 11.877.236,13 € HT après application de la formule de révision des prix du marché, ce qui constitue un total de 14.205.174,41 € TTC.

Il sera observé que les sommes objet de l'accord des parties sont très sensiblement inférieures à l'analyse des experts qui, pour la seule DRC1, ont proposé le paiement d'une indemnité de 16.045.973,90 € HT.

II. - En deuxième lieu, le GROUPEMENT acceptant l'application de pénalités de retard pour la période commençant le 5 août 2012 et s'achevant le 28 décembre 2012 (soit 145 jours), le montant des dites pénalités s'élève à 5.258.249, 65 € base marché (cf. article 1.2 de la transaction), soit 6.791.241,75 € après révision contractuelle.

Le solde après déduction des pénalités de retard s'élève donc à 7.413.932,67 € TTC.

A cette somme il convient enfin d'ajouter le produit des intérêts moratoires arrêtés au 20 janvier 2016 (+ 2,04 % en l'espèce) et calculés sur le montant de la DRC1 (6.895.853,48 € TTC), le montant de la DRC2 (466.788,13 € TTC) et sur un reliquat relevant des travaux (51.291,07 € TTC), soit un montant total de 439.454,64 € TTC.

Ainsi, compte tenu de la valorisation des demandes de rémunération complémentaires retenues et de l'application des pénalités de retard, BORDEAUX MÉTROPOLE accepte de verser au GROUPEMENT la somme de 7.853.387,31 euros TTC au titre du décompte général et définitif du marché.

En définitive, en tenant compte des pénalités de retard dues à notre Etablissement, les indemnités admises par BORDEAUX MÉTROPOLE au titre des travaux

supplémentaires et sujétions imprévues ne s'élèvent qu'à la somme de 3.937.929,05 euros HT, valeur marché, laquelle doit être mise en perspective avec :

- les prétentions initiales de GTM Sud Ouest TP GC fixées à 26.010.058 euros HT, valeur marché,

- ainsi que les estimations issues de l'expertise judiciaire arrêtées à la somme de 16.045.973,90 euros HT.

III. - En troisième lieu, dans le cadre de l'Expertise n° 1, les experts ont admis que l'ouvrage pouvait être réceptionné sans réserve dès lors que le GROUPEMENT accepte de garantir le maître de l'ouvrage des bris de machine.

BORDEAUX METROPOLE accepte de prononcer la réception sans réserve du Pont Chaban Delmas à la date du 6 mars 2013 dans la mesure où :

- d'une part, il est expressément convenu que cette réception sans réserve est sans incidence sur la responsabilité éventuelle du GROUPEMENT au titre de la garantie décennale telle qu'interprétée par la jurisprudence administrative en cas de désordres de ce type se rapportant aux phénomènes de bruit et vibrations constatés dans les poulies et qui ont été examinés dans le cadre de l'Expertise n° 1,

- d'autre part, le GROUPEMENT, via son mandataire, a d'ores et déjà souscrit une assurance bris de machines se rapportant aux phénomènes de bruit et de vibration identifiés dans les poulies et examinés dans le cadre de l'Expertise n° 1.

Le GROUPEMENT s'engage à maintenir pendant dix ans à compter de la date d'effet de la réception de l'ouvrage soit jusqu'au 6 mars 2023 cette police Bris de machine n° 7400028015 souscrite auprès de ZURICH.

L'objet de cette police est de garantir les éventuels dommages matériels consécutifs à la défaillance du mécanisme du pont et du fait du bruit et/ou de la vibration constaté(s).

Par ailleurs, les éventuels dommages immatériels causés au préjudice de tiers du fait d'une immobilisation inopinée de la travée levante dans une position ne permettant plus le passage des navires et/ou la continuité de l'itinéraire routier, font l'objet d'une garantie auprès des assureurs « Responsabilité civile » de la société Vinci à savoir la SMABTP d'une part, AXA d'autre part pour une somme tout dommage confondu de 50 millions d'euros, sachant :

- d'une part, que la même SMABTP accorderait dans une telle situation une avance sur recours de 500.000 euros,

- d'autre part, que cette externalisation du risque chez les assureurs n'épuise pas la responsabilité de Vinci pour les sommes excédants ces plafonds de garantie.

Cet engagement est conforme à la condition posée par les experts judiciaires dans leur rapport pour valider la réception sans réserve de l'ouvrage.

IV. - En quatrième lieu, dans le prolongement des garanties précédentes et conformément à l'avis des experts, le GROUPEMENT consent à mettre en place la Procédure d'observation des poulies des pylônes P3 aval et amont, telle que décrite en Annexe n° 3 du protocole transactionnel, sans solliciter une quelconque rémunération supplémentaire à ce titre.

En complément, et dans le respect du principe de loyauté s'appliquant à l'ensemble des parties à la transaction, BORDEAUX MÉTROPOLE et le GROUPEMENT prévoient qu'en cas de rapports de l'exploitant du Pont faisant état de difficultés sur les poulies des pylônes P3 aval et amont de nature à faire naître un doute sérieux sur les conclusions du Rapport annuel de vérification, BORDEAUX MÉTROPOLE pourra organiser une nouvelle réunion contradictoire pour examiner la situation en présence des personnes dûment habilitées à re-

présenter chacune des parties. Le nombre de ces réunions ne pourra être supérieur à deux par an compte tenu de l'existence de la Procédure d'observation et de la souscription à la Police Bris de machine. En cas de désaccord persistant, la partie la plus diligente saisira le Tribunal administratif de Bordeaux.

***

Afin de s'assurer enfin que le protocole transactionnel qu'elles ont négocié ne contrevient aucunement à l'ordre public administratif, les parties se sont engagées à le soumettre à l'homologation du Tribunal administratif de Bordeaux.

***

En application des articles L.2121-12 et L.2121-13 du Code général des collectivités territoriales, le projet de transaction est consultable par les Conseillers métropolitains au siège de la Métropole, Esplanade Charles de Gaulle à Bordeaux – Direction des affaires juridiques, 2ème étage bâtiment bas, porte 258.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU le Code civil, notamment ses articles 2044 et suivants,

VU les circulaires du Premier Ministre du 7 septembre 2009 relative au recours à la transaction pour la prévention et le règlement des litiges portant sur l'exécution des contrats de la commande publique et du 6 avril 2011 relative au développement du recours à la transaction pour régler amiablement les conflits,

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT tout l'intérêt que représente le recours à une transaction, fondée sur des concessions réciproques consenties par chacune des parties, telles que retracées ci-dessus, pour mettre un terme aux différents litiges survenus à l'occasion de l'exécution du marché n° 07225U de conception-réalisation du pont mobile Chaban Delmas ;

DECIDE

Article 1 : Le Conseil de Métropole décide de recourir à la conclusion d'une transaction en application des articles 2044 et suivants du Code civil afin de mettre un terme aux différends qui opposent notre Établissement au groupement d'entreprises titulaire du marché n° 07225U de conception-réalisation du pont mobile Chaban Delmas.

Article 2 : Le Conseil de Métropole approuve l'ensemble des concessions réciproques telles que retracées ci-dessus.

Article 3 : Le Conseil de Métropole approuve le projet de transaction mis à disposition des élus, mettant fin aux litiges opposant Bordeaux Métropole au groupement d'entreprises titulaire du marché n° 07225U de conception-réalisation du pont mobile Chaban Delmas.

Article 4 : Le Conseil de Métropole autorise Monsieur le Président à signer la transaction correspondante avec les membres du groupement d'entreprises titulaire du marché n° 07225U de conception-réalisation du pont mobile Chaban Delmas.

Article 5 : Les montants correspondants à cette transaction seront imputés au Budget principal au titre de l'exercice 2016 selon la répartition suivante :

– pour la prise en compte des prestations complémentaires de travaux et maîtrise d'œuvre, en section d'investissement, chapitre 23, article 23138, fonction 844 ;

- pour le règlement des intérêts moratoires, en section de fonctionnement, chapitre 67, article 6711, fonction 844 ;

- pour la perception de la pénalité de retard, en section de fonctionnement, chapitre 77, article 7711, fonction 844.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **25 JANVIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **25 JANVIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Alain DAVID

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale RH et administration générale **Direction du parc matériel**	***N° 2016-21***

DIRECTION PARC MATÉRIELS - ACCORD UGAP - AUTORISATION DE SIGNATURE

Monsieur Alain DAVID présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

En 2015, Bordeaux Métropole a contractualisé la fourniture de carburants par un marché avec l'Union des Groupements d'Achats Publics (UGAP) pour une durée d'an. Il est devenu exécutoire le 20 février 2015. Cet accord lui permet de se fournir en carburants sans minimum et sans maximum, par bons de commande.

Il convient aujourd'hui de renouveler le marché, sans minimum et sans maximum, pour assurer la distribution de carburants sur les différents sites de Bordeaux Métropole et maintenir la continuité de la fourniture pour les services métropolitains. Ce renouvellement doit être conclu pour un an. Le recours à une centrale d'achat telle que l'UGAP est dicté par des délais de mise en œuvre très rapides et des conditions financières particulièrement intéressantes du fait de la massification des achats. De plus, le marché en cours a donné toute satisfaction.

Les besoins se décomposent en :
- Fourniture de Gazole (estimation de 2 145 409 litres sur un an) ;
- Fourniture de Sans-plomb 95 (estimation 124 260 litres sur un an) ;
- Fourniture de GNR (estimation de 144 195 litres sur un an).

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L2121.12 et L2121.13,
VU le code des marchés publics et notamment ses articles 9, 31 et 77,

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT :
- Que les conditions pour contractualiser avec l'UGAP sont réunies ;
- Que le montant annuel du devis de l'UGAP est de 2 090 475,98 euros hors taxes.

DECIDE

Article 1 :

Monsieur le Président de Bordeaux Métropole est autorisé à signer les conditions générales d'exécution du marché de distribution de carburants avec l'Union des Groupements d'Achats Publics (UGAP) pour un montant annuel estimatif de 2 090 475,98 euros hors taxes.

Article 2 :

La dépense résultant de la présente délibération sera imputée sur les crédits ouverts à cet effet au budget de l'exercice 2016 programme Parc Matériel opération moyens généraux du Parc Matériel, Chapitre 011 – Article 60622 – Fonction 0203.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **10 FÉVRIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **10 FÉVRIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Alain DAVID

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale des Territoires **Direction du développement et de l'aménagement - Pôle ter Ouest**	***N° 2016-22***

LE TAILLAN-MEDOC - PAE Coeur de Bourg - Concession d'aménagement AQUITANIS - CRAC 2014 et 2015 - Quitus - Approbation - Autorisation

---

Monsieur Jacques MANGON présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

En application de la délibération cadre n° 2007/0451 du 22 juin 2007, sont ici présentés :

I- le bilan de la concession d'aménagement, dont fait partie le bilan aménageur, objet du CRAC 2014 et 2015, transmis par AQUITANIS,

II- Les bilans consolidés pour Bordeaux Métropole et la commune,

III- enfin sera présenté le bilan global de l'opération aujourd'hui achevée.

I- <u>Rappel du cadre de l'opération d'aménagement</u>

Par délibération n° 2007/0665 du 21 septembre 2007, la concession d'aménagement « Cœur de Bourg » du Taillan-Médoc a été attribuée à AQUITANIS, après mise en concurrence. Le traité de concession correspondant a été signé le 10 décembre 2007 pour une durée de six ans confiant à AQUITANIS l'aménagement du Centre Bourg du Taillan-Médoc.

L'opération d'aménagement « Cœur de Bourg » s'inscrit dans le cadre plus large du projet urbain du centre bourg basé sur le plan de référence du PAE instauré par délibération communautaire n° 2004/0791 du 19 octobre 2004.

C'est ainsi qu'afin de garantir un traitement qualitatif des îlots centraux, la Communauté Urbaine a choisi de concéder spécifiquement l'aménagement du cœur du centre bourg à un aménageur sur la base d'un programme de construction et d'équipement public à réaliser.

Le parti d'aménagement sur cet espace restreint de « Cœur de bourg » se décline ainsi :

- Au titre du programme des équipements publics : aménager une place publique et une voie nouvelle visant à étoffer et fluidifier le cœur du centre ville ;
- Au titre du programme global de construction : aménager et construire deux îlots (n°1 et n° 7 du PAE) en lien avec les espaces publics à créer, destinés à recevoir des logements, des commerces et des services, en relocalisant sur site les activités existantes.

L'aménagement consiste à restructurer le centre ville en assurant tout à la fois la redynamisation de l'activité commerciale, la densification et la diversification de l'offre de logements répondant aux objectifs du PLU (Plan local d'urbanisme) en terme de mixité sociale et la réalisation d'espaces publics fonctionnels et conviviaux.

Le programme initial des équipements publics consiste en la création d'une place publique et d'une voie nouvelle A, après dévoiement de la rue de la Maison des Jeunes.

Le programme initial de construction sur les îlots 1 et 7 prévoyait une surface hors œuvre nette globale de 10 234 m² composé comme suit :

- 6 712 m² de logements, soit 3 580 m² en PLUS, 1 228 m² en accession aidée, 1 904 m² en accession libre ;
- 3 522 m² SHON de commerces et services.

Le programme prévisionnel de construction a été recalé en 2010, suite à l'optimisation des faisabilités des îlots 1 et 7. Il reste inchangé à ce jour et prévoit une surface de plancher (SP) globale de 10 523 m² composé comme suit :

- 7 912 m² de logements, soir 4 190 m² en PLUS, 1 100 m² en accession aidée, 2 622 m² en accession libre ;
- 2 611 m² de SP commerces et services.

Au terme de la concession d'aménagement, le 10 décembre 2013, Bordeaux Métropole et AQUTANIS ont constaté que le concessionnaire n'avait pas pu totalement achever sa mission en raison des délais importants relatifs à la remise des ouvrages réalisés, comme le prévoit l'article 6 du traité de concession. A ce titre le conseil de Métropole a décidé, par délibération n° 2015/0092 du 13 février 2015, de prolonger la mission d'AQUITANIS jusqu'au 31 décembre 2015 afin de lui permettre d'achever et clôturer l'opération Cœur de Bourg.

II- Bilan de l'activité 2014 et 2015 pour l'opération

En continuité du compte rendu d'activité comptable (CRAC) 2013, approuvé par délibération n° 2014/0649 du 31 octobre 2014, nous relaterons dans un premier temps l'activité des années 2014 et 2015 qui ont permis l'achèvement de cette opération

2.1 Les dépenses pour 2014 et 2015

Les dépenses de l'opération Cœur de Bourg en 2014 et 2015 se sont élevées à **307 582,39 euros HT**. Elles ont été essentiellement axées sur le solde des derniers travaux engagés pour achever le projet et secondairement sur des dépenses plus mineures liées à la préparation du dossier de clôture de la concession.

Les dépenses d'aménagement : 278 061,13 euros HT

- Derniers règlements des marchés de travaux et de maîtrise d'œuvre : 267 830,84 euros HT
  Cette somme concrétise la fin du marché d'entreprise VRD chargée de l'aménagement de la place du marché et de la rue François Mitterrand, ainsi que quelques travaux mineurs réalisés en 2014 et destinés à permettre le classement ultérieur de la voirie et des réseaux d'assainissement,
- Les honoraires de maîtrise d'œuvre, mission OPC et contrôleur SPS pour 10 230,29 euros HT.

Frais liés aux acquisitions et à la cession des équipements publics : 2 698,62 euros HT

Honoraires de l'aménageur : 25 482,64 euros HT
Comme le prévoit le traité de concession les honoraires perçus par AQUITANIS sont basés sur un pourcentage des dépenses d'acquisitions, des recettes de commercialisation et des honoraires de conduite d'opération. A cela s'ajoute la somme de 10 000 euros HT due à l'aménageur pour les opérations de clôture de l'opération en 2015.

Frais de communication : 1 340 euros HT

2.2 Les recettes pour 2014 et 2015

Toutes les cessions de la concession d'aménagement étant réalisées, fin 2013 les seules recettes perçues par l'aménageur correspondent aux dernières sommes dues par Bordeaux Métropole : 190 119 euros correspondant au solde de la participation à l'équilibre de l'opération (total 1 895 619 euros HT) et 637 415 euros de reversement des participations des constructeurs dues au titre du PAE Centre Bourg. Soit un total de **827 534 euros.**

2.3 Le bilan du programme en fin d'opération

Les équipements publics
Comme prévu par le traité de concession, AQUITANIS a réalisé la voie nouvelle François Mitterrand et la place du marché conformément au programme défini par Bordeaux Métropole et la commune du Taillan-Médoc. Ces espaces publics sont aujourd'hui mis en service et leur classement est en cours.
Les autres travaux réalisés ont consisté à viabiliser les îlots 1 et 7 destinés à être commercialisés.

Le programme global de constructions
Ce programme a évolué en fonction des discussions avec la commune et de la réalité du contexte immobilier local :

- **l'îlot 7** a été commercialisé à la société Pichet qui a réalisé un immeuble de 38 logements et de 1 011 m² de locaux commerciaux sur la place du Marché. Ce bilan est en augmentation par rapport au projet initial de 2007 et s'est donc traduit en recettes financières supplémentaires
- **l'îlot 1.1** a été cédé à la société AXANIS qui a réalisé 14 logements en accession sociale quasi conforme aux prévisions.
- **l'îlot 1.2** a été commercialisé à l'opérateur social AQUITANIS qui a obtenu un permis de construire le 5 février 2013 pour 57 logements locatifs PLUS et PLAI et 1427 m² de locaux commerciaux. Sur cet îlot, la commune a souhaité abandonner les locaux municipaux initialement prévus (médiathèque et école de musique). Ce qui s'est traduit par une baisse du prix de cession.
  A signaler toutefois que cet immeuble n'est pas encore construit, la municipalité ayant souhaité courant 2014 réinterroger le projet autorisé en 2013. Ce programme devrait donc évoluer dans le courant de l'année 2016, à l'issue d'une réflexion urbaine globale entreprise en 2015 par Bordeaux Métropole avec la municipalité, sur l'ensemble du périmètre du centre ville.

Il n'est donc pas possible, à ce jour, de tirer un bilan définitif sur la réalisation du programme de construction confié à l'aménageur AQUITANIS.

III - <u>Le bilan consolidé de l'opération</u>

2.1 Le bilan consolidé prévisionnel de l'opération pour la CUB

Le bilan consolidé traduit l'investissement brut de 3 222 414 € TTC. Si on déduit de cet investissement les recettes de cession du foncier CUB à l'aménageur (216 960 € TTC) et les participations des constructeurs (637 415 € TTC), l'effort net de la CUB s'établit à 2 369 359 € TTC.

Ce bilan est identique depuis le CRAC 2010.

2.2 Le bilan consolidé de l'opération pour la commune

La municipalité du Taillan-Médoc a confirmé en 2013 l'abandon de son projet de création d'une crèche- halte garderie et de création d'une salle communale au sein de l'ilot 1.2. Si on déduit de cet investissement des recettes de cession du foncier Ville à l'aménageur (709 495 € TTC), l'effort net de la Ville s'établit à 290 505 € TTC.
Il était de 1 417 740 € TTC en 2012.

III – <u>La clôture du traité de concession</u>

AQUITANIS a remis à Bordeaux Métropole un arrêté définitif des comptes.
Il résulte de cet arrêté des comptes au 31/05/2015 un solde d'exploitation positif de 552 940, 89€.
Conformément à l'article 22 du traité de concession initial du 10 décembre 2007 et à l'article 4 de la convention pour la clôture de l'opération d'aménagement "cœur de bourg" du 28 avril 2015, " le bilan précise le montant définitif de la participation financière du concédant. Lorsque le bilan de clôture fait apparaître un excédent, celui ci est partagé par moitié entre le concédant et le concessionnaire.
L'excédant est ainsi réparti de la façon suivante :

- part au bénéfice d'AQUITANIS : 276 470,44 €
- part au bénéfice de Bordeaux Métropole : 276 470, 44 €

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

- Vu le code général des collectivités territoriales ;

- Vu le code de l'urbanisme ;

- Vu la délibération n° 2007/0665 du 21 septembre 2007 par laquelle le Conseil de Communauté a approuvé la concession d'aménagement « Cœur de Bourg » du Taillan-Médoc,

- Vu le traité de concession par lequel la Communauté Urbaine a confié l'aménagement de cette concession à l'O.P.H AQUITANIS signé le 10 décembre 2007 ;

- Vu la délibération n° 2014/0649 du 31 octobre 2014 par laquelle le Conseil de Communauté a approuvé le Compte rendu d'Activité Comptable (C.R.A.C) de l'année 2013 ;

- Vu la délibération n°2015/0092 du 13 février 2015 par laquelle Bordeaux Métropole autorise la signature de la convention pour la clôture de l'opération d'aménagement "cœur de bourg" ;

- Vu la convention en date du 28 avril 2015 pour la clôture de l'opération d'aménagement « cœur de bourg ».

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT

L'article 21 du traité de concession par lequel l'aménageur s'engage à produire et transmettre annuellement à la Communauté urbaine de Bordeaux un compte rendu financier et opérationnel soumis à l'approbation du Conseil de Communauté.

DECIDE

Article 1 : le C.R.A.C 2014 et 2015 de la concession d'aménagement « Cœur de Bourg » du Taillan-Médoc est approuvé.

Article 2 : Bordeaux Métropole donne quitus à AQUITANIS pour sa mission d'aménageur

Article 3 : l'arrêté définitif des comptes d'AQUITANIS est approuvé. Le solde d'exploitation définitif est de 552 940,89 €.

Article 4 : l'excédent d'exploitation à verser au bénéfice de Bordeaux Métropole est d'un montant de 276 470,44 €, cette recette sera imputée sur l'exercice 2015, budget 05, chapitre 77, compte 7788 fonction 515, CDR TN00, opération 05P0750035.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **24 FÉVRIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **24 FÉVRIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Jacques MANGON

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale Valorisation du territoire **Direction du foncier**	***N° 2016-23***

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

Monsieur Jacques MANGON présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Par délibération n° 2015/0172 du 10 avril 2015 le Conseil de Bordeaux Métropole a décidé d'acquérir de la SCI des Genêts de Beaudésert une emprise de terrain nu d'une contenance de 4 187 m², cadastrée AD 825, située rue des Genêts à Mérignac, moyennant le prix de 321 561,60 euros dont 55 593,60 euros de TVA sur prix total au taux de 20 %.

Cette acquisition s'inscrit dans le cadre de la constitution d'une réserve foncière à vocation économique.

Or, dans le cadre de la réglementation relative à la fiscalité et compte tenu des éléments fournis par la venderesse postérieurement à la signature de la promesse de cession, il est apparu contrairement à ce que prévoyait ladite promesse du 20 octobre 2014, ainsi que la délibération du 10 avril 2015, que la TVA ne s'appliquait pas sur le prix total mais uniquement sur la marge. Aussi, convient-il d'opérer la rectification qui s'impose et ce, en vue de la régularisation de l'acte authentique et ainsi, de préciser que le prix d'acquisition par Bordeaux Métropole est de 308 076 euros, TVA sur marge incluse d'un montant de 40 108 euros.

Il doit être rappelé que les services de France Domaine ont fixé la valeur vénale de cette emprise à 267 968 euros par avis du 28 janvier 2015, soit un prix unitaire de 64 euros le m².

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU le Code général des collectivités territoriales et notamment l'article L 5211-37,

VU l'avis de France Domaine n° 2015-281V0285 du 28 janvier 2015,

VU la délibération n° 2015/0172 du Conseil de Bordeaux Métropole du 10 avril 2015.

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT QUE pour assurer la conformité des modalités financières d'acquisition de la parcelle AD 825, à Mérignac avec le régime de TVA applicable au cas d'espèce il convient de modifier la délibération n° 2015/0172 du 10 avril 2015.

DECIDE

Article 1: de modifier la délibération n° 2015/0172 du Conseil de Bordeaux Métropole du 10 avril 2015 relative à l'acquisition du terrain nu de 4 187 m² sis rue des genêts à Mérignac appartenant à la SCI des genêts de Beaudésert, en précisant que le prix d'achat est de 308 076 euros TVA sur marge incluse d'un montant de 40 108 euros, ce prix n'étant pas supérieur à l'avis de France Domaine du 28 janvier 2015.

Article 2 : d'autoriser Monsieur le Président à signer l'acte authentique d'acquisition et tous autres documents afférents à cette opération.

Article 3 : d'imputer la dépense au budget de l'exercice en cours Chapitre 21, Article 2111, Fonction 90.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **1 FÉVRIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **1 FÉVRIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Jacques MANGON

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale Valorisation du territoire **Direction du foncier**	***N° 2016-24***

MERIGNAC - Opération d'intérêt métropolitain - « Bordeaux Aéroport » - Acquisition des parcelles de terrain cadastrées AD 73 et 507 - Autorisation - Décision

Monsieur Jacques MANGON présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Afin de favoriser le développement et l'accélération du processus d'implantation d'entreprises dans le secteur aéroportuaire sur les communes de Mérignac, le Haillan et Saint-Médard-en-Jalles, le Conseil métropolitain a approuvé par délibération du 25 septembre 2015 (n° 2015/0495) la création d'une opération d'intérêt métropolitain (OIM) dénommée « Bordeaux Aéroport ».

Cette opération regroupant plusieurs sites dont celui du parc d'activités de Mérignac Saint Exupéry, il est nécessaire de proposer une offre immobilière dont des terrains à aménager à très court terme correspondant à la demande des utilisateurs finaux.

Dans ce contexte, sur la commune de Mérignac l'acquisition des parcelles AD 73 et 507 , d'une supeficie respective de 4724 m² et 2080 m² revêt un caractère stratégique dans le but de compléter la réserve foncière déjà constituée pour y implanter des PME/PMI.
L'emprise foncière globale après acquisition s'élèverait à 19 744 m².

C'est donc dans ces perspectives opérationnelles que des pourparlers ont été engagés avec Monsieur Amouroux Gérard, propiétaire des parcelles susmentionnées, lequel a signé une promesse unilatérale de cession au profit de Bordeaux Métropole en date du 29 septembre 2015 au prix unitaire de 60 euros le m² soit un montant total de 408 300 euros qui n'est pas supérieur à l'estimation domaniale du 15 juillet 2015.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU le code général des collectivités territoriales et notamment son article L 5211-37,
VU la délibération n° 2015/0495 en date du 25 septembre 2015 relative à la création de l'OIM « Bordeaux Aéroport »,
VU l'avis de France Domaine n° 281V1903 du 15 juillet 2015,
VU la promesse unilatérale de cession signée le 29 septembre 2015.

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT QU'il convient de maîtriser les parcelles de terrain nu cadastrées AD 73 et 507 d'une contenance totale de 68 ca 05 a, dans le cadre du développement de l'opération d'intérêt métropolitain « Bordeaux Aéroport » dans le but de constituer des réserves foncières mobilisables à court terme pour l'implantation de petites et moyennes entreprises/ industries (PME/PMI).

DECIDE

Article 1 : l'acquisition des parcelles cadastrées AD 73 et 507 appartenant à Monsieur Amouroux Gérard d'une contenance totale de 68 ca 05 a, sises rue Rouget de Lisle et avenue Jacqueline Auriol à Mérignac, au prix de 408 300 euros.

Article 2 : la dépense et les frais se rapportant à cette acquisition seront imputés sur le chapitre 21, compte 2111, fonction 61 du budget principal de l'exercice en cours.

Article 3 : Monsieur le Président est autorisé à signer l'acte authentique et tous les documents afférents à cette acquisition.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **1 FÉVRIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **1 FÉVRIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Jacques MANGON

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale Valorisation du territoire **Direction du foncier**	***N° 2016-25***

LE BOUSCAT - Travaux concomitants au projet tramway - Immeuble sis 44 rue Laharpe - Acquisition - Autorisation - Décision

Monsieur Jacques MANGON présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Par délibération n° 2009/0709 en date du 6 novembre 2009, le Conseil de Communauté a décidé de compenser la suppression des places de stationnement par le projet tramway en réalisant des parcs de stationnement payants, dans le cadre des travaux concomitants.

Le Département de la Gironde est propriétaire d'un ensemble immobilier sis 44 rue Laharpe au Bouscat cadastré AM 286 pour une contenance de 3 760 m².

Celui-ci est actuellement occupé partiellement par le Service départemental d'incendie et de secours (SDIS) et l'Institut départemental de développement artistique et culturel de la Gironde (IDDAC).
L'acquisition de ladite emprise permettrait de mieux répondre aux besoins de stationnement dans le quartier aussi bien pendant la phase des travaux de la ligne D du tramway par l'aménagement d'un parking en surface, qu'après sa mise en service par l'aménagement d'un parc en ouvrage.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU le code général des collectivités territoriales et notamment son article L1311-9 précisant que les projets d'opérations immobilières mentionnés à l'article L 1311-10 doivent être précédés, avant toute entente amiable, d'une demande d'avis de l'autorité compétente de l'Etat lorsqu'ils sont poursuivis par les collectivités territoriales, leurs groupements et leurs établissement publics,

VU l'article L 3112-1 du code général de la propriété des personnes publiques stipulant que les biens des personnes publiques mentionnées à l'article L1, qui relèvent de leur domaine public, peuvent être cédés à l'amiable, sans déclassement préalable, entre ces personnes publiques, lorsqu'ils sont

destinés à l'exercice des compétences de la personne publique qui les acquiert et relèveront de son domaine public,

Vu l'arrêté de Monsieur le Préfet de la Gironde en date du 30 novembre 2011 déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires à la création de la ligne D du tramway de l'agglomération bordelaise

VU la délibération du Conseil communautaire en date du 6 novembre 2009 décidant de compenser la suppression de places de stationnement en réalisant des parcs de stationnement adéquats,

VU l'avis de France Domaine n° 2015-069V2526 en date du 29 septembre 2015,

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT l'intérêt d'acquérir ledit bien pour le projet de création d'un parc de stationnement

DECIDE

Article 1 : l'ensemble immobilier sis 44 rue Laharpe au Bouscat cadastré AM 286 pour une contenance de 3 760 m² appartenant au Département de la Gironde est acquis par Bordeaux Métropole sur la base d'un prix de 2 300 000 euros conforme à l'estimation de France Domaine étant précisé que l'immeuble est partiellement occupé par l'IDDAC et le SDIS.

Article 2 : la dépense et les frais se rapportant à cette transaction seront imputés sur la ligne budgétaire au chapitre 21, compte 2115, fonction 844 du budget principal de l'exercice en cours.

Article 3 : Monsieur le Président est autorisé à signer l'acte authentique et tous les documents afférents à cette transaction.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **1 FÉVRIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **1 FÉVRIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Jacques MANGON

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale Mobilité **Direction des infrastructures et des déplacements**	***N° 2016-26***

Marchés publics - Pose maintenance et nettoyage des matériels de signalisation de direction - Appel d'offres - Autorisation

Monsieur Patrick PUJOL présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Le rapport de présentation :

Bordeaux Métropole dans le cadre de ses compétences, met en œuvre sur le territoire métropolitain la signalisation de direction.

Afin d'assurer la pose, la maintenance et le nettoyage des panneaux de signalisation de direction, de leurs supports et fixations, dans des conditions optimales de rapidité et d'efficacité, il est apparu opportun, conformément à l'article 77 du Code des Marchés Publics, de regrouper toutes ces interventions à l'intérieur d'un marché de type à bons de commande, sachant que l'étendue et le rythme des besoins ne peuvent pas être arrêtés à l'avance de manière précise.

A cette fin, les services métropolitains ont élaboré les documents de la consultation sous forme d'appel d'offres ouvert, selon les dispositions des articles 33 alinéa 3, 59 et 77 du Code des Marchés Publics.

Le marché à intervenir aura une durée de 1 an à compter de sa date de notification, et pourra être reconduit par périodes successives de 1 an pour une durée maximale de reconduction de 3 ans.

Le montant des commandes pour la durée initiale du marché est compris entre un minimum de 500 000,00 € HT et un maximum de 2 000 000,00 € HT. Ces montants seront identiques pour les périodes de reconduction.

L'opération est estimée globalement à 8 000 000,00 € HT.

La dépense résultant des opérations concernées par ces marchés sera imputée sur les crédits ouverts au Budget Principal des exercices : 2016, 2017, 2018, 2019 et 2020.

- Chapitre 23 – Article 23152 – Fonction 847
- Chapitre 011 – Article 6156 – Fonction 847

Ces marchés couvrent également les besoins en matière de pose de matériel de signalisation verticale de direction pour les différents conducteurs d'opérations métropolitains.

A l'issue de la procédure, la Commission d'Appels d'Offres reunie le 7 janvier 2016 a décidé d'attribuer ce marché à l'entreprise SECTRA pour un montant estimatif de 564 279,00 € HT.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU le Code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L5211-1, L5217-2 et L5217-4 ;

VU le Code des marchés publics et, notamment, ses articles 33 alinéa 3, 57 à 59 et 77 pour lancer une mise en concurrence sous la forme d'un appel d'offres ouvert ;

VU la décision de la commission d'appel d'offres du 7 janvier 2016 attribuant le marché à la société SECTRA ;

VU les documents de la consultation et les pièces du marché mis à la disposition des élus de Bordeaux Métropole, en application des articles L2121-12 et L2121-13 du Code général des collectivités territoriales, à l'hôtel de la Métropole à la direction de la commande publique ;

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT QUE dans le cadre de ses compétences, Bordeaux Métropole doit mettre en œuvre et entretenir le matériel de signalisation de direction sur son territoire ;

CONSIDERANT QUE par sa décision en date du 7 janvier 2016, la commission d'appel d'offres a attribué dans le cadre du marché pose, maintenance et nettoyage des matériels de signalisation de direction à l'entreprise ;

CONSIDERANT QU'il y a lieu d'autoriser Monsieur le Président à signer le marché avec cette entreprise ;

DECIDE

Article 1 : Monsieur le Président est autorisé à signer le marché pose, maintenance et nettoyage des matériels de signalisation de direction avec l'entreprise SECTRA qui a émis l'offre économiquement la plus avantageuse, pour un montant estimatif de 564 279,00 HT (soit 677 134,80 € TTC).

Article 2 : Monsieur le Président est autorisé à prendre toute décision relative à l'exécution et au règlement des marchés.

Article 3 : Les dépenses résultant du présent marché seront imputées sur les crédits ouverts au Budget Principal, exercices 2016, 2017, 2018, 2019 et 2020.

- Chapitre 23 – Article 23152 – Fonction 847
- Chapitre 011 – Article 6156 – Fonction 847

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **5 FÉVRIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **5 FÉVRIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Patrick PUJOL

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale des Territoires **Direction du développement et de l'aménagement - Pôle ter Ouest**	***N° 2016-27***

MERIGNAC - Projet d'aménagement de la rue Jean Giono et classement dans le domaine public métropolitain - Déclaration de projet

---

Monsieur Patrick PUJOL présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Mesdames, Messieurs,

Par délibération n° 2014/0061 du 14 février 2014, le Conseil de Communauté a autorisé Monsieur le Président à requérir auprès de Monsieur le Préfet, l'ouverture de l'enquête publique en vue :

- d'obtenir la Déclaration d'utilité publique de l'aménagement de cette voie,
- de permettre de procéder si nécessaire par voie d'expropriation aux acquisitions foncières,
- de procéder à la mise en comptabilité du Plan local d'urbanisme (PLU) de Bordeaux Métropole nécessitée par ce projet de voirie qui génère une emprise de 320 m² environ sur des Espaces Boisés Classés (EBC)

Rappel de la procédure conduite pour la réalisation du projet :

Ce projet n'a pas été soumis à étude d'impact du code de l'environnement suite à un arrêté portant décision d'examen au cas par cas du Préfet du 18 décembre 2013.

Il a fait l'objet d'une procédure de déclaration d'utilité publique avec mise en compatibilité du PLU en vertu des articles L11-4 du code de l'expropriation (devenu L.122-5) et L.123-14, L.123-14-2 et R.123-23-1 du code de l'urbanisme. A ce titre, l'enquête publique environnementale porte sur l'utilité du projet et sur la mise en compatibilité du PLU qui en est la conséquence. Après examen conjoint

prévu à l'article L.123-14-2 du code de l'urbanisme et enquête publique, le Préfet a saisi pour avis Bordeaux Métropole le 4 septembre 2015. Si l'EPCI (Etablissement Public de Coopération Intercommunale) ne se prononce pas expressément dans le délai de 2 mois, l'avis est réputé favorable.

Conformément à l'article R.121-16 4° a) du code de l'urbanisme et en raison de l'impact du projet sur un espace boisé classé, celui-ci a été soumis à évaluation environnementale.

Par ailleurs, l'article L.126-1 du code de l'environnement se combine avec la procédure précédemment décrite, principe rappelé par le nouvel article L.122-1 du code de l'expropriation : lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages a fait l'objet d'une enquête publique environnementale, l'organe délibérant de la collectivité territoriale ou de l'établissement public responsable du projet se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée et, le cas échéant, sur la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique.
Par la présente délibération, il appartient donc au conseil métropolitain de se prononcer sur l'intérêt général de l'opération, au vu de l'évaluation environnementale et de la consultation publique.

Par ailleurs, la voie sera incorporée au domaine public sur la base des articles L.141-3 à L.141-12 du code de la voirie routière.

Déroulement de l'enquête publique :

L'enquête publique s'est déroulée du 15 juin au 20 juillet 2015. Les dossiers mis à la disposition du public font état de 5 observations écrites.
Celles-ci font part d'inquiétudes sur des problèmes de stationnement et de circulation. Aucune opposition au projet n'a été formulée.

Dans ses conclusions, le commissaire enquêteur indique que les réponses aux observations qui ont été apportées par le maître d'ouvrage devraient rassurer ces personnes, car le projet a été conçu pour assurer une sécurité maximale aux différents usagers de cette rue et améliorer encore la qualité environnementale de ce site qui bénéficie déjà d'une très grande qualité de vie.

En application du code de l'expropriation, le commissaire enquêteur a remis son rapport, contenant ses conclusions et avis à Monsieur le Préfet qui les a adressés à Monsieur le Président de Bordeaux Métropole, par courrier en date du 4 septembre 2015. En application de l'article L122-1 du même code, nous disposons d'un délai de 6 mois pour délibérer sur la déclaration de projet, telle que prévue à l'article L 126-1 du code de l'environnement, portant sur l'intérêt général de l'opération.

Il ressort de ces conclusions que le commissaire enquêteur a émis un avis favorable, sans réserve, à la Déclaration d'utilité publique (DUP) des travaux d'aménagement de la rue Jean Giono à Mérignac, au classement de cette voie dans le domaine public métropolitain et à la mise en compatibilité du PLU métropolitain avec l'opération.

Il est dès lors nécessaire :

- de décrire l'opération soumise à enquête publique,
- d'exposer les éléments éclairants justifiant l'intérêt général du projet,
- d'apporter les éléments de réponse aux remarques émises par le commissaire enquêteur,
- de se prononcer par une déclaration de projet sur l'intérêt général de cet aménagement,
- de se prononcer sur le classement de la voie dans le domaine public métropolitain.

1 - Description de l'opération soumise à l'enquête publique

La rue Jean Giono est une voie de desserte métropolitaine dans sa première partie. Elle devient une voie privée ouverte à la circulation sur le reste de son parcours se terminant en impasse, sur environ 400 m.
Cette partie de voie privée dessert des équipements publics (écoles maternelle et primaire, centre social, centre de loisirs Capeyron), ainsi qu'une résidence privée (les Millepertuis).
C'est sur la partie privée que portent les travaux, en vue d'une incorporation au domaine public.

Les objectifs de l'aménagement sont de poursuivre l'assainissement pluvial dans la partie actuellement privée, de créer une aire de retournement au bout de l'impasse, de renforcer la sécurisation des piétons, de rénover les trottoirs, la chaussée et l'éclairage public, et de maintenir le caractère très marqué du site en plantant des arbres.
Le coût de ces aménagements est estimé à 1.239.000 €, foncier compris.

2 - Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'intérêt général du projet

2-1 Les impacts positifs du projet

Ce projet présente les avantages suivants :

- en rendant publique cette rue sur toute sa longueur, on supprime les imbrications privé-public, qui, telles qu'elles existent aujourd'hui, ne peuvent qu'entrainer des problèmes de gestion,

- il permet une desserte publique de tous les terrains desservis par cette voie,

- il clarifie et sécurise la circulation des véhicules, et des modes doux, par la création de trottoirs tout le long de la voie, par la mise en place de ralentisseurs, la révision de l'éclairage public, l'enfouissement des réseaux aériens, la plantation de végétaux,

- il sécurise l'accès à l'école et permet aux cars scolaires une plus grande aisance de leurs manœuvres,

- il conserve et améliore l'environnement arboré de la voie malgré la suppression de deux arbres sans intérêt situés en bordure de l'espace boisé classé (EBC) au droit de l'aire de retournement. Par ailleurs, la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Aquitaine (DREAL) a donné son avis le 18 août 2014, sur l'évaluation environnementale qui a dû être effectuée suite à la réduction de l'espace boisé classé. Cet avis indique que le projet a de faibles incidences sur l'environnement et la santé humaine.

2-2 Les inconvénients du projet

Une école se trouvant dans l'espace du projet, la réalisation d'un projet immobilier de 61 logements, sous maîtrise d'ouvrage privée, aura pour conséquence une circulation plus importante, en particulier aux heures d'entrée et sortie des écoles.

Le commissaire enquêteur indique toutefois qu'il s'est rendu deux fois sur le site, en milieu de matinée et qu'il n'a vu pratiquement aucun véhicule en circulation. Il imagine donc qu'aux heures d'ouverture et de sortie des écoles, celle-ci pourra être difficile, mais que la gêne ne devrait durer environ qu'un quart d'heure, comme on peut le constater aux alentours de la majorité des écoles. Il conclut en indiquant que cet inconvénient est mineur.

2-3 Un bilan positif

Le commissaire conclut en considérant cette déclaration d'utilité publique nécessaire, au regard de l'intérêt général de la commune. L'inconvénient de la légère augmentation de la circulation, au regard de tous les avantages mentionnés ci-dessus, est mineur.

3- Prise en considération des résultats de l'enquête publique et des

recommandations du commissaire enquêteur

Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur en date du 25 août 2015, est annexé à la présente délibération.
Celui-ci n'émet aucune recommandation particulière. Il estime que les réponses de Bordeaux Métropole, dans son courrier du 27 juillet, devraient rassurer les cinq personnes qui sont intervenues pour faire part de leur inquiétude sur l'augmentation de la circulation, l'absence de piste cyclable, le nombre de places de stationnement.

a) **Pourquoi le projet d'aménagement de la rue Jean Giono n'a-t-il pas fait l'objet d'une concertation préalable ?**

Réponse du maître d'ouvrage :
« Le montant des travaux, inférieur à 1,9 M€, n'oblige pas Bordeaux Métropole à procéder à une concertation au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme.
La ville, pour sa part, a organisé une réunion publique en mairie le 13 avril dernier, pour présenter ce projet aux représentants du quartier, et notamment les directeurs d'écoles et du centre social.
Enfin, lors des négociations qui ont été menées par Bordeaux Métropole, pour acquérir à l'amiable les terrains nécessaires, le projet a été présenté aux membres des bureaux des Associations syndicales libres (ASL) et aux syndics (notamment le parc de Capeyron, résidence Les Bruyères, union libre Capeyron Blanc, Diocèse) et a fait l'objet de discussions ».

b) **Une réponse positive peut-elle être donnée dans les plus brefs délais, à la demande de création de dix places de stationnement le long de la voie, au droit du futur centre de l'Audition et du Langage ?**

Réponse du maître d'ouvrage : « Le projet de l'établissement pour sourds, qui est en cours, n'était pas connu lors de l'étude de voirie de la rue Jean Giono ».

La création de places de stationnement au droit de ce nouvel établissement est tout à fait possible : lors de l'établissement des plans de cession du terrain par la ville de Mérignac à Bordeaux Métropole, cette demande sera prise en compte, afin de créer ces nouvelles places sur le domaine public métropolitain ».

c) **Que penser de la proposition de réaliser le rond point devant le centre social pour éviter l'abatage des arbres ?**

Réponse du maître d'ouvrage :

« Le rond point a été envisagé tout au bout de l'impasse, où se trouve aussi l'accès à l'école primaire, afin de permettre le retournement des bus scolaires et des véhicules de collecte des ordures ménagères. L'impact sur les arbres est mineur (2 arbres non remarquables coupés). La création de ce rond point au niveau du centre social ne permettrait plus aux bus et aux bennes d'aller au fond de l'impasse, ce qui aurait pour conséquences :

- de créer les arrêts de bus scolaires sur la section orientée Est-Ouest de la rue, sur des terrains entièrement classés en EBC (espaces boisés classés), ce qui pourrait conduire à l'abattage de beaux sujets,
- à obliger la présentation des bacs à ordures ménagères de l'école primaire à 70 m de l'emplacement actuel, ce qui est difficilement acceptable ».

d) Le nombre de véhicules va augmenter légèrement avec la création de 61 logements, pourquoi ne pas créer une piste cyclable ?

Réponse du maître d'ouvrage :
« Le projet de 61 logements sur le terrain du Diocèse va effectivement conduire à une légère augmentation du nombre de véhicules sur la rue.
A noter qu'actuellement, sauf aux heures d'entrée et de sortie des écoles où la circulation est intense (mais sur une très brève période, ce qui est le cas de toutes les sorties d'écoles), le niveau de trafic est très faible, et cette légère augmentation est tout à fait acceptable.
La création d'une piste cyclable nécessiterait des emprises supplémentaires sur les terrains bordant la voie, qui sont pour la plupart classées EBC, et entrainerait une réduction des surfaces des terrains des écoles.
Pour cette raison, il a été préféré un traitement de la voie en zone 30, avec des ralentisseurs régulièrement implantés, afin de garantir une faible vitesse des automobilistes, et la possibilité d'une mixité des usages sur la chaussée (vélos dans la circulation générale). »

e) Quelles remarques pouvez-vous faire sur les propositions suivantes : aménagement de voies piétonnes à travers les espaces verts qui bordent la route, afin de libérer les trottoirs pour réaliser des pistes cyclables ? Mise en place d'un éclairage public basse consommation pour mettre en valeur le site et le sécuriser ? Mise en place de bancs ? Création d'un rond point supplémentaire à l'angle du centre social ?

Réponse du maître d'ouvrage :
« Même remarque que précédemment pour les circulations douces.
La rénovation de l'éclairage public est bien prévue dans le cadre du projet de voirie.

Le mobilier urbain (banc) étant de la compétence communale, il sera suggéré à la ville la pose de quelques bancs sur les espaces publics.
L'aménagement du carrefour avec la rue de Millepertuis et la voie privée desservant le centre social, pourrait être adapté à moindre frais, pour fonctionner comme un carrefour giratoire. Cette étude sera conduite par Bordeaux Métropole et devra être validée par la ville pour être mise en œuvre.
La transformation du carrefour actuel, visant à percer le terre-plein central pour permettre le retournement, a été étudiée et présente plusieurs inconvénients : suppression d'un arbre, suppression de dix places de stationnement pour assurer la continuité du cheminement piéton.
Pour ces raisons, et compte tenu de la faible distance de l'aire de retournement créée dans le cadre du projet au bout de l'impasse (située à 70m), cette option n'a pas été retenue par le maître d'ouvrage, en accord avec la ville ».

f) La sortie de la rue Jean Giono ne risque-t-elle pas d'être difficile le matin lorsque les voitures stoppées au feu rouge de l'avenue du Château d'eau interdisent la sortie de cette rue Jean Giono ?

Réponse du maître d'ouvrage :
« La sortie de la rue Jean Giono sur l'avenue du Château d'eau est gérée par feux. Les mouvements de tourner à gauche sont normalement aisés, seuls les mouvements à droite peuvent être difficiles si la file d'attente au feu avec l'avenue de la Libération remonte jusqu'à la rue Jean Giono.
Le service de gestion des feux de Bordeaux Métropole sera consulté pour étudier une amélioration de ce fonctionnement ».

4 – Adaptation apportées au projet en réponse aux observations et suggestions du commissaire enquêteur

Au vu de la demande de la directrice du futur centre de l'Audition et du langage, qui souhaite la réalisation de 10 places de stationnement supplémentaires au droit de son établissement, et de l'avis favorable du commissaire enquêteur, cette demande sera intégrée au projet.

Il est rappelé aux membres de la commission, qu'un CD ROM comportant le dossier d'enquête publique, l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête publique et le courrier du Préfet demandant la déclaration de projet, est à leur disposition, au Pôle territorial ouest et à l'Hôtel de la Métropole, Direction des assemblées métropolitaines conformément aux articles L2121-12 et 2121-13.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir, si tel est votre avis, adopter les termes de la délibération suivante.

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU le code de l'environnement :

- Par ses articles L 123-1 et suivants et R 123-1 et suivants portant sur l'organisation des enquêtes publiques concernant les opérations susceptibles d'affecter l'environnement,
- Par son article L 126-1 relatif à la déclaration de projet.

VU le code de la voirie routière, notamment ses articles L 141-3 et L 141-12,

VU le code de l'expropriation, notamment l'article L 122-1,

VU le code de l'urbanisme et notamment les articles L.123-14, L.123-14-2 et R.123-23-1,

VU l'article R.121-14 4° a) du code de l'urbanisme,

VU la délibération n° 2014/0061 du 14 février 2014, par laquelle le Conseil de Communauté a autorisé Monsieur le Président à requérir auprès de Monsieur le Préfet, l'ouverture de l'enquête publique en vue :

- d'obtenir la déclaration d'utilité publique de l'aménagement de cette voie,
- de permettre de procéder si nécessaire par voie d'expropriation aux acquisitions foncières,
- de procéder à la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme (PLU) de Bordeaux Métropole nécessitée par ce projet.

VU l'arrêté en date du 19 mai 2015 du Préfet de la Gironde, prescrivant l'enquête publique et les modalités de son organisation,

VU l'arrêté du 18/12/2013 portant décision d'examen au cas par cas et dispensant de la réalisation d'une étude d'impact,

VU l'ordonnance en date du 21/04/2015 du Président du Tribunal Administratif de Bordeaux désignant Monsieur Claude de Fommervault en tant que commissaire enquêteur,

VU le dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique relatif à l'aménagement de la rue Jean Giono et son classement dans le domaine public métropolitain, sur la commune de Mérignac,

VU le rapport, les conclusions et avis joints du commissaire enquêteur, en date du 25 août 2015,

VU le courrier de Monsieur le Préfet en date du 04 septembre 2015,

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT qu'à l'issue de l'enquête publique, le commissaire enquêteur a émis un avis favorable à la Déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la rue Jean Giono et son classement dans le domaine public métropolitain, sur la commune de Mérignac,

CONSIDERANT qu'il ressort que le bilan de ce projet s'avère positif,

CONSIDERANT que les adaptations proposées suite aux recommandations du commissaire enquêteur peuvent être apportées sans altérer l'économie générale du projet.

DECIDE

Article 1 : De prendre acte des documents annexés portant sur les conclusions et avis favorables du commissaire enquêteur.

Article 2 : De déclarer que le projet d'aménagement de la rue Jean Giono sur la commune de Mérignac est d'intérêt général au vu des motifs et considérations précédemment exposées.

Article 3 : D'approuver les adaptations suivantes du projet :

- création d'une dizaine de places de stationnement supplémentaires au droit du futur Centre de l'audition et du langage.

Article 4 : De procéder au classement de la rue Jean GIONO dans le domaine public métropolitain.

Article 5 : D'autoriser Monsieur le Président :

- à transmettre à Monsieur le Préfet les rapports relatifs à la suite à donner aux observations du commissaire enquêteur et aux éléments justifiant le caractère d'intérêt général de l'opération, afin de solliciter l'adoption de la Déclaration d'utilité publique,
- à accomplir toutes les formalités et à signer tous les actes nécessaires à l'exécution du projet d'aménagement de la rue Jean Giono à Mérignac,
- à accomplir les mesures de publicité stipulées par l'article R 126-2 du code de l'environnement.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **15 MARS 2016** **PUBLIÉ LE :** **15 MARS 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Patrick PUJOL

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale Mobilité **Direction des infrastructures et des déplacements**	***N° 2016-28***

Remise gracieuse - Décision - Autorisation

Monsieur Patrick PUJOL présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Madame Azizé Ozturk, domiciliée, 36 rue Louis Beydts 33 310 à Lormont, a, le 23 mars 2014, provoqué un accident quai de la Souys / rue Matteoti, dont elle s'est déclarée, de son propre chef, responsable, par un courrier adressé à Bordeaux Métropole.

En provoquant cet accident elle a endommagé divers matériaux du carrefour à feux, à l'angle des quais de la Souys et de la rue Matteoti.

Madame Ozturk a, à la suite de ces échanges, reçu de la part du service comptable du pôle mobilité de Bordeaux Métropole, une proposition de titre de recette s'élevant à 2 596,73€, au titre du remboursement des travaux de réparation.

Par courrier en date du 16 avril 2015, Madame Ozturk a formulé une demande de remise gracieuse, au motif d'être dans l'incapacité financière de pouvoir s'acquitter de cette dette.

Les services compétents de Bordeaux Métropole ont alors cherché à comprendre sa situation financière. Madame Ozturk est mère de trois enfants, bénéficiaire du revenu de solidarité active, tout comme son mari, elle est sans emploi et non imposable. Selon le trésor public, un échelonnement de paiement est possible seulement sur 10 mois maximum, ce qui impliquerait un remboursement de 260 euros environ par mois. Ces dépenses restant très importantes au regard des revenus de Madame Ozturk.

Le véhicule accidenté n'est pas le véhicule de Madame Ozturk mais celui d'une amie et aucune déclaration à l'assurance de la propriétaire n'a été faite, le véhicule ayant été réparé sans que la propriétaire en ait connaissance.

Madame Ozturk s'est déclarée spontanément responsable, et, est dans une situation financière très délicate c'est pourquoi il est proposé de lui accorder une remise gracieuse.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir, si tel est votre avis, adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU l'instruction codificatrice N° 05-050-M0 du 13 décembre 2005 relative au recouvrement des recettes des collectivités territoriales et des établissements publics locaux de la Direction générale de la comptabilité publique ;

VU la demande de remise gracieuse formulée par Madame Ozturk, par courrier en date du 16 avril 2015 et les pièces justificatives annexées à cette demande ;

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT QUE Madame Ozturk après s'être déclarée responsable du dommage a démontré son incapacité financière à réparer le dommage ;

DECIDE

Article unique : d'autoriser Monsieur le Président à donner un avis favorable à la demande de recours gracieux pour la remise de la totalité du titre émis à l'encontre de Madame Ozturk d'un montant de 2 596,73€.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à la majorité.

Contre : Monsieur COLOMBIER

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **5 FÉVRIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **5 FÉVRIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Patrick PUJOL

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale Valorisation du territoire **Direction de l'urbanisme, du patrimoine et des paysages**	***N° 2016-29***

Eysines - ZAC Carès Cantinolle - Dossier de réalisation - Programme des équipements publics - Traité de concession - Délégation du droit de préemption - Décisions - Autorisations - Approbations - Prévisions

Monsieur Michel DUCHENE présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

PREAMBULE

Le site de Cares Cantinolle se situe au nord de la commune d'Eysines sur un secteur traversé par un réseau d'infrastructures urbaines fortement fréquenté (avenue du Médoc et route départementale RD1215). Ce secteur se situe en limite des communes du Haillan et du Taillan-Médoc.

En terme urbain et paysager, ce site est marqué par le périmètre de protection de captage des sources de Cantinolle, un paysage peu homogène, des situations urbaines disparates qui font de ce site un lieu peu valorisé (zones commerciales mono fonctionnelles, friches, habitat diffus sans réelle logique d'aménagement) dont la proximité avec le Parc des Jalles est peu lisible.

La future desserte de cet axe par la ligne D du tramway, de la station des Sources jusqu'au terminus de Cantinolle, constitue l'opportunité d'une mutation urbaine profonde. Il s'agit aussi de contrôler l'urbanisation de manière à protéger la zone des sources qui subit aujourd'hui une urbanisation non maîtrisée avec des risques de pollution. L'urbanisation du plateau de Carès représente en effet depuis longtemps un enjeu stratégique pour la commune d'Eysines et pour Bordeaux Métropole. Dès 1971, l'urbanisation s'est interrompue sur ce secteur à la limite de la zone de protection des sources exploitées pour l'alimentation en eau potable. Cet arrêt de l'urbanisation a contribué à faire de ce territoire une friche en apparence, sans image et référence positive dans l'histoire locale. Parallèlement, se développe à proximité une zone commerciale et artisanale sans projet d'ensemble.

Dès 2000, une nouvelle étude hydrogéologique a conduit à la prise d'un nouvel arrêté préfectoral de protection des champs captant les sources de Cantinolle en 2006. Ce nouvel arrêté apporte une modification majeure à la réglementation, puisqu'il autorise sous certaines conditions l'implantation de constructions dans le périmètre de protection rapproché. Toutefois, ces terrains ne sont pas constructibles en l'état et nécessitent leur équipement préalable par l'ensemble des réseaux, ainsi potentiellement que la mise en œuvre de modes constructifs visant à préserver les enjeux environnementaux du site.

Suite à une étude préalable en 2003 confiée à l'A'urba afin de déterminer ces modalités d'ouverture à l'urbanisation, et à une étude urbaine en 2007 réalisée par L. Fagart, Bordeaux Métropole a été amenée à proposer une nouvelle approche de ce site dans le cadre de la démarche « *50 000 logements autour des axes de transports collectifs* », fondée sur un parti d'aménagement qui se distingue fortement de ces deux premières études.

Par délibération n°2015/0583 en date du 25 septembre 2015, Bordeaux Métropole a approuvé le dossier de création de la ZAC Carès Cantinolle.

La validation de la programmation et du bilan de l'opération d'aménagement, préalablement à sa mise en œuvre, nécessite l'approbation d'un dossier de réalisation de la ZAC, conformément aux dispositions de l'article R.311-7 du Code de l'urbanisme, ainsi que l'approbation du programme prévisionnel des équipements publics et l'approbation du mode de réalisation de l'opération d'aménagement.

I – Un projet urbain intégrant la mise en œuvre des politiques métropolitaines

1.1. Répondre aux besoins de logements et à l'enjeu d'une offre accessible économiquement et attractive en terme d'usages

En cohérence avec les objectifs du Programme Local de l'Habitat (PLH) et de la démarche 50 000 logements, cette opération d'aménagement tend à diversifier l'offre de logement actuelle afin de mieux répondre aux besoins des futurs habitants.

Le projet urbain permettra ainsi de :

- Poursuivre la diversification du parc de logement,
- Favoriser l'accession à un niveau abordable par la réalisation d'une part de logement en accession sociale et abordable avec un prix plafond de 2 400 € TTC/m²pour l'accession sociale et un prix de vente de 2 500 € TTC/m² pour le logement abordable parking compris
- Favoriser l'accession aux propriétaires habitants en proposant une offre tenue sur le libre à un prix de 3 000 € moyen TTC parking compris
- Veiller à la qualité de l'offre collective
- Maintenir le parc social communal à son niveau actuel (soit entre 25 et 30% du parc total)
- Traiter les situations d'habitat indigne générées par des mauvaises conditions de sédentarisation des gens du voyage

L'effort portera également sur la qualité des logements réalisés, l'objectif étant de réaliser des logements susceptibles de répondre aux aspirations de la population et leur permettant ainsi de rester sur le territoire métropolitain. Tous les projets de logements développés devront ainsi présenter un certain nombre de qualités parmi lesquelles : des qualités de confort (taille, organisation interne), un rapport de qualité à l'extérieur (vues, lumière, espaces extérieurs), et si possible l'accès au grand paysage.

1.2. Intégrer le développement urbain et économique de ce secteur dans une stratégie d'intervention métropolitaine

Le projet urbain de Carès Cantinolle s'inscrit dans un territoire intercommunal, celui de la principale entrée ouest de l'agglomération depuis le Médoc. Dans ce secteur, des projets sont engagés visant à l'accueil de nouveaux habitants, à la préservation de grands espaces naturels et à la préservation voire le développement des activités économiques, s'inscrivant dans l'objectif de développement de métropole.

Le projet urbain de Carès Cantinolle contribue ainsi à cette dynamique métropolitaine en :

- Recherchant une intensification urbaine autour de la future ligne D du tramway et des voiries existantes ;
- Favorisant les mobilités douces en s'appuyant sur le vélo, le co-voiturage….
- Permettant de développer un quartier mixte dans un secteur uniquement fonctionnel aujourd'hui ;
- Respectant l'identité maraichère de la commune sur Carès ;
- Réalisant une ville habitée conviviale et attractive, alternative à l'étalement urbain en périphérie de l'agglomération ;
- Préservant et valorisant les éléments naturels ;
- Proposant des logements adaptés au contexte urbain et paysager pour une intervention en finesse ;
- Offrant aux habitants des espaces publics de qualité permettant de développer des nouveaux usages dans des secteurs aujourd'hui peu pratiqués (ou seulement pour leur fonction commerciale).

1.3. Préserver l'équilibre ville -nature

Le projet urbain vise à mettre en œuvre tant le programme des « 50 000 logements le long des axes de transports collectifs » que celui des « 55 000 hectares pour la Nature ».

Dans cette optique, le projet se fonde sur les partis suivants :

- La préservation d'un cœur vert dit «Espace naturel de Carès » et l'intensification urbaine le long des voiries existantes permettant de diminuer l'impact du projet sur le sol
- La protection de la ressource en eau (Sources de Cantinolle) en maitrisant l'urbanisation et en protégeant le site par rapport à des usages pouvant générer des pollutions
- L'aménagement des espaces publics visant à développer les liens avec les grands espaces de nature du secteur, tels que le Parc des Jalles.
- Des continuités douces seront créées sur les rues Martin Porc et Bertrand Triat favorisant une évolution du recours au mode « tout automobile » pratiqué aujourd'hui sur le secteur de projet,
- Une ambiance végétale et paysagée sur les espaces publics.

Tous ces principes concourent à requalifier ce site peu valorisé au niveau environnemental et paysager.

Au cœur du site, mais en dehors de la ZAC, l'espace naturel Carès qui accompagne le projet

L'espace naturel central est un espace fédérateur, jouant un rôle de liaison entre les territoires de Carès et de Cantinolle. Ce site fait l'objet d'un projet paysager spécifique, se développant autour de la réouverture des chemins ruraux, de l'entretien et de l'animation des parcelles publiques et éventuellement privées par le biais de conventions de gestion. Ce site se révèlera ainsi progressivement au gré des opportunités. Il se situe en dehors du périmètre de la ZAC et ne connait pas d'intervention par l'aménageur, même s'il participe au projet urbain d'ensemble.

II - Les objectifs du projet urbain et le parti d'aménagement de la ZAC Carès Cantinolle

2.1 Un plan guide orienté autour du respect du « génie du lieu » et du tramway

Le projet a été retravaillé par l'équipe Chemetoff en partant du parcellaire existant (parcellaire morcelé avec environ 200 propriétaires) et le périmètre d'étude a également été élargi (68 ha) en s'ouvrant sur la zone de Cantinolle intégrée dans la réflexion de développement de ce site au regard notamment des enjeux de multi modalité et de mixité fonctionnelle.
Suite aux études pré opérationnelles lancées par La Fab, le périmètre opérationnel a été resserré autour des espaces publics et est aujourd'hui de 17,2 hectares.
Ce parti permet de limiter l'imperméabilisation des sols et de conserver un cœur vert tout en maintenant la densité d'habitat proposée initialement. Le projet cherche à allier l'identité des lieux et les qualités de l'existant, avec une économie de l'aménagement et de la construction au profit d'un habitat diversifié, adapté à différents modes de vie et à différents parcours résidentiels.

Si les grands principes de l'aménagement définis par le plan-guide d'A. Chemetoff fondés sur la mémoire, l'historique et les atouts de ce territoire (respect du parcellaire, pratiques maraichères, la notion de faubourg de proximité,…) ont été conservés, le projet a été précisé par l'équipe ADH / Lisière sur les secteurs retenus en s'appuyant sur des faisabilités techniques et opérationnelles.

2.2 Un plan guide orienté autour de plusieurs secteurs territorialisés d'intervention

Le territoire proposé pour la ZAC contient ainsi plusieurs secteurs différenciés dans leur approche:

Dans le secteur « Cantinolle », les principes retenus en matière d'aménagement sont les suivants :

- *Construire un projet en lien avec le grand paysage* : introduire le parc des Jalles dans le site en le reliant à «l'espace naturel de Carès »;
- *Marquer le paysage* : il est proposé de développer seulement deux formes d'architecture tenant compte des échelles de territoire et de site;
- *Assumer l'héritage* : le projet permettra de passer d'un espace purement fonctionnel et commercial (circuler, stationner, livrer), à un véritable espace public;
- *Habiter autrement* : adapter les programmes, la mixité, les services à cette zone actuellement monofonctionnelle orientée sur le commerce;
- *Nouvelles mobilités* : le projet permettra de favoriser les nouvelles mobilités en s'appuyant sur le tramway mais aussi sur le vélo, le co-voiturage….
- *Un projet en mouvement* : le sol est presqu'entièrement privé. Pour transformer Cantinolle, il est donc nécessaire de passer par des démarches collaboratives et partagées.

Carès, la poursuite du bourg

Localisé le long des rues Martin Porc et Triat, le secteur Carès est destiné à accueillir des logements. Il est prévu une urbanisation respectueuse du parcellaire et développant des propositions permettant de faire des contraintes du site (arrêté préfectoral de protection de la zone de captage, ligne à haute tension) des éléments fondateurs du projet. Il a ainsi été proposé de ne pas construire de logements trop proches de la ligne à haute tension, mais d'y intégrer des stationnements et/ou des celliers à l'aplomb.

Il a été posé comme principes de s'appuyer sur les rues Martin Porc et Bertrand Triat pour desservir les logements et de ne pas intervenir sur la rue de Carès permettant ainsi de lui laisser son caractère bucolique, en lien avec la préservation d'un cœur vert central, espace naturel fédérateur. Les propositions devront s'inscrire dans la trame parcellaire actuelle en respectant l'héritage du site. Le rapport direct des logements avec les lisières naturelles y est envisagé comme une qualité intrinsèque du site.

Le projet d'ensemble retenu est issu d'un processus de maturation des objectifs et principes directeurs énoncés au démarrage de la concertation, s'appuyant sur les contributions des temps d'échanges avec le public, notamment dans ses aspects de :

- Redynamisation du site,
- Rapprochement des quartiers Carès et Cantinolle au centre bourg d'Eysines,
- Conservation de l'esprit du lieu par le respect des trames parcellaires, la valorisation des activités historiques agricoles,
- Création de nouveaux emplois, diversification des commerces et services,
- Aménagement d'espaces publics,
- Proposition d'une offre de logements diversifiée.

III- Présentation du dossier de réalisation de la ZAC Carès Cantinolle: Le programme global prévisionnel de construction de la ZAC

Le programme global prévisionnel de construction représente environ 52 000 m² de surface de plancher (SDP) pour les logements, ce qui représente environ 750 logements et 3 000 m² pour les commerces, activités et services.

En matière d'habitat social, le programme prévoit la réalisation de 30% de logements locatifs sociaux conventionnés afin de répondre aux besoins identifiés par le PLH.

Ce programme ayant vocation à s'inscrire dans le cadre de la démarche 50 000 logements, il vise à la diversification et à l'accessibilité économique de l'offre de logements développée, et propose donc :

- 30% de logements locatifs sociaux,
- 35% de logements en accession sociale/accession abordable,
- 35 % de logements en accession libre.

La ZAC Carès Cantinolle est une ZAC à maîtrise foncière partielle, l'aménageur n'acquerra qu'une partie des emprises foncières des futurs îlots opérationnels. Sur ces îlots, la réalisation du programme de construction sera à son initiative. Les îlots conventionnés seront réalisés à l'initiative des opérateurs privés/publics.

IV- Présentation du dossier de réalisation de la ZAC Carès Cantinolle : Le projet de programme des équipements publics

L'aménagement de la ZAC de Carès Cantinolle nécessite la réalisation échelonnée dans le temps du programme des équipements publics. Ce projet de programme des équipements publics comprend les équipements publics d'infrastructure et de superstructure, rendus nécessaires pour les besoins des futurs habitants.

4.1 Les équipements publics d'infrastructure sous maîtrise d'ouvrage de l'aménageur

Le parti d'aménagement validé par Bordeaux Métropole est de s'appuyer sur l'existant et de développer les qualités présentes sur le site. Cette philosophie est aussi liée aux diverses servitudes et contraintes d'aménagement que le projet a intégré dans la conception des espaces publics : l'aqueduc, le périmètre de protection de captage et l'une des lignes à haute tension (l'une étant enfouie, l'autre restant en aérien).

Fort de ces éléments, il a été décidé de ne pas construire de nouvelles voiries mais de s'appuyer sur les voies existantes : Martin Porc, Bertrand Triat et l'allée de l'Europe. Seule la place de l'Europe, qui poursuit le mail de l'Europe et fait le lien entre Cantinolle Centre et Cantinolle sur Carès, est créée.

Le projet d'espaces publics permet ainsi de répondre aux besoins en desserte et en circulation de ce site liés à l'arrivée de nouveaux habitants ou aux usages actuels qu'il convient de conforter et de sécuriser. Avec ce projet, il s'agit de transformer ces espaces purement fonctionnels en des espaces publics permettant de développer d'autres usages et fonctions (mobilités douces, jeux, espaces verts, lieux de promenade …).

L'autre principe important de ce projet est son lien avec le tramway. Les espaces publics proposés viennent s'accrocher sur l'avenue du Taillan-Médoc requalifiée par Bordeaux Métropole dans le cadre de l'arrivée de la ligne D du tramway.

Le tableau suivant permet de déterminer les coûts des équipements publics d'infrastructure, tels que succinctement décrits ci-dessus

Désignation des équipements publics	***Nature des travaux***	***Maîtrise d'ouvrage***	***Coût total* (€ hors taxes HT)***
	Secteur Cantinolle		
Place de l'Europe	*Création*	*Aménageur*	*573 219*
Mail de l'Europe	*Requalification*		*1 910 730*
	Secteur Carès		
Rue Martin Porc	*Requalification*	*Aménageur*	*764 292*
Rue Bertrand Triat	*Requalification*		*573 219*
Total en €			***3 821 460***

** Il s'agit des frais d'aménagement comprenant le coût des travaux, la maîtrise d'œuvre et les aléas.*

Le tableau suivant permet de déterminer quelle personne publique, Bordeaux Métropole ou Eysines, assurera pour chaque équipement ; la gestion future et quelle en sera la domanialité.

Désignation des équipements publics	***Nature des travaux***	***Maîtrise d'ouvrage***	***Domanialité future***	***Gestionnaire futur***
Secteur Cantinolle				
Place de l'Europe	*Création*	*Aménageur*	*Bordeaux Métropole*	*Bordeaux Métropole/ Ville d'Eysines***
Mail de l'Europe	*Requalification*		*Bordeaux Métropole*	*Bordeaux Métropole/ Ville d'Eysines***
Secteur Carès				
Rue Martin Porc	*Requalification*	*Aménageur*	*Bordeaux Métropole*	*Bordeaux Métropole/ Ville d'Eysines***
Rue Bertrand Triat	*Requalification*		*Bordeaux Métropole*	*Bordeaux Métropole/ Ville d'Eysines***

*** Pour la Ville d'Eysines, il s'agit de la gestion de l'éclairage public et du mobilier urbain.*

4.2 Les équipements publics d'infrastructure et de superstructure hors maîtrise d'ouvrage de l'aménageur

Certains équipements publics sont par ailleurs rendus nécessaires pour l'accueil de nouvelles populations et de nouvelles fonctions sur ce secteur, mais ne seront pas réalisés par l'aménageur. Ces équipements répondant en partie aux besoins générés par le futur projet urbain de la ZAC, le bilan d'aménagement participe en proportion à leur financement.

Désignation des équipements publics	**Nature des travaux**	**Maîtrise d'ouvrage**	**Coût total (€ HT)**	**Participation ZAC (€ HT)**	**Gestionnaire futur**	**Phasage**
Gymnase	Création	Ville d'Eysines	3 000 000	35% soit 1 050 000€	Ville d'Eysines	2025-2030
Ligne à HT	Enfouissement (du pylône 6 au pylône 11)	RTE	1 000 000	50% soit 500 000€	RTE	2017-2018
Cheminements doux	Requalification	Ville d'Eysines	150 000	100% soit 150 000€	Ville d'Eysines	2020-2030

V – Présentation du dossier de réalisation : le phasage prévisionnel de l'opération d'aménagement

La durée prévisionnelle de réalisation de la ZAC Carès Cantinolle est définie pour 15 ans, afin de réaliser l'intégralité des équipements publics de l'opération d'aménagement mais également l'ensemble du programme de construction, qu'il s'agisse des îlots à maîtriser par l'aménageur ou des îlots qui seront réalisés dans le cadre d'initiatives privées.

Pour mémoire, la ligne D du tramway sera mise en service en 2020.

Le programme de construction devrait être réalisé suivant le phasage suivant :

- Phase 1 - 2015/2020 : 335 logements et 1 000 m² SP de commerces
- Phase 2 - 2020/2025 : 190 logements et 500 m² SP de commerces
- Phase 3 - 2025/2030 : 225 logements et 1 500 m² SP de commerces

Le programme des équipements publics sous maîtrise d'ouvrage de l'aménageur devrait être réalisé suivant le phasage suivant, en lien avec la réalisation des îlots :

- Mail de l'Europe : 2017-2019
- Rue Martin Porc : 2017-2019
- Rue Bertrand Triat : 2019-2020
- Place de l'Europe : 2022

VI - Présentation du dossier de réalisation : les modalités prévisionnelles de financement de l'opération d'aménagement

6.1 Les dépenses prévisionnelles d'aménagement

Les dépenses sont ventilées en huit postes : les études, les frais d'acquisitions du foncier et de libération des sols, les frais d'aménagement, la participation aux équipements publics, les honoraires de concession, les frais de communication, les frais divers et l'actualisation.

Les dépenses prévisionnelles totales de l'opération sont évaluées à 14 681 874 € HT soit 16 392 920 € TTC. Elles comprennent :

- Les **frais d'études** nécessaires à la réalisation de l'opération notamment des missions d'architecte coordonnateur, d'OPC ou des missions d'accompagnement sur la concertation, sur le commerce, sur la mobilité, pour un montant prévisionnel de ***820 000 € HT/ 984 000 € TTC.***
- **Les frais d'acquisition et de libération des sols** permettant la réalisation des îlots à bâtir, et des équipements publics à réaliser sous maîtrise d'ouvrage de l'aménageur, pour un montant prévisionnel global de ***5 382 365 € HT/ 5 891 025 € TTC.***
- **Les frais d'aménagement, c'est-à-dire** l'ensemble des travaux d'infrastructure sous maîtrise d'ouvrage de l'aménageur ainsi que la mission de maitrise d'œuvre des espaces publics, particulièrement importante sur ce site au regard des enjeux

environnementaux et des engagements de protection du site auprès des services de l'Etat, pour un montant prévisionnel global de ***3 821 460 € HT/ 4 585 752 € TTC.***

- **Les participations** à la réalisation des équipements publics rendus nécessaire par l'opération et qui ne sont pas sous la maîtrise d'ouvrage de l'aménageur pour un montant prévisionnel de ***1 700 000 € HT/TTC***

- **Les honoraires de concession** regroupent les frais internes de l'aménageur pour la conduite de l'opération pendant toute la durée de la réalisation de la ZAC, pour un montant prévisionnel de ***1 460 000 € HT/TTC.***

- **Les frais de communication,** d'information des riverains et de manifestations nécessaires à la réalisation de la ZAC, pour un montant prévisionnel ***de 250 000 € HT/ 300 000 € TTC***

- **Les frais divers correspondent** notamment aux frais financiers qui seront assumés par l'aménageur en fonction de la trésorerie de l'opération, les taxes et assurances, pour un montant prévisionnel de ***764 125€ HT/ 891 434 € TTC.***

- Enfin, **un poste actualisation** est prévu afin de déterminer un coût à terminaison du projet, pour un montant prévisionnel de ***483 924 € HT/ 580 709 € TTC.***

6.2. Les recettes prévisionnelles de l'opération

Les recettes sont ventilées en quatre postes : les cessions de charges foncières, les participations constructeurs et les participations métropolitaines et communale. ***Les recettes totales de l'opération sont évaluées à 14 681 874 € HT, soit 16 392 920 € TTC. Elles comprennent :***

- Les **charges foncières qui** représentent les recettes issues de la vente de charges foncières sur des fonciers maitrisés par l'aménageur, pour un montant prévisionnel estimé de l'ordre de ***4 191 840 € HT/ 4 814 181 € TTC.***

- **Les participations constructeurs** représentant les recettes issues des participations versées par les opérateurs immobiliers dès lors que les terrains n'ont pas été acquis auprès de l'aménageur. Le montant de ces participations connait un mode de calcul différent selon les produits de logement concernés :
    - 45€/m^2 de SDP pour le logement en accession libre. Ce chiffre correspond à une part du financement des équipements publics. Il est inférieur au montant total du coût des équipements publics. Il a été fixé au regard du marché immobilier et des caractéristiques du site afin de permettre la sortie des opérations.
    - 20 €/m^2 de SDP pour le logement social, en accession sociale et en accession abordable. Ce chiffre est fixé par Bordeaux Métropole dans le cadre des opérations d'aménagement afin de mettre en œuvre sa politique du logement.
    - 25 €/m^2 de SDP pour les commerces et activités afin de permettre le développement d'un commerce répondant aux besoins des futurs habitants

Le montant prévisionnel de ces participations constructeurs est estimé à 1 064 438 €HT/TTC.

- **Les participations métropolitaines** comprennent les postes suivants, pour un montant global prévisionnel de ***9 165 819 € HT/ 10 202 568€ TTC :***
    - participation d'équilibre (au titre de l'effort d'aménagement) à hauteur de 3 982 074 € (non soumise à Taxe sur la Valeur Ajoutée, TVA)
    - participation au titre de la remise d'ouvrage soit 5 183 746 € HT/ 6 220 495 € TTC.

- **La participation communale** correspond à la participation versée en contrepartie de la remise d'équipements ayant vocation à revenir dans le patrimoine communal et notamment l'éclairage public et le mobilier urbain. ***Son montant prévisionnel total s'élève à 259 777 € HT/ 311 733 € TTC***

6.3. Le bilan aménageur prévisionnel

DEPENSES	€ HT	€ TVA	€ TTC
Études de définition et de suivi de l'opération	**820 000**	**164 000**	**984 000**
Etudes architecturales, paysagères, coordination et accompagnement projets immobiliers	500 000	100 000	600 000
Autres études	320 000	64 000	384 000
Frais d'acquisition et de libération des sols	**5 382 365**	**508 660**	**5 891 025**
Acquisitions foncières	4 594 066	370 860	4 964 926
- détail acquisitions			
* dont foncier métropolitain	1 560 000	312 000	1 872 000
* dont foncier communal	18 300		18 300
* dont foncier privé	3 015 766	58 860	3 074 626
Frais (notariés 2% et frais de gestion des terrains)	488 299	77 800	566 099
Libération des terrains	300 000	60 000	360 000
Indemnités d'éviction			
Aléas			
Frais d'aménagement (*)	**3 821 460**	**764 292**	**4 585 752**
Maîtrise d'œuvre (14%)	432 460	86 492	518 952
Travaux et aléas	3 089 000	617 800	3 706 800
Autres travaux	300 000	60 000	360 000
Participation aux equipements publics	**1 700 000**		**1 700 000**
Gymnase	1 050 000		1 050 000
Ligne à haute tension	500 000		500 000
Cheminements doux - Liaison ZAC/Parc	150 000		150 000
Honoraires concession	**1 460 000**		**1 460 000**
	1 460 000		1 460 000
Frais de communication	**250 000**	**50 000**	**300 000**
Frais divers	**764 125**	**127 309**	**891 434**
Frais financiers	500 000		500 000
Frais divers (Assurance, Taxes...)	264 125	14 000	278 125
TVA encaissée / reversée		113 309	113 309
Actualisation	**483 924**	**96 785**	**580 709**
Travaux et Hono - IND TP (TP01: augmentation moyenne 2,75% par an) hors foncier, Rem et F.Fi			
TOTAL DES DEPENSES	**14 681 874**	**1 711 046**	**16 392 920**

(*) y compris Eclairage public, mobilier urbain

RECETTES		€ HT	€ TVA	€ TTC
Cessions charges foncières	**Prix unit m² SP**	**4 191 840**	**622 341**	**4 814 181**
Locatif social (PLUS-PLAI - PLS)	180	1 263 570	69 496	1 333 066
Accession sociale	200	226 270	12 445	238 715
Accession abordable	200	1 064 000	212 800	1 276 800
Accession libre	300	1 638 000	327 600	1 965 600
Participation constructeurs	**Prix unit m² SP**	**1 064 438**		**1 064 438**
Locatif social (PLUS-PLAI - PLS)	20	192 050		192 050
Accession sociale	20			
Accession abordable	20	199 900		199 900
Accession libre	45	597 488		597 488
Commerces et services	25	75 000		75 000
Participation équipements d'intérêt général réalisés par l'aménageur (superstructures)				
Subventions				
Participation métropolitaine au titre :		**9 165 819**	**1 036 749**	**10 202 568**
Participation d'Equilibre		3 982 074		3 982 074
Participation à la remise d'ouvrages		5 183 746	1 036 749	6 220 495
Participation communale		**259 777**	**51 955**	**311 733**
Participation Commune Eysines (Eclairage public, mobilier urbain)		259 777	51 955	311 733
Autres recettes				
TOTAL DES RECETTES		**14 681 874**	**1 711 046**	**16 392 920**

6.4. Le bilan consolidé prévisionnel pour Bordeaux métropole

DEPENSES	€ HT	TVA	€TTC	RECETTES	€ HT	TVA	€TTC
Etudes préalables	**112 968**	**22 594**	**135 562**				
Acquisitions foncières au titre des réserves foncières	**5 408 177**	**1 081 635**	**6 489 812**	**Recettes des cessions de charges foncières de BM**	**4 319 753**	**760 840**	**5 080 593**
Terrain Ilot C5 (Triat)	3 848 177	769 635	4 617 812	Ilot Triat	2 759 753	448 840	3 208 593
				Terrain Ilot C5 (Triat) Revente à un opérateur (valeur minimale)	*2 244 200*	*448 840*	*2 693 040*
				Cesssion tramway (Triat)	*515 553*		*515 553*
Terrain Ilot C6 (Martin Porc) Valeur historique actualisée	1 040 000	208 000	1 248 000	Terrain Ilot C6 (Martin Porc)	1 040 000	208 000	1 248 000
Terrain Ilot C7 (Ilot Sud Martin Porc) Valeur historique actualisée	520 000	104 000	624 000	Terrain Ilot C7 (Ilot Sud Martin Porc)	520 000	104 000	624 000
Travaux préalables aux cessions	**2 434**	**477**	**2 911**				
Participation métropolitaine	**9 165 819**	**1 036 749**	**10 202 568**	**Autres recettes**			
Participation à l'équilibre	*3 982 074*		*3 982 074*				
Participation à la remise d'ouvrages	*5 183 746*	*1 036 749*	*6 220 495*				
TOTAL DES DEPENSES	**14 689 398**	**2 141 455**	**16 830 853**	**TOTAL DES RECETTES**	**4 319 753**	**760 840**	**5 080 593**
BILAN CONSOLIDE POUR Bordeaux Métropole				**-11 750 260**			

Le bilan consolidé fait apparaître un déficit sur l'îlot C7 (Triat) qui s'explique par les éléments nouveaux apparus après la décision d'acquisition (contraintes de sol et emprise retenue pour servitude de domaine public non valorisable). Bordeaux Métropole missionne donc La Fab dans le cadre du traité de concession pour rechercher les voies et moyens d'optimiser le projet sur cet îlot afin d'en rechercher l'augmentation de la valorisation.
Conformément aux délibérations n° 2014/0796 et n° 2015/7773, le FIC sur la part espaces publics et plantations d'alignement sera sollicité à hauteur de 720 310 € TTC.

6.5. Le bilan consolidé prévisionnel pour la commune d'Eysines

DEPENSES	€ HT	TVA	€ TTC	RECETTES	€ HT	TVA	€ TTC
Au titre du bilan Aménageur							
Acquisitions foncières **Participation éventuelle**	18 600 -	 -	18 600 -	**Recettes de cessions des réserves foncières de la commune à l'aménageur**	18 600		18 600
SOUS TOTAL	**18 600**		**18 600**	**SOUS TOTAL**	**18 600**		**18 600**
Au titre des équipements communaux							
Acquisitions foncières	-	-	-	**Recettes de cessions foncières**	-	-	-
				Participation de l'aménageur aux équipements communaux	**1 200 000**		**1 200 000**
Equipement sous MOA Commune gymnase Aménagement espace naturel dont cheminements doux **Participation Ville à équipement sous MOA RTE** Enfouissement ligne HT	**3 150 000** *3 000 000* *150 000* **500 000**	**630 000** *600 000* *30 000* **-**	**3 780 000** *3 600 000* *180 000* **500 000**	gymnase (35 % pris en charge par zac) cheminements doux liaison zac-espace naturel	*1050 000* *150 000*	**-**	*1 050 000* *150 000*
SOUS TOTAL	**3 650 000**	**630 000**	**4 280 000**	**SOUS TOTAL**	**1 200 000**	**-**	**1 200 000**
TOTAL DEPENSES	**3 668 600**	**630 000**	**4 298 600**	**TOTAL RECETTES**	**1 218 600**	**-**	**1 222 320**
BILAN CONSOLIDE POUR LA COMMUNE				-	**3 076 280 € TTC**		

Les charges de la ville sur lesquelles elle a délibéré le 9 décembre 2015 et les charges de la Métropole ont vocation à être actualisées suite à la régularisation de la compétence voirie telle qu'elle ressortira de la délibération relative aux attributions de compensations pour 2016.

En ce qui concerne le retour fiscal potentiel estimé pour les impôts locaux, il est d'environ 142 K€ par an pour Bordeaux Métropole et d'environ 371 K€ par an pour la commune d'Eysines.
Le retour fiscal potentiel pour les impôts économiques, est estimé aujourd'hui autour de 18 K€ par an pour Bordeaux Métropole, estimation à affiner en fonction des établissements implantés.

VII – Le régime des taxes et participations d'urbanisme

L'opération supportant une partie du coût des réseaux publics d'assainissement sur lesquels seront raccordées les constructions attendues dans la ZAC, elle est donc exonérée de la Participation au Financement de l'Assainissement collectif (PFAC).

D'autre part, les constructions réalisées à l'intérieur de la ZAC sont exclues du champ d'application de la Taxe d'Aménagement (TA).

Les constructeurs qui n'acquerront pas le foncier auprès de l'aménageur seront redevables de participations constructeurs dont les modes de calcul sont différents selon les typologies de constructions.

VIII. Les modalités de mise en œuvre de l'opération d'aménagement

Visant la mise en œuvre de la démarche « 50 000 logements autour des axes de transports collectifs », par délibération n° 2011/0770 du 25 novembre 2011 la Métropole a décidé la création de la Société publique locale (SPL La Fab), et par délibération n°2012/0387 du 22 juin 2012, ses modalités d'intervention ont été validées par le Conseil métropolitain : elle accompagne Bordeaux Métropole et les communes actionnaires – dont la commune d'Eysines - dans l'animation et la coordination générale de l'ensemble des acteurs mobilisés autour de la démarche 50 000 logements, et dans la réalisation des programmes de logements qui en sont issus.

Afin de mettre en œuvre cette opération d'aménagement, il est proposé de confier sa réalisation à La Fab garantissant ainsi la réalisation du projet urbain dans son ensemble et de ses équipements publics en particulier dans les conditions de qualités urbaine et paysagère souhaitées par la ville d'Eysines et la Métropole.

Dans ce cadre, il est proposé de désigner la Fab, qui est un organisme « in house » de la Métropole, en qualité de Concessionnaire d'aménagement pour cette opération d'aménagement en application des dispositions des articles L.300-4, L.300-5 et L.300-5-2 du Code de l'urbanisme et des articles L.1523-1 et suivants et de l'article L1531-1 du Code général des collectivités territoriales.
Un traité de concession ci-annexé sera donc signé entre Bordeaux Métropole en qualité de concédant de l'opération d'aménagement et la SPL La Fab en qualité de concessionnaire afin de préciser les obligations et engagements de ces deux parties et d'organiser la mise en œuvre de l'opération d'aménagement pendant toute sa durée.

En application de l'article L. 300-5 du code de l'urbanisme, le montant prévisionnel de la participation de la Bordeaux Métropole est fixé à l'article 15.4 du projet de traité de concession.

Conformément à l'article 15.5 du projet de traité de concession, « lorsque les prévisions budgétaires actualisées feront apparaître une insuffisance provisoire de trésorerie, le concessionnaire pourra solliciter le versement par l'établissement concédant d'une avance, éventuellement renouvelable, dans les conditions définies à l'article L. 1523-2 4° du code général des collectivités territoriales. »

Dans le bilan prévisionnel annexé au projet de traité de concession, le concessionnaire a d'ores et déjà fait apparaître un besoin global de trésorerie. Dès lors, une convention définissant les modalités de versement à la Fab d'une avance de trésorerie destinée à financer l'opération d'aménagement Carès Cantinolle, pour lui permettre notamment les frais d'acquisitions de terrains, de travaux et de maîtrise d'œuvre de l'opération, est proposée entre Bordeaux Métropole, concédant, et la SPL La Fab concessionnaire.

IX. La délégation du droit de préemption

Pour permettre à l'aménageur de procéder aux acquisitions programmées pour la réalisation de ses missions, il est proposé de lui déléguer le droit de préemption urbain renforcé sur le

périmètre de la zone d'aménagement concerté. Il convient donc par dérogation à la délibération 2015/0074 du 13 février 2015, d'abroger dans le périmètre de la ZAC Carès-Cantinolle la compétence déléguée au Président de Bordeaux Métropole d'exercer le droit de préemption, afin de confier à la SPL La Fabrique Métropolitaine l'exercice du droit de préemption

Le présent rapport induisant la prise de plusieurs décisions, il vous est proposé de procéder par des votes distincts (qui pourront être différents) sur ses différents objets, lesquels se rattachent tous à la réalisation de la ZAC de Carès :

- L'approbation du dossier de réalisation de la ZAC Carès Cantinolle
- L'approbation du programme des équipements publics
- L'approbation du mode de réalisation de la ZAC par contrat de prestations intégrées avec la SPL La Fab (traité de concession)
- La délégation à l'aménageur du droit de préemption dans le périmètre concédé
- L'approbation d'une convention d'avance de trésorerie
- L'approbation de la participation métropolitaine au bilan de l'opération
- L'autorisation du Président à prendre toutes les mesures nécessaires à la bonne exécution de ces actes

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de vous prononcer sur la délibération suivante et de bien vouloir si tel est votre avis en adopter les termes

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU les dispositions du Code général des collectivités territoriales, et notamment des articles L.1523-1 et suivants et articles L. 1531-1, L.5217-2.

VU les dispositions du Code de l'Urbanisme, notamment ses articles L300-1, L300-4, L300-5 et L300-5-2, L 311-1 et suivants, ainsi que ses articles R311-7 à 9, L213-3 et R213-1 à 3.

VU la délibération métropolitaine n° 2015/0583 du 25 septembre 2015, par laquelle Bordeaux Métropole a approuvé le bilan de la concertation et décidé la création de la ZAC Carès Cantinolle.

VU la délibération en date du 9 décembre 2015 de la ville d'Eysines faisant état de l'accord de la Ville sur le principe de la réalisation des équipements, les modalités de leur incorporation dans son patrimoine et sur sa participation au financement.

VU la délibération n°2015/0074 du 13 février 2015 notamment son 42°.

VU le traité de concession d'aménagement ci-annexé et la convention d'avance de trésorerie ci annexée.

VU le dossier de réalisation de la ZAC Carès Cantinolle ci-annexé.

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT QU'il appartient au Conseil Métropolitain de décider de la mise en œuvre de l'opération d'aménagement ZAC Carès-Cantinolle selon les enjeux, objectifs et conditions précités.

CONSIDERANT QU'il convient d'approuver le dossier de réalisation de la ZAC Carès Cantinolle dans ses différentes composantes afin de permettre la mise en œuvre du projet urbain,

CONSIDERANT QU'il convient d'approuver le programme des équipements publics de la ZAC Carès Cantinolle

CONSIDERANT QUE la SPL La Fab, chargée d'accompagner Bordeaux Métropole dans la mise en œuvre du programme « 50 000 logements autour des axes de transports en commun » serait la mieux à même de réaliser l'aménagement de cette opération ; qu'il convient donc de lui confier la réalisation de cette opération dans le cadre d'une concession d'aménagement.

CONSIDERANT QU'il convient de déléguer le droit de préemption à la SPL La Fab, afin d'assurer la maitrise foncière du projet dans les modalités décrites au dossier de réalisation ; qu'il convient donc, par dérogation à la délibération 2015/0074 du 13 février 2015, d'abroger dans le périmètre de la ZAC Carès-Cantinolle la compétence déléguée au Président de Bordeaux Métropole d'exercer le droit de préemption, afin de confier à l'aménageur l'exercice du droit de préemption

DECIDE

Article 1 :
Le dossier de réalisation de la ZAC Carès Cantinolle est approuvé,

Article 2 :
Le programme des équipements publics de la ZAC Carès-Cantinolle est approuvé

Article 3 :
L'approbation du choix de la SPL La Fab comme concessionnaire d'aménagement en charge de la réalisation de la ZAC Carès Cantinolle, au vu des clauses du traité de concession de prestations intégrées ci-annexé, traité qu'il convient également d'approuver et d'autoriser Monsieur le Président à signer

Article 4 :
Les termes de la convention d'avance de trésorerie avec la SPL La Fab, ci annexée, pour la réalisation de l'opération sont approuvés et Monsieur le Président est autorisé à la signer

Article 5 :
L'exercice du droit de préemption de Bordeaux Métropole dans le périmètre de la zone d'aménagement concerté Carès Cantinolle, n'est plus délégué au Président de Bordeaux Métropole. L'exercice du droit de préemption renforcé est délégué à la SPL La Fab dans le périmètre de la zone d'aménagement concerté Carès Cantinolle à compter de la prise d'effet du traité sus visé à l'article 3.

Article 6 :

La participation métropolitaine prévisionnelle à l'opération est fixée à 9 165 819 € HT, soit 10 202 568 € TTC, et sera imputée sur les exercices à venir.

Article 7 :
Monsieur le Président est autorisé à prendre toutes les mesures nécessaires à la bonne exécution de ces actes, à solliciter toutes les subventions susceptibles d'être attribuées, à signer tous les documents intervenant dans le cadre de la procédure administrative et à procéder aux formalités de publicité prévues à l'article R 311-5 du Code de l'urbanisme.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **9 FÉVRIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **9 FÉVRIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Michel DUCHENE

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale Valorisation du territoire **Direction de la nature**	***N° 2016-30***

LABEL ECOQUARTIER- DEMARCHE D'EXPERIMENTATION SUR L'EVALUATION - DECISIONS

Monsieur Michel DUCHENE présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

La Cub devenue Bordeaux Métropole s'est engagée dès juin 2013 par délibération n° 2013/0401 dans la démarche de labellisation des éco quartiers, soutenue par le Ministère de l'égalité des territoires et du logement, qui s'est traduite par l'adhésion de notre établissement à la « Charte des éco quartiers », s'engageant ainsi à mener une politique d'aménagement durable sur son territoire dans le cadre de la démarche nationale éco quartier, et par l'attribution du label à la Zone d'aménagement concerté (ZAC) Ginko/Berges du Lac en décembre 2014.

La Cub puis Bordeaux Métropole a engagé depuis 2013 une démarche d'évaluation des projets urbains au regard des enjeux de l'aménagement durable, afin de déterminer pour chaque projet de développement urbain un profil de quartier durable, au regard de son contexte territorial et des ambitions politiques métropolitaines et communales territorialisées et temporalisées.

Ce faisant elle répond à la demande exprimée par les élus métropolitains d'une meilleure lisibilité des opérations d'aménagement, en étant tournée vers l'analyse de la production de ces opérations, dans l'optique d'une aide à la décision et du développement d'une réelle culture de la qualité urbaine.

Les attendus stratégiques de cette démarche résident dans le développement de pratiques propices à l'innovation et l'expérimentation, avec l'enjeu majeur de réintroduction des usages et de l'humain au cœur de la définition d'un projet urbain (pour qui construit-on?), et dans la diffusion d'une culture de l'aménagement durable dans la Métropole.

Dans la continuité de ce process d'évaluation qui est propre à la Métropole, le Ministère du logement, de l'égalité des territoires et de la ruralité, propose aujourd'hui à notre établissement public de poursuivre la démarche d'expérimentation sur les éco quartiers, en s'engageant dans la campagne test d'évaluation sur les éco quartiers labellisés. En effet, l'un des fondements du label Eco quartier est de garantir la qualité des opérations distinguées par le Ministère, et pour ce faire il est mis en place un dispositif d'évaluation des Eco quartiers labellisés au moyen d'une méthode nationale, en cours d'élaboration et de test, grâce notamment aux travaux du Comité scientifique Eco quartier, du Centre scientifique et technique du bâtiment (CSTB), et du Cerema, avec l'appui des partenaires du Ministère.

L'objectif est, pour une part, de permettre aux collectivités de mesurer l'atteinte des objectifs qu'elles s'étaient fixés, et d'autre part, de donner des outils à l'administration pour mesurer l'impact des Eco quartiers sur les politiques publiques qu'elle promeut dans le cadre de son engagement sur la ville durable.

Une campagne-test de l'évaluation des Eco quartiers labellisés en 2013 portant dans un premier temps sur les engagements 17, 18 et 19 de la charte des Eco quartiers (sobriété énergétique, préservation de la ressource en eau, réduction de la production de déchets) est ainsi d'ores et déjà lancée et les éco quartiers labellisés en 2014 sont appelés à y participer.

Afin de mener à bien cette démarche d'évaluation, l'Etat a confié, par voie de convention, au CSTB l'organisation de la campagne-test d'évaluation 2014-2015 des 45 opérations identifiées (13 éco quartiers labellisés en 2013 et 32 opérations engagées vers la labellisation), ainsi que la poursuite de cette expérimentation en 2016 avec les opérations labellisées en 2014.

Le CSTB mettra notamment à disposition une méthode d'évaluation, comprenant une notice explicative de la campagne d'évaluation, un guide d'évaluation, une application logicielle de saisie des données ainsi que son manuel d'utilisation. Une plateforme collaborative et une application logicielle sont d'ores et déjà fonctionnelles.

Le CSTB s'engagera à participer à hauteur de 30 000 €, ce qui correspond au financement en quasi-totalité des frais à engager par la Métropole. Cette participation financière serait dédiée à la réalisation des études nécessaires à la collecte de données ou au financement d'une assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) pour aider la Métropole à conduire l'évaluation.

Ce processus de labellisation serait conduit dans le cadre d'une convention tripartite signée entre l'Etat, représenté par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), le CSTB (Centre scientifique et technique du bâtiment) et Bordeaux Métropole.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU le code général des collectivités territoriales et notamment son article L5217-2

VU la loi Grenelle 1 du 3 août 2009, de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, et la loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement,

VU la délibération communautaire du 28 juin 2013 n° 2013/0401, relative à l'engagement dans la démarche de labellisation nationale éco quartier

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT QUE Bordeaux métropole souhaite poursuivre son engagement dans la prise en compte des principes d'aménagement durable et se positionner dans une démarche

d'évaluation et d'amélioration continues de sa politique d'aménagement urbain et de sa politique de développement durable,

DECIDE

Article 1 : d'autoriser Monsieur Le Président à solliciter auprès du Centre scientifique et technique du bâtiment une subvention de fonctionnement d'un montant de 30 000 € dans le cadre de dépenses à engager par Bordeaux Métropole pour la collecte des données permettant l'évaluation du projet labellisé de ZAC Ginko /berges du Lac

Article 2 : d'autoriser Monsieur Le Président à accomplir toutes démarches et signer tous documents nécessaires à l'instruction de ladite demande et à sa régularisation.

Article 3 : d'autoriser Monsieur le Président à signer la convention.

Article 4 : d'imputer la recette de fonctionnement sur les crédits à inscrire au budget principal - exercice 2016 - Chapitre 74 compte - 7478 - fonction 76

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **8 FÉVRIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **8 FÉVRIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Michel DUCHENE

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale Valorisation du territoire **Direction appui administrative et financière DGVT**	***N° 2016-31***

Partenariat avec l'A'urba - Convention cadre 2016/2020 - Montant de la subvention 2016 - Avenant à la convention particulière 2015 - Décision - Autorisation

Monsieur Michel DUCHENE présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Par délibération n°2010/0846 du 26 novembre 2010, le Conseil de Communauté a autorisé la signature d'une nouvelle convention cadre entre notre Etablissement public et l'agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine (A'urba).

Celle-ci confirmait le principe d'une subvention annuelle de fonctionnement, dont le montant est arrêté en décembre de l'exercice précédent, en considération du programme de travail multi-partenarial, du budget et du plan de financement à moyen terme (PMT), tels que validés au préalable par l'assemblée générale de l'A'urba.

Par délibération 2015/0036 du 23 janvier 2015, un avenant de prolongation à la convention cadre a été approuvé par le Conseil de Bordeaux Métropole, ce temps devant être mis à profit d'une part, pour analyser plus précisément la pertinence et le niveau de réalisation des actions engagées, et d'autre part, pour définir les nouvelles orientations à prendre pour les années 2016/2020.

A l'issue de cette réflexion, appuyée sur de nombreux échanges avec l'ensemble des partenaires, l'assemblée générale de l'A'urba a validé ses objectifs stratégiques pour les cinq ans à venir, qui constituent dès lors la base de la collaboration avec notre établissement public selon les trois axes suivants :

I – <u>Signature d'une nouvelle convention-cadre 2016/2020</u>

Le projet de convention-cadre 2016/2020 ci-annexé met en évidence les grandes orientations programmatiques intéressant plus spécifiquement Bordeaux Métropole, à savoir :

- les nouvelles géographies des territoires : grands territoires de projets métropolitains, systèmes territoriaux départementaux et régionaux, agencements périurbains,

- les stratégies métropolitaines transversales : chantiers partenariaux, procédures et dispositifs, territorialisation des stratégies urbaines.

Par ailleurs, ce document contractuel :

- adapte les modalités d'élaboration du programme de travail annuel et des documents financiers accompagnant la demande de subvention de Bordeaux Métropole, ceci dans le respect des nouvelles règles applicables au sein de notre établissement public (date butoir de dépôt de la demande au 31 juillet de l'année n-1, modalités de versement…),

- prévoit la possibilité de recourir à l'A'urba, en dehors du programme de travail multi-partenarial, pour la réalisation d'actions spécifiques au moyen de contrats de prestations intégrées.

II – <u>Programme de travail 2016 et montant de la subvention métropolitaine</u>

Parallèlement à ce cadre de travail à moyen terme, a été élaboré le programme de travail multi-partenarial pour l'année 2016, qui comporte les actions suivantes :

- connaissance du territoire : poursuite des missions sur les observatoires partenariaux (mobilités et rythmes de vie, activité économique et de l'emploi, habitat et modes de vie), tenue de conférences partenariales, mise à jour de l'information géographique numérique, poursuite de la communication du travail de l'Agence et de la diffusion d'une culture urbaine locale,

- stratégies territoriales et articulation des politiques publiques : accompagnement des collectivités et des maîtres d'ouvrage dans le suivi et la programmation dans une logique de collaboration inter-territoriale, appui à la mise en œuvre du schéma de cohérence territoriale (SCOT) de l'agglomération bordelaise et du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi), approfondissement des réflexions menées sur les thèmes de la mobilité et de l'aménagement, poursuite des démarches engagées sur les stratégies métropolitaines transversales (équipements et services, mobilité),

- procédures de planification et de programmation urbaine : reprise du PLUi après enquête publique en vue de son approbation, construction des indicateurs du SCOT, élaboration d'un guide de conception et de programmation des espaces publics,

- démarches nouvelles appliquées à l'urbanisme : poursuite des travaux déjà engagés dans le domaine de la planification énergétique dans le cadre des objectifs fixés par le plan climat-énergie territorial (PCET), collaboration avec électricité réseau distribution de France (ERDF) dans le cadre d'une politique globale de maîtrise des dépenses en électricité, poursuite des réflexions menées sur les zones humides (thématique eau et aménagement) et des études sur la santé environnementale et la stimulation des sens dans la ville,

- prospective et rétrospective : poursuite des réflexions déjà engagées sur la mise en œuvre du Grenelle des mobilités, des programmes « 50 000 logements » et « 55 000 ha de nature »,

- conseil et expertise auprès des partenaires.

Sur ces bases et compte tenu du contexte financier contraint, il est proposé d'arrêter le montant de la subvention de Bordeaux Métropole pour l'année 2016 à 4 622 007 € (ce qui représente une baisse d'environ 5% par rapport au montant octroyé en 2015) pour un montant de dépenses subventionnables de 6 307 337 €, tel que ressortant du budget prévisionnel ci-annexé.

III – <u>Avenant à la convention particulière 2015</u>

Par courrier du 12 octobre 2015, l'A'urba a sollicité la possibilité de conserver en fonds dédiés dans sa comptabilité la somme de 200 000 euros correspondant au coût d'une exposition qui devait faire suite à l'étude intitulée « rocade 2030 » et qui n'a pu être réalisée en 2015.

Afin de permettre la réalisation de cette action, il est proposé de donner une suite favorable à cette demande qui est conforme au règlement CRC n°99-01 du Comité de la réglementation comptable en date du 16 février 1999, relatif aux modalités d'établissement des comptes annuels des associations et fondations.

C'est le sens du projet d'avenant ci-joint à la convention particulière pour l'année 2015, signée le 2 mars dernier.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU l'article L.121-3 du code de l'urbanisme prévoyant la possibilité de créer des organismes de réflexion et d'études appelés « agences d'urbanisme »,

VU la délibération n°2010/0846 du 26 novembre 2010 approuvant la signature d'une nouvelle convention cadre entre la Communauté urbaine de Bordeaux et l'A'urba,

VU les grandes orientations du projet d'agence pour la période 2016/2020 et le contenu du programme de travail multi-partenarial pour l'année 2016,

VU la convention particulière pour l'année 2015, signée le 2 mars dernier,

VU le règlement CRC n°99-01 du Comité de la réglementation comptable en date du 16 février 1999, relatif aux modalités d'établissement des comptes annuels des associations et fondations,

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT :

- l'opportunité pour Bordeaux Métropole d'inscrire les relations partenariales avec l'A'urba dans une nouvelle convention cadre pour la période 2016/2020,
- l'intérêt du contenu du programme de travail 2016 au regard des compétences métropolitaines,
- le bien fondé de la demande de maintien d'une somme de 200 000 € en fonds dédiés,

DECIDE

Article 1 : Le contenu de la convention cadre 2016/2020 est approuvé.

Article 2 : Le montant de la subvention à l'A'urba pour l'exercice 2016 est arrêté à 4 622 007€.

Article 3 : Il est décidé le maintien, en fonds dédiés, d'une somme de 200 000 € prévue en 2015 pour la réalisation d'une action reportée en 2016.

Article 4 : Monsieur le Président est autorisé à signer la convention cadre 2016/2020, valant convention particulière 2016, ainsi que l'avenant à la convention particulière 2015 ci annexés.

Article 5 : La dépense correspondante sera imputée sur les crédits prévus au BP 2016, Chapitre 65, article 6574, fonction 518.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.

Ne prend pas part au vote : Madame FERREIRA

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **8 FÉVRIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **8 FÉVRIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Michel DUCHENE

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale des Territoires **Direction d'appui aux territoires**	***N° 2016-32***

Projets de voirie sur différents chantiers- Janvier 2016 - Confirmation de décision de faire - Approbation

---

Monsieur Michel DUCHENE présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Par délibération n°2015/0332 du Conseil de Bordeaux Métropole, les élus ont autorisé la signature des contrats de codéveloppement 2015-2017.

Depuis, l'avancement des projets permet de proposer la validation des jalons suivants concernant un projet de voirie (cf fiche jointe).

PROJET	JALON	ESTIMATION	IMPUTATION BUDGETAIRE	N°FICHE ACTION
Bordeaux : Espace public au droit de la Cité des Civilisations du Vin – Esplanade de Pontac	Confirmation de décision de faire	1 757 605,20 € TTC	05 P006 O015 Nature analytique 2315	C030630186

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU le code général des collectivités territoriales et notamment l'article L.5217-2,
VU les états et la fiche projet mis à la disposition des élus métropolitains,

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT QUE ce projet fait l'objet d'avancement programmé des études.

DECIDE

Article unique :
L'ajustement pour ce projet avec la planification financière est approuvé.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **8 FÉVRIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **8 FÉVRIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Michel DUCHENE

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale Valorisation du territoire **Direction de l'urbanisme, du patrimoine et des paysages**	***N° 2016-33***

Marché publics - Martignas - Étude urbaine de renforcement centre-ville - Appel d'offre ouvert - Choix du prestataire - Décisions

Monsieur Michel DUCHENE présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

La fiche action n° 3 du contrat de co-développement 2015-2017 de Martignas concerne le centre-ville de la commune.

La Communauté urbaine de Bordeaux, devenue Bordeaux Métropole au 1er janvier 2015, s'est engagée à lancer une étude urbaine visant à la production d'un plan-guide programmatique qui dresse un ensemble de mesures opérationnelles destinées à favoriser le renforcement du centre-ville de Martignas.

Martignas-sur-Jalle compte plus de 7 300 habitants et ambitionne d'atteindre 10 000 habitants à l'horizon 2030 (objectif inscrit au SCOT).

Un appel d'offres ouvert a été lancé à l'automne 2015 visant à recruter une équipe pluridisciplinaire en charge de l'étude. Les orientations du cahier des charges de consultation sont rappelées ci-après.

1. Le contexte et les attendus de l'étude

Ancienne commune rurale éloignée du cœur de l'agglomération bordelaise, Martignas a connu une forte croissance de population dans les années 1975 à 1990, puis une stabilité dans la décennie 1990-99, et enfin une reprise de la croissance entre 2000 et aujourd'hui. Cette évolution est le corollaire de la dynamique de la construction sur le territoire, malgré une baisse constante du nombre d'occupants par logement.

En lien avec la typologie des emplois présents sur le territoire communal et sur les communes voisines (secteur aéronautique et défense), d'une part, et des politiques d'urbanisation en vogue à cette époque, d'autre part, le tissu urbain de la ville s'est développé sous forme de grands lotissements de maisons individuelles.

A partir de 2001, la nouvelle équipe municipale a stoppé cette politique de lotissement consommatrice d'espaces au profit de programmes de constructions alliant petits collectifs et maisons de ville.

De même une volonté affirmée de regrouper dans le centre du bourg les services publics s'est concrétisée par l'installation à proximité de la mairie et du CCAS (Centre communal d'action sociale), du service communication et relations internationales et de la bibliothèque municipale.

Lors des rencontres de ces derniers mois avec les élus, à l'occasion des réunions de concertation portant sur le PLU 3.1 en cours d'élaboration, d'une part, à l'occasion des réunions d'échange et de libre expression durant la campagne pré-électorale, d'autre part, les habitants ont particulièrement insisté sur le souhait de créer un véritable cœur de ville.

Le projet politique porté par la municipalité ambitionne de répondre à ce souhait, en offrant à terme aux habitants une réelle densité de services et de commerces pour passer du centre-bourg au centre-ville.

2. Une démarche pragmatique inscrite dans la concertation

Passer d'un centre-bourg à un centre-ville constitue tout autant une ambition de développement d'un niveau de services aux habitants qu'un changement de la vision qu'ont ces habitants eux-mêmes de leur cadre de vie : quelles sont les conditions exprimées par ces habitants, majoritairement de culture urbaine, qui feront que leur vision changera ? Une approche par questions permet d'engager la réflexion en constituant une base de travail de concertation avec la population.

- Qu'est-ce qui fait centre-ville : niveau et de nature de l'offre en services et commerces, en fonctionnement, en animation…
- Quelles dimensions pour le futur centre-ville : pertinence du périmètre pour assurer une visibilité suffisante des services et commerce, développement de l'offre de logements, traitement de l'espace public et l'offre en stationnement public…
- Quelle relocalisation privilégier pour le futur hôtel de ville et quelle reconversion des sites libérés ?
- Quelles liaisons douces entre le centre-ville, les équipements et quartiers existants et futurs, la vallée de la Jalle, futur parc à constituer ?
- Quels équipements complémentaires offrir aux habitants dans le centre-ville : parc de la Jalle…
- Le schéma de circulation actuel peut-il être réétudié dans l'objectif de mieux gérer les flux, de pacifier la traversée du centre-ville, de favoriser les modes doux ? Quel dimensionnement et quels sites privilégier pour mieux adapter l'offre de stationnement public aux besoins des clients et usagers du centre-ville ? Quel traitement réversible à coût acceptable des voiries de transit, dans l'attente du bouclage du contournement est de la commune, pour pacifier la circulation en centre-ville ?
- Quel repositionnement éventuel du marché hebdomadaire de plein air pour garantir une réelle complémentarité avec les commerces fixes ?
- Quelle offre de développement de l'habitat dans et en périphérie de centre-ville ?
- Quelle programmation à l'échelle du mandat et à l'échéance 10 ans qui soit compatible avec les capacités d'investissement de la ville et les niveaux de participation de la communauté urbaine alloués à la ville ? Quelle priorité d'intervention permettant d'enclencher le projet à court terme ?

3. Une concertation associant la population pour construire ensemble les réponses.

La municipalité et la communauté urbaine souhaitent associer la population de Martignas à l'élaboration du projet de centre-ville.

La concertation portera sur les grands objectifs d'organisation, de mobilité, de production de logement, de projets d'équipements. Le travail de concertation se déroulera sur deux temporalités :

- une concertation immédiate sur le projet de parc de la Jalle, dont les modalités seront discutées : animations, débats, participation citoyenne autour de la question du parc, les premiers aménagements du parc,

- une concertation se déroulant sur la durée de l'étude urbaine, accordant autant de place à l'expression des habitants en phase amont (diagnostic, attente des habitants), qu'en phase d'étude des diverses hypothèses, puis de validation, dans un esprit didactique pour expliquer les scénarios et justifier les choix qui seront opérés par la municipalité.

Le principe affirmé est bien celui d'une démarche participative des habitants et usagers. Les démarches de concertation seront réalisées par les services métropolitains, assistés des services de la ville de Martignas.

4. Le contenu de l'étude urbaine

L'étude se déroulera selon les 3 phases suivantes :

Phase 1 : un diagnostic partagé à différentes échelles, débouchant sur les premières orientations urbaines scénarisées portées par une analyse prospective de l'évolution du centre-ville.

- l'échelle du périmètre élargi adapté au traitement du volet mobilité : déplacements doux et circulation,
- l'échelle du périmètre du centre-ville sur lequel se concentreront les approches relatives aux commerces et services, la question du stationnement, le traitement des espaces publics et la pacification de la circulation, le développement du parc de la Jalle,
- l'étude de programmation du futur hôtel de ville répondant aux besoins en surfaces générées par le regroupement des services municipaux.

Phase 2 : l'élaboration des orientations scénarisées de développement et d'aménagement, qui s'appuie sur une stratégie globale résultante de diverses hypothèses liées à :

- l'implantation du futur hôtel de ville,
- les propositions de réaffectation des sites libérés par les services municipaux,
- la localisation du marché,
- le système de cheminements doux,
- la pacification de la circulation,
- le développement ultérieur de futurs programmes immobiliers en renforcement éventuel de l'habitat et de l'offre commerciale...

La démonstration de chacun des scénarios sera approchée selon une grille de lecture présentant justifications, avantages/inconvénients, cadrage financier en coûts d'investissement/recettes et estimation des coûts de fonctionnement/entretien, éléments bloquants, échéance de réalisation, préalables à lever, maîtrises d'ouvrage, invariants...

Phase 3 : la finalisation du plan-guide et du programme d'actions

Portée par une image à long terme affirmant les invariants du projet, la confirmation de la mise en œuvre des éléments de projet nécessitera une temporalité plus importante, ne permettant qu'une réponse opérationnelle partielle dans le présent mandat.

Un premier planning « test » sera mis en place en intégrant les actions qui apparaissent crédibles à échéance de la fin du mandat politique. L'idée étant de visualiser comment chaque action s'enchaîne et alimente éventuellement d'autres actions parallèles :

- le calendrier opérationnel de la réalisation de l'Hôtel de ville : validation du programme, choix du site, intégration du volet urbain du programme, concours d'architecture, études et chantier,
- la poursuite de la concertation tout au long du projet,
- les premiers aménagements du parc,

- des actions « voirie » provisoires...

La durée du marché ne pourra excéder 16 mois à compter de la notification du marché hors périodes de validation et/ou de suspension.

Il a été proposé dans le règlement de consultation de l'appel d'offres ouvert lancé, d'analyser les offres des candidats au regard de deux critères pondérés de la manière suivante :

- Critère 1 : Valeur technique (70%) :

  - sous-critère 1-1 : qualité de la note méthodologique (70%)
  - sous- critère 1-2 : moyens humains affectés à la réalisation de la prestation (30%)

- Critère 2 : Prix des prestations (30%)

L'avis d'appel public à la concurrence a été publié au journal officiel de l'union européenne le 12 septembre 2015 et au bulletin officiel des annonces des marchés publics le 8 septembre 2015. La date limite de remise des offres a été fixée au 22 octobre 2015. Huit offres ont été reçues.
La commission d'appel d'offres réunie le 10 décembre 2015, a décidé d'attribuer le marché au groupement DESURB/NEORAMA/Atelier Fabrique/Sabine HARISTOY pour un montant de 69 850 € HT.

En application des articles L2121-12 et L2121-13 du code général des collectivités territoriales, les projets de marché sont mis à disposition des conseillers métropolitains à la direction commande publique.

En conséquence, il apparaît aujourd'hui nécessaire :

- d'autoriser Monsieur le Président à signer avec le groupement DESURB/NEORAMA/Atelier Fabrique/Sabine HARISTOY pour un montant de 69 850 € HT le marché d'étude urbaine de renforcement du centre ville à Martignas ;
- d'autoriser Monsieur le Président à prendre toute décision relative à l'exécution et au règlement du marché.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU le Code général des Collectivités territoriales ;

VU le code des marchés publics, et notamment ses articles 33, alinéa 3 et 57 à 59 ;

VU la décision de la commission d'appel d'offres en date du 10 décembre 2015, attribuant le marché au groupement DESURB/NEORAMA/Atelier FABRIQUE/Sabine HARISTOY pour un montant de 69 850 € HT.

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT QUE par sa décision en date du 10 décembre 2015, la commission d'appel d'offres a attribué le marché au groupement DESURB/NEORAMA/Atelier FABRIQUE/Sabine HARISTOY pour un montant de 69 850 € HT,

DECIDE

Article 1 :
Monsieur le Président est autorisé à signer le marché « Martignas – Étude urbaine de renforcement centre-ville » avec le groupement DESURB/NEORAMA/Atelier FABRIQUE/Sabine HARISTOY pour un montant de 69 850 € HT.

Article 2 :
Monsieur le Président de Bordeaux Métropole est autorisé à prendre toute décision relative à l'exécution et au règlement du marché.

Article 3 :
La dépense résultant du présent marché sera imputée sur les crédits ouverts à cet effet au Budget principal 05, chapitre 20, compte 2031, fonction 518, opération 05P090O003 dans l'exercice 2015 et suivants.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **8 FÉVRIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **8 FÉVRIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Michel DUCHENE

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale Valorisation du territoire **Direction de l'urbanisme, du patrimoine et des paysages**	***N° 2016-34***

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

Monsieur Michel DUCHENE présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Il est préalablement exposé ce qui suit :

Par délibération n°2003/0048 du 17 janvier 2003, le Conseil de Communauté Urbaine de Bordeaux a approuvé le dossier de création/réalisation de la ZAC « centre-ville » à Pessac et a confié l'aménagement de cette ZAC à Aquitanis par voie de convention publique d'aménagement signée le 11 mars 2003.

L'évolution du projet urbain modifiant les conditions tant financières que programmatiques de la convention publique signée en 2003, le Conseil de Communauté, par délibération du 23 décembre 2013, a décidé de résilier la convention publique d'aménagement signée avec Aquitanis avec effet au 31 décembre 2013 à minuit.

Elle autorisait la signature de l'avenant usuel, lequel a vocation à préciser, tant les conséquences juridiques et financières de l'expiration anticipée de la concession d'aménagement ainsi que les conditions opérationnelles, juridiques, financières et fiscales du transfert de l'actif et du passif des opérations, notamment le transfert des droits et obligations souscrits antérieurement par l'aménageur.

Au titre de ces droits et obligations figurait un différend opposant la société La Fraternité à l'aménageur à raison :

- d'une part, d'une réalisation imparfaite d'un accord antérieur à la résiliation 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,
- d'autre part, d'une participation financière de la même association due au titre de l'article L.311-4 dans le cadre du permis de construire obtenu par cette dernière pour réaliser sur la partie de terrain restante un local à caractère social, une salle omnisports et un logement de fonction, cette participation d'un montant global de 67 504,86 € étant sanctionnée par une convention tripartite (Bordeaux

Métropole, Aquitanis, La Fraternité), participation devant être versée à l'aménageur, mais restée impayée à la date du 31 décembre 2013.

A ce jour, La Fraternité s'est acquittée d'un premier versement à hauteur de 3 500 euros en accord avec la Trésorerie Générale et a exprimé sa volonté de cesser les paiements, de faire trancher le bien fondé de cette participation et, d'une manière générale de défendre l'ensemble de ses droits devant les juridictions compétentes.

C'est ainsi que par requête enregistrée au greffe du Tribunal Administratif de Bordeaux le 3 novembre 2015 sous la numéro 1504913-3 l'association La Fraternité a introduit un recours de plein contentieux aux fins d'annuler le titre de recettes émis à son encontre pour un montant de 67 504,86 € et de décharger la Fraternité de ladite somme.

Soucieuses de régulariser à l'amiable cette situation, La Fraternité, Bordeaux Métropole et Aquitanis se sont rapprochés pour envisager la signature d'un protocole transactionnel à l'effet de mettre fin à leur différend, au terme d'engagements réciproques.

Dans ce but, les parties conviennent que :

- la Fraternité garde à sa charge la somme de 3.500 € versée à titre d'acompte pour solde de tout compte et renonce à percevoir sa restitution. Celle-ci s'engage par ailleurs à verser entre les mains du comptable public, dans le délai de 30 jours à compter de la signature du protocole ci-annexé, à intervenir, la somme de 64.004,86 correspondant au solde de la participation des constructeurs en ZAC due par l'association en vertu des dispositions de la convention tripartite (Bordeaux Métropole / Aquitanis / La Fraternité) signée conjointement le 13 mars 2009.
- Aquitanis s'engage en contrepartie à verser à la Fraternité la somme équivalente de 64.004,86 € dans le délai de 30 jours suivant le versement de cette même somme par la Fraternité auprès du comptable public.
- Bordeaux Métropole s'engage à verser à Aquitanis en compensation la somme de 19.200 € correspondant à 30 % du solde de la participation des constructeurs à acquitter par la Fraternité.

En contrepartie de la signature du projet de protocole ci-joint et sous réserve de la parfaite exécution des concessions que se consentent mutuellement les parties, la Fraternité s'engage à se désister du recours qu'elle a déposé devant le Tribunal Administratif de Bordeaux dans le délai de 15 jours à compter du versement de la somme de 64.004,86 € par Aquitanis à ladite association (article 2 du projet de protocole).

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU le code de l'urbanisme et notamment son article L.311-4 ;
VU le code civil et notamment ses articles 2044 et 2052 ;
VU la délibération n°2003/0048 du 17 janvier 2003 approuvant le dossier de création-réalisation de la ZAC du centre ville de Pessac ;
VU la délibération n°2004/0698 fixant le régime de participation conventionnelle des constructeurs au financement des équipements publics de la ZAC centre ville de Pessac ;
VU la délibération n°2013/0912 du 20 décembre 2013 autorisant la résiliation anticipée de la convention publique d'aménagement ;
VU la convention en date du 13 mars 2009 entre la Communauté Urbaine de Bordeaux, l'OPAC Aquitanis et l'association la Fraternité prise en application de l'article L ; 311-4 du code de l'urbanisme ;
VU le projet de protocole transactionnel annexé à la présente délibération.

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT QUE la mise en recouvrement par Bordeaux Métropole reprend ainsi les obligations de l'aménageur.

CONSIDERANT qu'une issue transactionnelle dans un contexte particulièrement complexe participe d'une bonne administration des deniers publics et plus largement de l'intérêt général.

DECIDE

ARTICLE 1 :

D'approuver les termes du protocole transactionnel ci-annexé.

ARTICLE 2 :

D'autoriser M. le Président à signer le protocole transactionnel et à passer tous actes nécessaires à l'exécution de celui-ci.

ARTICLE 3 :

Les dépenses seront imputées sur les crédits ouverts à cet effet au budget annexe de l'exercice 2015, chapitre 011, compte 6015.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à la majorité.

Contre : Monsieur ROSSIGNOL-PUECH, Madame MELLIER, Madame BEAULIEU, Madame BLEIN, Madame BOUTHEAU, Madame CASSOU-SCHOTTE, Monsieur CHAUSSET, Monsieur FEUGAS, Monsieur GUICHARD, Monsieur HURMIC, Monsieur PADIE, Monsieur MAMERE
Ne prend pas part au vote : Madame DE FRANÇOIS

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **8 FÉVRIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **8 FÉVRIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Michel DUCHENE

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale Mobilité **Direction de la multimodalité**	***N° 2016-35***

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

Madame Brigitte TERRAZA présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Par délibérations n°2012/0674 du 28 septembre 2012, n°2013/0988 du 20 décembre 2013 et n°2015/0041 du 23 janvier 2015, Bordeaux Métropole a décidé de mettre en place un dispositif d'aide à l'acquisition de vélos à assistance électrique, de vélos pliants, de vélos cargos et de tricycles à destination des particuliers résidant sur le territoire de la Métropole, ou salariés d'établissements situés sur le territoire de la Métropole ayant mis en œuvre un plan de déplacement d'entreprise.

Afin de favoriser les ménages disposant de revenus limités, il a été décidé de tenir compte du revenu fiscal de référence du foyer, mensualisé et divisé par le nombre de parts du ménage (quotient familial). La subvention est ainsi calculée sur la base d'un prix moyen de 2 400 € pour un vélo cargo électrique, 1 700 € pour un vélo cargo, 1 200 € pour un Vélo à assistance électrique (VAE) ou un tricycle électrique, 800 € pour un vélo pliant ou un tricycle :

- un quotient familial inférieur à 1 200 € permet l'attribution d'une aide de 25% du prix d'achat plafonnée à 600 € pour un vélo cargo à assistance électrique, à 450 € pour un vélo cargo, 300 € pour un VAE et tricycle à assistance électrique, à 200 € pour un vélo pliant et un tricycle,

- un quotient familial compris entre 1 200 € et 2 200 € permet l'attribution d'une aide de 12,5% du prix d'achat plafonnée à 300 € pour un vélo cargo à assistance électrique, à 225 € pour un vélo cargo, 150 € pour un VAE et un tricycle à assistance électrique et de 100 € pour un vélo pliant et un tricycle,

- un quotient familial supérieur à 2 200 € ne donne droit à aucune aide.

Les ménages bénéficiant de la subvention s'engagent :

- à ne solliciter qu'une seule aide par foyer fiscal par année civile,

- à signer une attestation sur l'honneur à ne pas revendre le vélo dans les trois ans,

- à fournir une facture d'achat établie dans l'année précédant la date de réception de la demande par Bordeaux Métropole,

- à produire le certificat d'homologation répondant aux exigences de la norme NF EN15194 pour les VAE, les vélos cargos à assistance électrique, les tricycles à assistance électrique et la norme NF EN14764 pour les vélos pliants et les tricycles sans assistance électrique,

- à répondre à un questionnaire de mobilité avant et après l'achat du vélo.

Depuis le lancement de l'opération, vingt-cinq délibérations adoptées lors de précédents Conseils communautaires de janvier 2013 à novembre 2014, puis par les Conseils métropolitains de janvier à décembre 2015 ont permis l'attribution de subventions pour 874 dossiers de demande correspondant à un montant de 155 242, € pour la période du 1er octobre 2012 au 22 octobre 2015.

Sur 2016, le budget est de 65 000 euros.

Pour la période du 23 octobre 2015 au 16 novembre 2015, 50 nouveaux dossiers complets ont fait l'objet d'une instruction favorable. Sur ces 50 dossiers, 6 concernent de vélos pliants, 7 des vélos cargos et 23 demandes bénéficient du montant maximum autorisé, 30 demandes concernent des ménages résidant en périphérie de Bordeaux. Enfin, 23 demandes sont effectuées par des femmes.

En application des délibérations n°2012/0674 du 28 septembre 202, n°2013/0988 du 20 décembre 2013 et n°2015/0041 23 janvier 2015 adoptant le dispositif d'aide à l'acquisition de vélos à assistance électrique, de vélos pliants, de vélos cargos et de tricycles et fixant les critères d'attribution d'une subvention métropolitaine, la présente délibération a pour objet d'attribuer les subventions d'aide à l'acquisition de vélos aux particuliers ayant déposé une demande éligible au regard des critères posés.

Le tableau joint en annexe récapitule les subventions allouées au titre des demandes complètes reçues entre le 23 octobre 2015 et le 16 novembre 2015. Le montant cumulé des aides à octroyer est de 11 034,03 €.

En application de l'article L.2121-13 du Code général des collectivités territoriales, la version non-anonymisée du tableau annexé est à la disposition des Conseillers métropolitains qui peuvent venir le consulter à la Direction de la coordination, de la gestion et du contrôle – immeuble Laure Gatet – cours du Maréchal Juin – 4ème étage – 33000 Bordeaux.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis, adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU le Code général des collectivités territoriales, notamment son article L2121-13 ;

VU la délibération n°2000/0389 du Conseil de Communauté du 26 mai 2000 approuvant le plan des déplacements urbains ;

VU la délibération n°2004/0363 du Conseil de Communauté du 28 mai 2004 approuvant la mise en conformité du plan des déplacements urbains avec la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains ;

VU la délibération n°2011/0084 du Conseil de Communauté en date du 11 février 2011 approuvant le plan climat ;

VU la délibération n°2011/0711 du Conseil de Communauté en date du 14 octobre 2011 approuvant l'agenda 21 ;

VU la délibération n°2012/0760 du Conseil de Communauté en date du 26 octobre 2012 approuvant la politique vélo ;

VU la délibération n°2012/0674 du Conseil de Communauté en date du 28 septembre 2012, modifiée par la délibération n°2013/0988 du 20 décembre 2013, adoptant le dispositif d'aide à l'acquisition de vélos à assistance électrique, de vélos pliants, de vélos cargos et de tricycles et fixant les critères d'attribution d'une subvention communautaire ;

VU la délibération n°2014/0767 du Conseil de Communauté en date du 19 décembre 2014 adoptant le budget primitif et décidant le financement du dispositif d'aide à l'acquisition de vélos à assistance électrique ou de vélos pliants dans la limite d'une enveloppe d'un montant de 60 000 € au titre de l'année 2015 ;

VU la délibération n°2015/0041 du Conseil métropolitain en date du 23 janvier 2015 approuvant la reconduction du dispositif de subvention pour l'année 2015 ;

VU la signature par la Communauté urbaine de Bordeaux de la charte de Bruxelles le 15 mai 2009 ;

VU les demandes complètes déposées par les bénéficiaires, réceptionnées entre le 23 octobre 2015 et le 16 novembre 2015 ;

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT QUE le dispositif de subvention de l'achat de vélos à assistance électrique, vélos pliants, vélos cargos et tricycles pour adultes participe au développement de l'usage du vélo et à la réduction de la circulation automobile et à l'émission de gaz à effet de serre et constitue un premier acte opérationnel de la politique vélo s'adressant à un large public ;

CONSIDERANT QU'il y a lieu d'attribuer les subventions d'aides à l'acquisition aux demandes éligibles conformément aux dispositions des délibérations n°2012/0674 et n°2013/0988 fixant les critères d'attribution ;

DECIDE

Article 1 : d'accorder une subvention à chacun des bénéficiaires repris dans le tableau en annexe, pour l'acquisition de vélos à assistance électrique, de vélos pliants et de vélos cargos.

Article 2 : de verser la subvention en une seule fois à chaque bénéficiaire ; les versements seront effectués dans un délai d'un mois suivant l'entrée en vigueur de la présente délibération.

Article 3 : chaque bénéficiaire s'engage à faciliter tout contrôle que le Président, ou son représentant, souhaiterait exercer dans le cadre de l'exécution de la présente délibération ; en particulier, le bénéficiaire peut être invité à présenter toute pièce justificative relative à la réalisation de l'opération, ou à ses ressources, demandée par Bordeaux Métropole ; toute contribution inutilisée ou non utilisée conformément à son objet devra être remboursée.

Article 4 : d'affecter un montant global de 11 034,03 € inscrit sur le budget principal de l'exercice 2016 – Chapitre 67 – Compte 6745 – Fonction 844.

Article 5 : d'autoriser Monsieur le Président à signer les actes juridiques, administratifs, et financiers nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **3 FÉVRIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **3 FÉVRIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-présidente, Madame Brigitte TERRAZA

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale Valorisation du territoire **Direction de l'habitat et de la politique de la ville**	***N° 2016-36***

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

Monsieur Jean TOUZEAU présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

En 2010, il a été procédé à la mise en service de l'aire d'accueil des gens du voyage et la commune de Villenave d'Ornon a assuré la gestion de cet équipement sur son territoire. Par suite, la gestion des équipements de l'aire fut confiée par la commune au Syndicat pour l'aménagement et la gestion de l'aire d'accueil intercommunale des gens du voyage (SAGAAIGV). Cette gestion incombe désormais à la Métropole et ce, en application d'une nouvelle règlementation intéressant les métropoles. Cette aire, située impasse de Leyran, se compose :

- d'une parcelle AP 97 d'une superficie de 9751 m^2,
- d'une parcelle AP106 d'une superficie de 1694 m^2 constituant l'assiette foncière de l'équipement de l'aire d'accueil appartenant au Syndicat pour l'aménagement et la gestion de l'aire d'accueil intercommunale des gens du voyage (SAGAAIGV).

Ces deux parcelles, objets du présent transfert, sont constituées à la fois de l'assiette foncière faisant partie du domaine public de la commune et des équipements de l'aire d'accueil des gens du voyage appartenant au Syndicat précité.

Selon la loi de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles dite loi « MAPTAM » n° 2014-58 du 27 janvier 2014 et l'article L 5217-2 du code général des collectivités territoriales (CGCT) modifié par la loi n° 2015-992 du 17 août 2015, la Métropole exerce : « de plein droit, en lieu et place des communes membres, les compétences en matière de politique locale de l'habitat, l'aménagement, l'entretien et la gestion des aires d'accueil des gens du voyage ».

Les articles L 5211-5 et L 1321-1 du code général des collectivités territoriales et suivants sont venus compléter ces dispositions en précisant notamment que le transfert de compétences entraîne de plein droit la mise à disposition des collectivités bénéficiaires des biens meubles et immeubles utilisés à la date de ce transfert, pour l'exercice de la dite compétence.

Afin d'assurer ce transfert dans les meilleures conditions possibles, il s'est avéré nécessaire de procéder à divers échanges contradictoires avec la commune concernée et le syndicat intercommunal précité afin de produire un certain nombre de documents : états des lieux, procès verbaux de transfert de biens immobiliers, actes délibératifs spécifiques des deux collectivités (commune/syndicat) intéressant l'aire d'accueil. Ces différentes pièces sont destinées à dresser par suite l'acte authentique correspondant.

Aujourd'hui, cette étape étant finalisée et après la prise de décision de la commune portant sur l'acceptation du transfert de l'aire d'accueil, il s'agit pour la Métropole d'avaliser ledit transfert de propriété de l'aire d'accueil de la commune de Villenave d'Ornon par la prise d'une délibération.

Aussi, en application des dispositions précitées, l'aire d'accueil des gens du voyage, sise impasse de Leyran à Villenave d'ornon est transférée à titre gratuit et ce, à compter du 1er janvier 2015, à Bordeaux Métropole afin de lui permettre d'exercer pleinement la nouvelle compétence qui lui a été dévolue.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU les dispositions spécifiques contenues dans la loi n° 2014-58 portant Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles dite loi MAPTAM qui a transféré à Bordeaux Métropole la compétence aménagement, entretien et gestion des aires d'accueil des gens du voyage,

VU le code général des collectivités territoriales et en particulier l'article L 5217-5 qui prévoit que les biens et droits à caractère mobilier ou immobilier situés sur le territoire de la Métropole et utilisés pour l'exercice des compétences transférées sont mis de plein droit à disposition de la Métropole par les communes membres,

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT QU'afin d'exercer la compétence aménagement, entretien et gestion des aires d'accueil des gens du voyage, il est nécessaire que soient transférés à Bordeaux Métropole les biens et droits à caractère mobilier ou immobilier afférents à cette compétence. A ce titre, l'aire d'accueil des gens du voyage appartenant à la commune de Villenave d'Ornon doit faire l'objet du présent transfert de propriété en faveur de Bordeaux Métropole.

DECIDE

Article 1 : d'accepter le transfert de propriété, à titre gratuit, au profit de Bordeaux Métropole de l'aire d'accueil des gens du voyage sise impasse de Leyran, sur la commune de Villenave d'Ornon compte tenu de la nouvelle compétence dévolue à la Métropole en matière de gestion des aires d'accueil des gens du voyage.

Article 2 : d'autoriser Monsieur le Président de Bordeaux Métropole à signer tous les documents afférents pour mener à bien cette opération de transfert de propriété de l'aire d'accueil des gens du voyage afin d'établir l'acte authentique qui en sera la suite.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **29 JANVIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **29 JANVIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Jean TOUZEAU

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale Valorisation du territoire **Direction de l'habitat et de la politique de la ville**	***N° 2016-37***

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

Monsieur Jean TOUZEAU présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

En juin 2000, trois communes, Villenave d'Ornon, Gradignan, Talence, ont décidé de se regrouper au sein d'un syndicat de communes à vocation unique dont l'objet est l'aménagement et la gestion de l'aire d'accueil intercommunale des gens du voyage.

En juin 2010, ce syndicat a opté pour une gestion de l'aire sous la forme d'une délégation de service public avec comme gestionnaire la société Vago. Cette délégation de service public court actuellement et ce jusqu'au 31 décembre 2016.

Par suite, Bordeaux Métropole s'est substituée en droits et obligations au syndicat précité à travers les dispositions contenues dans le contrat de délégation de service public dans la mesure où la compétence sur l'aménagement, la gestion et l'entretien des aires d'accueil lui a été dévolue et ce depuis le 1er janvier 2015.

Aujourd'hui, afin d'assurer dans les meilleures conditions possibles les règlements financiers en cours et futurs, il convient :

- d'une part, d'autoriser l'acquittement des facturations dues au titre de l'année 2015, celles-ci n'étant parvenues à la Métropole dans les délais de rigueur. Pour mémoire, le montant de la participation financière de Bordeaux Métropole était de 15 401,05 € H.T.
- d'autre part, d'adopter la proposition de budget prévisionnel 2016 présentée par la société Vago qui fixe la participation financière de Bordeaux Métropole à la somme de 16 805,03 € H.T. (20 166,03 € T.T.C.). Cette autorisation va permettre d'assurer un 1er versement (40%) de la somme précitée et ce dès le 1er trimestre 2016.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU le code général des collectivités territoriales et l'article L 5215-20-1 modifié par l'article 71 de la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 prévoyant notamment le transfert de la compétence aménagement, entretien et gestion des aires d'accueil des gens du voyage des communes vers la Communauté urbaine de Bordeaux devenue Bordeaux Métropole au 1er janvier 2015,

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT QU'il convient, aujourd'hui, pour Bordeaux Métropole d'assurer la liquidation des dépenses correspondantes au titre du budget 2015 et le versement d'un 1er acompte (40%) qui relève du budget prévisionnel 2016 afin de respecter les engagements pris dans le cadre des dispositions contenues dans le contrat d'affermage liant désormais Bordeaux Métropole à la société Vago, gestionnaire de l'aire d'accueil de Villenave d'Ornon.

DECIDE

Article 1 : d'autoriser la liquidation de la participation financière de Bordeaux Métropole due au titre de l'exercice budgétaire 2015 sur le chapitre 65, compte 6574 de l'exercice budgétaire 2016,

Article 2 : d'adopter la présentation du budget prévisionnel 2016 qui arrête la participation financière de Bordeaux Métropole à la somme de 16 805,03 € H.T. (20 166,03 € T.T.C.).

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **29 JANVIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **29 JANVIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Jean TOUZEAU

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale Valorisation du territoire **Direction de l'habitat et de la politique de la ville**	***N° 2016-38***

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

Monsieur Jean TOUZEAU présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

La loi de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles dite loi « MAPTAM » n° 2014-58 du 27 janvier 2014 a confié aux Métropoles, l'exercice de plein droit en lieu et place des communes membres, de la compétence « aménagement, entretien et gestion des aires d'accueil des gens du voyage ».

Il convient, aujourd'hui, de rappeler que ce transfert de compétence des aires d'accueil de gens du voyage en faveur de Bordeaux Métropole s'accompagne d'un transfert de gestion de tout engagement financier pris par les communes membres à travers divers contrats et participations financières engagées dans le cadre de leur participation au sein de structures intercommunales (syndicats, …) expressions de l'intercommunalité.

Dans le cadre d'une continuité du service public, la Métropole s'est substituée au lieu et place de ses communes membres et se trouve être liée par les engagements pris antérieurement au processus de métropolisation. Cette substitution implique pour Bordeaux Métropole d'assurer au fur et à mesure les règlements financiers correspondants afin de garantir la continuité du service public.

Pour Bordeaux Métropole, les transferts d'engagements financiers vont intéresser les aires d'accueil des gens du voyage suivantes :

- **Bègles :** aire préalablement gérée selon un mode de gestion de délégation de service public par la société Adoma,
- **Bruges** : aire préalablement gérée selon le mode de gestion de la délégation de service public par Aquitanis,
- **Le Haillan/Eysines** : aire préalablement gérée selon le mode de gestion de la délégation de service public par Aquitanis,

- **Mérignac/Pessac :** aire préalablement gérée selon le mode de gestion de la délégation de service public par la société Adoma,

- **Saint-Aubin de Médoc/le Taillan-Médoc :** aire préalablement gérée selon le mode de gestion de la délégation de service public par Aquitanis,

- **Saint-Médard-en-Jalles :** aire préalablement gérée selon le mode de gestion de délégation de service public par Aquitanis,

- **Villenave d'Ornon :** aire préalablement gérée par le syndicat intercommunal à vocation unique avec comme gestionnaire la société Vago,

- **Communauté de communes du Médoc Estuaire (Parempuyre/Le Pian-Médoc) :** aire d'accueil qui est gérée par un marché avec le gestionnaire Vago,

- **Communauté de communes Jalles Eau Bourde (Martignas-sur-Jalle/Saint Jean d'Illac):** aire d'accueil qui est gérée par un marché public confié à l'Hacienda.

Au cours de l'année 2015, des engagements financiers ont déjà pu être assurés et il s'agit de prévoir l'acquittement de futurs règlements qui vont impacter l'exercice budgétaire 2016 et permettre ainsi, de clôturer les divers engagements pris et ce conformément aux règles de comptabilité publique en vigueur.

Par ailleurs, il convient de rappeler que Bordeaux Métropole dans le cadre de la gestion de cette nouvelle compétence intéressant les aires d'accueil des gens du voyage, a confié, selon le mode de gestion d'un marché public, la gestion administrative, financière et technique des aires d'accueil à Aquitanis. Cette gestion financière est assurée sous la forme d'une régie d'avances et de recettes dédiée.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU les dispositions spécifiques contenues dans la loi de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles dite loi « MAPTAM » n° 2014-58 du 27 janvier 2014 et l'article L 5217-2 du code général des collectivités territoriales (CGCT) modifié par la loi n° 2015-992 du 17 août 2015, la Métropole exerce : « de plein droit, en lieu et place des communes membres, les compétences en matière de politique locale de l'habitat, l'aménagement, l'entretien et la gestion des aires d'accueil des gens du voyage ».

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT QU'il est nécessaire, pour Bordeaux Métropole d'assurer sur l'exercice budgétaire à venir, les règlements financiers concernant les participations financières prises antérieurement à la métropolisation par les communes membres de la Métropole au sein de divers organismes et ce en lien direct avec la prise de compétence des aires d'accueil des gens du voyages dévolue à Bordeaux Métropole depuis le 1er janvier 2015. L'objectif pour la Métropole, substituée aux communes dans leurs droits, est de parvenir à purger les dits engagements financiers.

DECIDE

Article 1 : d'assurer les différents règlements financiers intéressant les aires d'accueil des gens du voyage sur le chapitre 65, compte 6574 de l'exercice budgétaire en cours,

Article 2 : les montants à verser seront déterminés sur la base des budgets prévisionnels et au vu des factures présentées comme prévu dont les modalités sont fixées dans les différents contrats de gestion des aires d'accueil des gens du voyage.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **29 JANVIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **29 JANVIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Jean TOUZEAU

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale Valorisation du territoire **Direction de l'habitat et de la politique de la ville**	***N° 2016-39***

Programmation 2015 de logements locatifs conventionnés - Adaptation de la liste des opérations retenues - Décision - Autorisation

présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Bordeaux Métropole a approuvé par délibération n°2006/065 du 20 janvier 2006, la prise de délégation de compétence des aides à la pierre de l'Etat, dans les conditions prévues par la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.
Cette délégation a été renouvelée en 2010 par la signature d'une nouvelle convention de délégation entre l'Etat et la Métropole (délibération n°2010/0413 du 25 juin 2010).

1/ Cadre d'intervention sur les aides à la pierre 2015

Par délibération n°2015/0315 du 29 mai 2015, le Conseil métropolitain a validé les volumes d'agréments octroyés en 2015 par l'Etat le 17 avril 2015.

Au total, le volume d'agréments 2015 s'élève à 4 137 et se répartit comme suit :

Nature du financement	Objectif de la délégation
PLAI (dont structures)	1 103
PLUS	2 126
PLS (dont structures)	908
TOTAL	**4 137**

2/ Evolution de la programmation 2015

Pour mémoire, la programmation de logements sociaux proposée par la délibération du 29 mai 2015 portait, pour 2015, sur 5 746 logements (dont 3 185 expressément validés par les communes) :

Nature du financement	Objectif de la programmation
PLAI (dont structures)	1 421
PLUS	2 635
PLS (dont structures)	1 690
TOTAL	**5 746**

Cette programmation a été établie sur la base des opérations présentées par les différents opérateurs.
Au cours de l'année, plusieurs opérateurs nous ont fait part de reports ou d'annulation pour certaines opérations. Parallèlement, des projets nouveaux et non prévus lors de la programmation ont pu être présentés, du fait d'opportunités foncières ou financières, et validés par les communes.

Aussi, il est proposé, tout en s'inscrivant dans le volume d'agréments et l'enveloppe octroyés in fine par l'Etat, lors du Comité régional de l'habitat et de l'hébergement (CRHH) du 24 novembre 2015, de réaffecter des agréments non utilisés à des opérations nouvelles. Cette mutualisation permet d'optimiser la programmation annuelle et les moyens mis à disposition par l'Etat.

Il apparaît ainsi, malgré un contexte difficile, que Bordeaux Métropole remplit l'objectif de la délégation et du programme local de l'habitat (PLH) avec :

- Un nombre de prêt locatif aidé d'intégration (PLAI) s'expliquant cette année par la présence d'un seul projet en structures[1] au lieu de 5 en 2014,

- Un nombre de prêt locatif social (PLS) se manifestant par un nombre croissant de PLS en Usufruit locatif social (46% des agréments PLS délivrés), l'absence de financements de structures PLS ou un nombre de logements fléchés étudiants moindre en raison du report d'opérations initialement programmées sur le campus par le CROUS.

Un tableau retraçant l'ensemble des opérations programmées, annulées, modifiées ou ajoutées sur l'année 2015, est joint en annexe.

Le tableau ci-après en fait la synthèse :

Nature du financement	Programmation délibération du 29/05/2015	Solde agréments non affectés et agréments demandés hors programmation	Programmation 2015 finalisée
	A	***B***	***A+B***
PLAI[2]	1 421	- 508	913
PLUS	2 635	- 903	1 732

1 Résidences sociales (dont foyers de jeunes travailleurs), maisons-relais

2 Dont structures

PLS[3]	1 690	- 991	699
TOTAL	**5 746**	- **2 402**	**3 344**

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir, si tel est votre avis, adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales,

VU l'article L 5211-1 du Code général des collectivités territoriales,

VU la délibération n°2010/0413 du 25 juin 2010,

VU la délibération n°2015/0315 du 29 mai 2015,

Entendu le rapport de présentation**,**

CONSIDERANT que l'ajustement de la programmation répond aux objectifs de Bordeaux Métropole et de son programme local de l'habitat (PLH).

DECIDE

Article 1 :

Monsieur le Président est autorisé à délivrer les décisions de financement des opérations dans la limite du volume annuel d'agréments accordés par l'Etat.

Article 2 :

Monsieur le Président est autorisé à notifier cette programmation aux opérateurs de logements locatifs conventionnés.

Article 3 :

Monsieur le Président est autorisé à accorder et à verser les subventions de l'Etat au titre de la délégation des aides à la pierre aux opérateurs selon les règles définies dans la convention de délégation des aides à la pierre de l'Etat du 19 juillet 2010.

Article 4 :

Monsieur le Président est autorisé à accorder et à verser les aides propres de Bordeaux Métropole aux opérateurs selon les règles définies dans la délibération 2015/0315 du 29 mai 2015 et conformément au Règlement d'intervention habitat.

Article 5 :

3 Dont structures

Monsieur le Président est autorisé à payer les dépenses au moyen des crédits votés au budget 2015 en section d'investissement au chapitre 204.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.

Ne prend pas part au vote : Madame CHAZAL

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **29 JANVIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **29 JANVIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Jean TOUZEAU

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale Valorisation du territoire **Direction de l'habitat et de la politique de la ville**	***N° 2016-40***

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

Monsieur Jean TOUZEAU présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Dans le cadre de sa nouvelle compétence « amélioration du parc immobilier bâti » et du plan d'actions métropolitain en faveur des copropriétés fragiles et dégradées, voté le 13 février 2015, Bordeaux Métropole devient maître d'ouvrage des opah sur son territoire, en articulation étroite avec les communes.

1. Enjeux et objectifs des opérations programmées d'amélioration de l'habitat (opah) des copropriétés des Dahlias et des Eglantines à Mérignac

La Métropole décide de lancer deux opah en faveur des copropriétés Les Dahlias et Les Eglantines situées dans le quartier du Burck, à cheval sur les communes de Mérignac et de Pessac. Ce quartier forme sur 38 hectares un ensemble d'habitat dense de 1203 logements, appartenant à des copropriétaires privés. Construites entre 1964 et 1969, dans le cadre d'un programme de défiscalisation, les copropriétés du domaine connaissent une dégradation de l'état général de leurs bâtiments. Cette situation résulte d'un ensemble d'éléments : une usure naturelle des bâtiments entraînant l'apparition de désordres techniques concernant le bâti et les équipements collectifs pour lesquels des travaux ponctuels ont été réalisés mais aucune rénovation lourde et globale n'a été engagée faute de décision des copropriétaires et compte-tenu des problèmes de solvabilité de la copropriété et de ses occupants ; des difficultés sociales et financières ; un paiement des charges aléatoire ; un sentiment croissant d'inconfort des occupants ; un déséquilibre entre le nombre de copropriétaires occupants et bailleurs.

Face à cette situation, les collectivités publiques ont réalisé, à la demande et avec l'accord des copropriétaires, de 2009 à 2013, différentes études sous maîtrise d'ouvrage de La Cub d'abord, puis des villes de Mérignac et de Pessac. Ces études ont permis d'approfondir la connaissance que les villes, les partenaires institutionnels et financeurs, mais aussi les copropriétaires avaient de ce parc immobilier et des copropriétés. Les principales conclusions de ces études soulignent une fragilité sociale et financière des copropriétés et la nécessité pour les copropriétaires de s'engager dans des travaux lourds, notamment sur le chauffage, les mises en sécurité et aux normes des installations dans les parties communes et privatives et l'amélioration thermique des logements.

Pour autant, sans accompagnement financier des collectivités publiques et partenaires financeurs du parc privé ancien, le processus de dégradation sera amené à perdurer. Le besoin d'intervention curative sous maîtrise d'ouvrage publique et l'apport de subventions publiques afin de contrecarrer le risque de basculement de cet ensemble immobilier sont donc confirmés. L'intervention métropolitaine sur le quartier du Burck a ainsi été inscrite lors de la négociation du contrat de co-développement entre Bordeaux Métropole et la ville de Mérignac, et ceci antérieurement au transfert des opérations à la Métropole validé en Commission locale d'évaluation des charges transférées (CLECT) le 26 juin 2015.

Parmi les six copropriétés verticales du Burck, et après un accompagnement institutionnel de longue haleine, seuls les syndicats de copropriétaires des Dahlias (160 logements) et des Eglantines (205 logements) sont à ce jour enclins à s'engager dans une démarche de requalification et l'ont signifié lors de leurs assemblées générales de 2015 en votant favorablement le principe d'une opah. La présente délibération concerne donc exclusivement les copropriétés des Dahlias et des Eglantines.
Toutefois, une troisième copropriété, Les Fougères (120 logements), a également décidé de lancer des travaux de réhabilitation, mais sans l'avoir encore formalisé. Liée aux deux premières par une chaufferie collective, elle envisage de proposer en assemblée générale le lancement d'une opah courant 2016. Aussi, si le vote des copropriétaires s'avère positif, une nouvelle délibération sera proposée au Conseil de Métropole pour engager une troisième opah sur le site du Burck. Cela étant, afin d'anticiper cet éventuel engagement nécessairement en lien avec les dynamiques de réhabilitation des 2 autres copropriétés par leurs problématiques communes (le chauffage en particulier) et dans un souci de mutualisation de l'ingénierie (et donc des coûts) que la Métropole devra mettre en place sur ce site, le marché public de suivi-animation de ces opah, décrit dans le 3e paragraphe de la présente délibération, inclut déjà des tranches conditionnelles relatives à la démarche des Fougères, qui ne seront affermies qu'en cas de décision favorable de la copropriété.

L'objectif de ces deux opah est, en réhabilitant le bâti et les équipements de façon pérenne et durable, d'améliorer les conditions de vie des habitants et de repositionner la copropriété dans le marché de l'habitat. Pour cela, la stratégie de redressement est de :

- proposer un programme de travaux hiérarchisé et réaliste au regard des ressources des copropriétaires qui permette d'enrayer le basculement ; les travaux à prévoir étant des travaux de remise en état et de sécurisation (sécurité incendie, réfection des réseaux dans les communs) et des travaux d'amélioration thermique (chauffage des logements et de l'eau, isolation du plancher bas sur cave et toiture, changement des menuiseries, isolation thermique par l'extérieur) ; il s'agira également d'inciter les copropriétaires à réhabiliter leurs parties privatives pour améliorer le confort des logements et en favoriser la mise aux normes et la décence, ainsi que pour promouvoir le conventionnement à loyers maîtrisés des logements appartenant aux propriétaires bailleurs.
- mettre en œuvre des actions d'accompagnement de la copropriété : accompagner les instances de gestion pour permettre la mobilisation des copropriétaires et la réalisation de ces travaux ; mettre en place une commission technique portant sur le système de chauffage collectif et une autre sur la gestion financière des copropriétés (suivi des impayés, recherche de solutions, procédures de recouvrement).
- mobiliser des financements publics en cohérence avec les besoins prioritaires de travaux, simples et compréhensibles permettant l'adhésion des copropriétaires et le vote des travaux.
- proposer l'accompagnement social des copropriétaires, notamment les plus fragiles, et engager des actions de maîtrise des charges.

2. Des programmes d'actions formalisés dans des conventions (projets de convention ci-annexés)

Les opah des copropriétés des Dahlias et des Eglantines se concrétisent à travers des programmes d'actions matérialisés dans deux conventions respectives. Ces documents, dont les projets sont annexés à la présente délibération, sont négociés avec les partenaires

institutionnels, les syndicats de copropriétaires et les syndics de copropriété. Ils formalisent contractuellement le programme d'intervention et les engagements de financements prévisionnels des dispositifs durant les 5 années des opérations : financement du suivi-animation et enveloppes réservées d'aides aux travaux et à la maîtrise d'œuvre.

Les aides aux travaux de Bordeaux Métropole seront attribuées conformément aux règles établies dans le cadre du plan d'actions en faveur des copropriétés, votées par la délibération n°2015/0096 du13 février 2015. L'aide socle a été estimée a minima à 547 500 € et serait éventuellement abondée par des aides modulables en fonction des résultats de l'actualisation du diagnostic et de l'occupation sociale des copropriétés.

Dans ce cas particulier d'opah :

- Les paiements des aides aux travaux seront lissés sur la durée de la convention de l'opah, sur la base des bilans annuels d'activité : après un premier acompte de 30 % au démarrage des travaux, 15 % des enveloppes seront versés annuellement et un solde de 10 % interviendra à l'issue de l'opération ;
- l'aide à la maîtrise d'œuvre de 5000 € pour chaque copropriété, sera versée par anticipation pour permettre au syndicat de copropriétaires de missionner un maître d'œuvre qui travaillera en partenariat avec le prestataire du suivi-animation pour la phase conception de travaux et qui devra aboutir au vote du programme choisi.

La Métropole assurera par ailleurs le financement du suivi-animation de l'opération (cf. infra). Après sollicitation des aides des partenaires institutionnels de l'opah, l'Agence nationale de l'habitat (Anah) en premier lieu et la ville de Mérignac à hauteur respective de 50 % et 20 % de participation au coût de l'ingénierie (HT), notre établissement financerait la prestation pour 420 000 € sur un maximum de 5 ans.

Les crédits correspondants aux missions prévues en 2016 sont inscrits au budget 2016 et dans le cadre du PPI 2016-2019.

3. Le suivi-animation des Opah

La réussite du projet repose sur un accompagnement de proximité des copropriétaires, tant sur le volet technique que financier, et donc sur le suivi-animation de l'opération sur le terrain. Compte-tenu de la spécificité et de la complexité de l'intervention sur le parc privé, la mise en œuvre des opah sera réalisée par un bureau d'études réunissant les compétences et les moyens humains nécessaires. Le prestataire aura les missions suivantes :

- une mission globale de coordination et d'animation des projets de réhabilitation lancés par les copropriétés,
- une mission préparatoire au lancement d'un programme de travaux éligible à une opah copropriété pour chacune des copropriétés, qui consistera d'une part à actualiser les diagnostics préalablement réalisés sur le site en les approfondissant pour chaque copropriété et, d'autre part, à préparer et mobiliser les instances de gestion et les copropriétaires au vote des travaux,
- une mission de suivi-animation des opah en tant que telles, une fois le vote en assemblée générale obtenu, pour accompagner les copropriétaires dans la réalisation du programme de travaux et la recherche et l'obtention des financements et aides publiques pour solvabiliser l'ensemble des copropriétaires et assurer la viabilité du projet. Le prestataire prêtera une attention particulière aux ménages les plus en difficulté, qu'il assistera, le cas échéant, dans les procédures d'apurement des impayés et appuiera auprès des services compétents pour l'hébergement et le relogement éventuel.
- une mission de constitution et d'analyse des indicateurs de résultats et d'évaluation qualitative pour informer le maître d'ouvrage et les comités de suivi sur l'état d'avancement des opérations.

Il s'agit donc de lancer un marché public de suivi-animation, qui sera composé d'une tranche ferme correspondant aux missions permettant d'aller au vote des travaux en assemblées

générales pour Les Dahlias et Les Eglantines et de 6 tranches conditionnelles, à affermir en fonction de l'état d'avancement des opérations pour chacune des copropriétés, y compris Les Fougères. Le marché global, qui concernera donc les copropriétés des Dahlias, des Eglantines et des Fougères, s'achèverait à l'issue du délai réglementaire de la dernière opah engagée, soit 5 ans après la signature de la dernière convention, potentiellement entre 2021 et 2022.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole

VU la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales,

VU la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles,

VU la loi du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové,

VU l'article L5217-2 du Code général des collectivités territoriales,

VU les délibérations communautaires 2000/1009, 2000/1010, 2007/0122 et 2014/0437 portant respectivement sur le PLH et les modalités d'intervention de La Cub au titre de la politique de l'habitat,

VU la délibération 2014/0443 relative aux dispositifs financiers de soutien à la rénovation énergétique des logements,

VU la délibération 2015/0096 relative au plan d'actions en faveur des copropriétés fragiles et dégradées,

VU la délibération 2015/0207 relative au transfert de compétences en matière de politique locale de l'habitat au profit de la métropole,

VU la délibération 2015/ 0332 relative au contrat de co-développement 2015-2017 (code de la fiche action : C032810014),

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT QU'il est nécessaire d'intervenir pour remédier au processus de déqualification des copropriétés Les Dahlias et Les Eglantines à Mérignac et donc de lancer deux opérations programmées d'amélioration de l'habitat sur ces ensembles immobiliers,

DECIDE

Article 1 :
D'approuver le lancement de deux opérations programmées d'amélioration de l'habitat d'une durée de 5 ans sur les copropriétés Les Dahlias et Les Eglantines à Mérignac en conformité avec l'action C032810014 du contrat de co-développement de Mérignac,

Article 2 :
De lancer un appel d'offres pour recruter un prestataire en charge du suivi-animation des opérations programmées d'amélioration de l'habitat,

Article 3 :
D'approuver les projets de convention ci-annexés,

Article 4 :

Monsieur le Président est autorisé à signer les conventions, leurs avenants le cas échéant et tout acte nécessaire à l'exécution de la présente délibération,

Article 5 :
Les dépenses correspondantes aux aides aux travaux communs énergétiques sont imputées au chapitre 204 - Compte 20422 – Fonction 552.

Article 6 :
Les dépenses correspondantes aux aides aux travaux communs de remise en état et de sécurisation sont imputées au chapitre 204 - Compte 20422 – Fonction 552.

Article 7 :
Les dépenses correspondantes aux aides à la maîtrise d'œuvre sont imputées au chapitre 204 compte 20422 fonction 552.

Article 8 :
Les dépenses correspondantes au suivi-animation d'opah sont imputées au chapitre 20 compte 2031 fonction 552.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **29 JANVIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **29 JANVIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Jean TOUZEAU

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale Haute qualité de vie **Direction énergie écologie et développement durable**	***N° 2016-41***

Classement du réseau de chaleur Saint-Jean Belcier - Décision - autorisation

Madame Anne WALRYCK présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

1- <u>Contexte et enjeux de la procédure de classement</u>

Par délibération en date du 25 octobre 2013, la Communauté urbaine de Bordeaux, devenue Bordeaux Métropole, a approuvé le projet de création d'un réseau de chaleur desservant la zone d'aménagement concertée Saint-Jean Belcier alimenté par l'usine d'incinération des ordures ménagères de Bègles, la prise en charge par la Communauté urbaine des investissements nécessaires à la première phase de travaux et le principe de la gestion de ce réseau dans le cadre d'une convention de délégation de service public.

Suite à un appel d'offres en date du 18 avril 2014, le contrat de délégation de service public a été attribué pour une durée de 26 ans au groupement Mixener-Idex par délibération n°2015/0216 du Conseil métropolitain en date du 10 avril 2015, auquel s'est substituée, par avenant, la société Energie des Quartiers. Le contrat a pris effet le 1er juillet 2015.

Le projet choisi par Bordeaux Métropole consiste en la création d'un réseau de distribution d'énergie permettant d'alimenter en chauffage et en eau chaude sanitaire les bâtiments de la zone d'aménagement concertée Saint-Jean Belcier en vue d'un développement du réseau vers le quartier Amédée Saint Germain, le quartier Bordeaux centre, le quartier Sainte-Croix et la zone de Bègles Garonne.

L'originalité de la solution consiste à utiliser au maximum l'énergie fatale produite par la combustion des ordures ménagères de l'usine d'incinération (ou Unité de Valorisation Energétique UVE) de Bègles. Une chaufferie gaz sera réalisée pour l'apport de chaleur en pointe ainsi que pour le secours en cas d'indisponibilité de l'usine d'incinération.

Cette décision illustre la volonté de Bordeaux Métropole de rechercher des solutions devant permettre d'assurer une production d'énergie vertueuse, tant d'un point de vue environnemental qu'économique.

C'est dans ce contexte que la Métropole, compétente en la matière, souhaite procéder au classement du réseau de chaleur Saint-Jean Belcier.

Cette procédure a pour objet de rendre obligatoire le raccordement au réseau, pour les nouvelles constructions ou les bâtiments faisant l'objet de travaux de rénovation importants, dès lors qu'ils sont implantés sur les périmètres de développement prioritaires définis dans le dossier de demande de classement et que la puissance pour le chauffage ou la production d'eau chaude dépasse 30 KW.

Compte tenu des conditions nécessaires au classement d'un réseau et notamment le fait d'être alimenté par au moins 50% d'énergies renouvelables ou de récupération, Bordeaux Métropole imposerait, ce faisant, à toute construction nouvelle ou rénovée, un mode de chauffage alimenté majoritairement par des énergies renouvelables. Le classement du réseau contribuerait donc à la transition énergétique et à la mise en œuvre du plan climat énergie de la Métropole.

Par ailleurs, le développement d'un réseau de chaleur supposant des investissements importants nécessitant un amortissement de longue durée, le classement, de par l'obligation de raccordement qu'il suppose, contribuerait à maintenir l'équilibre économique de l'opération.

Afin de préserver les intérêts des usagers dans le cas où le réseau de chaleur ne constituerait pas une solution adaptée à leurs besoins, un dispositif de dérogation à l'obligation de raccordement instaurée sur les périmètres de développement prioritaire est prévu, notamment lorsque les performances tarifaires du réseau ne sont pas jugées suffisantes.

Ces dérogations sont possibles dans les cas suivants :

- l'installation est alimentée à plus de 50%, sur l'année calendaire, par de l'énergie produite à partir de sources renouvelables disponibles localement mais ne pouvant être exploitée par le réseau ;

- l'installation présente un besoin de chaleur dont les caractéristiques techniques sont incompatibles avec celles offertes par le réseau ;

- l'installation ne peut être alimentée en énergie par le réseau dans les délais nécessaires à la satisfaction des besoins de chauffage ou d'eau sanitaire (sauf si l'exploitant met en place une solution transitoire de nature à permettre cette alimentation) ;

- l'installation ne peut être raccordée au réseau dans des conditions économiques de raccordement et de tarif inférieures aux seuils fixés dans la décision de classement pour la zone de développement prioritaire considérée.

2- <u>Demande de classement du réseau de chaleur Saint Jean Belcier</u>

Au vu du dossier de demande de classement, le réseau de chaleur Saint-Jean Belcier respecte les conditions nécessaires, à savoir :

- il sera alimenté à au moins 50% par des énergies renouvelables ou de récupération ;

- un comptage des quantités d'énergie livrées par point de livraison (c'est-à-dire la sous-station) sera assuré ;

- l'équilibre financier de l'opération pendant la période d'amortissement des installations est assuré ;

Le périmètre du réseau qui est l'objet de la demande de classement correspond au périmètre du service public défini dans le cadre de la procédure de délégation identifié en rouge sur le plan présenté en annexe 1. Le périmètre de développement prioritaire est représenté sur le plan en annexe 2. Il s'agit de la zone d'aménagement concertée Saint-Jean

Belcier étendue au quartier Amédée Saint Germain, à la zone de Bègles Garonne, au quartier Bordeaux centre et au quartier Sainte-Croix.

La durée de classement s'étend sur la durée résiduelle du contrat de délégation à compter de la décision, en rapport avec la durée d'aménagement des différentes zones et la durée de la délégation reposant sur la durée d'amortissement des biens.

Le tarif moyen de la chaleur est évalué à 54,40 € HT/MWh (57 € TTC), permettant d'obtenir un coût de chauffage compétitif en comparaison à une solution de chauffage au gaz individuel.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU l'article L.5217-2 du Code Général des collectivités territoriales,
VU les articles L712-1 à L712-5 du Code de l'énergie,
VU les articles 5 et 7 de la loi 80-531 du 15 juillet 1980,
VU les articles 9 et suivants du décret n°81-542 du 13 mai 1981 modifiés par décret n°2012-394 du 23 mars 2012,
VU l'arrêté du 22 décembre 2012 relatif au classement des réseaux de chaleur et de froid,
VU la délibération n°2011/0778 du 25 novembre 2011,
VU l'arrêté préfectoral en date du 30 mars 2012,
VU la délibération n°2013/0783 en date du 25 octobre 2013 relative à la création d'un réseau de chaleur desservant la zone d'aménagement concertée Saint-Jean Belcier et au choix du mode de gestion du service public de fourniture de chaleur,
VU la délibération n°2015/0216 en date du 10 avril 2015 attribuant le contrat de délégation de service public au groupement Mixener-Idex pour une durée de 26 ans,
VU l'avis de la commission consultative des services publics locaux en date du 14 décembre 2015 ci-annexé,
VU le dossier de demande de classement, annexé à la présente délibération.

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT QUE

Le réseau de chaleur Saint-Jean Belcier, répond aux conditions légales et règlementaires nécessaires au classement d'un réseau et que ledit classement du réseau de chaleur est d'intérêt métropolitain,

DECIDE

Article 1 :

Le réseau de chaleur Saint-Jean Belcier, propriété de Bordeaux Métropole, et desservant le périmètre de la zone d'aménagement concertée Saint-Jean Belcier en vue d'un développement vers le quartier Amédée Saint Germain, le quartier Bordeaux centre, le quartier Sainte-Croix et la zone de Bègles Garonne est classé. Le périmètre du service est défini par la carte annexée à la présente délibération.

Article 2 :

Le classement prend effet à compter de son adoption par le Conseil métropolitain et sa durée s'étend sur la durée résiduelle du contrat de délégation, durée qui est de 26 ans initialement.

Article 3 :

Pour le réseau de chaleur, les périmètres de développement prioritaires sont :

- la zone d'aménagement concertée Sain-Jean Belcier ;
- le quartier Amédée Saint Germain ;
- le quartier Bordeaux centre ;
- le quartier Sainte-Croix ;
- la zone Bègles Garonne.

Ces périmètres sont définis par la carte annexée à la présente délibération.

Article 4 :

Pendant toute la durée du classement du réseau de chaleur Saint-Jean Belcier, dans la limite de chacun des périmètres énumérés ci-dessus, les conditions économiques de fourniture de chaleur sont les suivantes :

- tarif moyen de la chaleur : 54,40 € HT/MWh (57 € TTC)

Le tarif au-delà duquel il sera possible de solliciter une dérogation à l'obligation de raccordement est le suivant :

- tarif moyen de la chaleur : 80 € TTC/MWh

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **16 FÉVRIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **16 FÉVRIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-présidente, Madame Anne WALRYCK

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale Haute qualité de vie **Direction Gestion des déchets et propreté**	***N° 2016-42***

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

Monsieur Dominique ALCALA présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Par délibération en date du 28 novembre 2008, la Communauté Urbaine de Bordeaux (devenue Bordeaux Métropole le 1er janvier 2015) a délégué le service public portant sur l'exploitation du Complexe Thermique des Hauts de Garonne au groupement SOVAL / DALKIA France pour une durée de douze ans à compter du 1er janvier 2009 par contrat en date du 10 décembre 2008 et notifié le 15 décembre 2008.

Par délibération n°2009/0132 en date du 13 mars 2009, la société dédiée Rive Droite Environnement, s'est substituée au groupement signataire et a subdélégué la partie de sa mission de service public afférente au chauffage urbain à la société Rive Droite Energie, comme l'y autorisait l'article 2.3 du contrat de délégation.

Les sociétés SOVAL /DALKIA sont devenues les uniques actionnaires de ces deux sociétés avec des participations croisées.

La répartition des parts du délégataire, la société dédiée Rive Droite Environnement, est actuellement la suivante:

- SOVAL à 55%
- DALKIA à 45%

La répartition des parts du subdélégataire, la société dédiée Rive Droite Energie, est actuellement la suivante:

- DALKIA à 55%
- SOVAL à 45%

Dans le cadre de leurs échanges, les sociétés mères EDF et VEOLIA ENVIRONNEMENT, ont convenu qu'il serait souhaitable, dans la continuité des opérations déjà menées en 2014, que VEOLIA ENVIRONNEMENT et DALKIA procèdent au décroisement de leurs participations dans un certain nombre de sociétés où elles sont coactionnaires (opération à laquelle la commission européenne a décidé de ne pas s'opposer par décision 2014/C260/07 publiée au Journal Officiel de l'Union Européenne du 9 août 2014).

Ce souhait entraînerait, dans le cadre de l'exécution du contrat de délégation du complexe thermique des Hauts de Garonne les changements suivants :

- VEOLIA ENVIRONNEMENT, à travers sa filiale SOVAL, rachèterait l'intégralité de la participation détenue par DALKIA dans le capital de la société Rive Droite Environnement.

  Cette acquisition ferait de la société SOVAL, l'associée unique de la société dédiée délégataire Rive Droite Environnement.

- EDF, à travers sa filiale DALKIA, rachèterait l'intégralité de la participation détenue par SOVAL dans le capital de la société Rive Droite Energie.

  Cette acquisition ferait de la société DALKIA, l'associée unique de la société subdélégataire Rive Droite Energie.

Conformément aux dispositions de l'article 2.2 du contrat de délégation, par courrier en date du 7 décembre 2015, le délégataire a sollicité l'agrément de Bordeaux Métropole pour procéder aux modifications de l'actionnariat des sociétés Rive Droite Environnement et Rive Droite Energie telles qu'envisagées. En application des stipulations du contrat, il appartient à Bordeaux Métropole de vérifier que la modification de l'actionnariat ne fera pas obstacle à la continuité du service, et que la société délégataire, dans sa nouvelle composition, présente bien toutes les garanties professionnelles et financières requises pour assurer la gestion du service.

Il ressort de l'analyse des pièces techniques et financières transmises par le délégataire, conformément aux dispositions de l'article 2.3 du contrat de délégation, que les sociétés SOVAL et DALKIA remplissent les conditions de garantie professionnelles et financières pour assurer la gestion des services publics qui leur ont été confiés et présentent toutes les qualités requises pour assurer la continuité du service public dans les conditions contractuelles définies.

En outre il est souligné que, conformément aux dispositions de l'article 2 du contrat de délégation et aux engagements pris par elles à travers l'avenant n°1 au contrat de délégation, les sociétés SOVAL et DALKIA demeurent garantes solidaires tant financièrement que techniquement de la société délégataire Rive Droite Environnement.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU le contrat de délégation du complexe thermique des Hauts de Garonne dans sa version consolidée,
VU les garanties professionnelles, techniques et financières de la société SOVAL,
VU les garanties professionnelles, techniques et financières de la société DALKIA,

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT QUE

La société délégataire Rive Droite Environnement assurant l'exploitation du Complexe Thermique des Hauts de Garonne a sollicité l'autorité délégante afin d'obtenir l'agrément de celle-ci à une opération de modification de son actionnariat et de celui de son subdélégataire, la société Rive Droite Energie, consistant en un décroisement des participations des maisons mères Soval et Dalkia ;

Les références des actionnaires, qui continuent à se porter cautions solidaires, techniques et financières du délégataire, et garantes envers Bordeaux Métropole de la bonne exécution du contrat, permettent d'assurer le maintien des garanties techniques, professionnelles et financières du délégataire et du subdélégataire dans l'exécution du contrat de délégation des services publics d'incinération des déchets ménagers et du chauffage urbain des Hauts de Garonne,

DECIDE

Article 1 :

Bordeaux Métropole donne son agrément à la modification d'actionnariat de la société délégataire du service public assuré au sein du Complexe Thermique des Hauts de Garonne, Rive Droite Environnement, consistant dans le fait que la société SOVAL en sera l'associé unique.

Article 2 :

Bordeaux Métropole donne son agrément à la modification d'actionnariat de la société subdélégataire du service public du chauffage urbain des Hauts de Garonne, Rive Droite Energie, consistant dans le fait que la société DALKIA en sera l'associé unique.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **8 FÉVRIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **8 FÉVRIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Dominique ALCALA

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale Haute qualité de vie **Direction Gestion des déchets et propreté**	***N° 2016-43***

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

Monsieur Dominique ALCALA présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Bordeaux métropole dispose d'un site à Bègles occupé conjointement par l'atelier de réparation de la Direction des bâtiments et moyens et par une partie de la collecte comprenant le parc materiel :

- De la collecte en porte à porte des communes du sud de l'agglomération y compris Bx Bastide et Bordeaux sud
- De la collecte en porte à porte de la zone nuit Bordeaux Hypercentre
- De la collecte des bornes par apport volontaire du tri, verre et ordures ménagères de toute la métropole hors sivom rive droite
- Du matériel roulant des services (collecte,communication,Unité surveillance intervention déchets….)

En raison d'un besoin d'extension de surface de parking lié aux augmentations de service de collecte, un arrêté d'utilité publique du 19 janvier 2011 a été pris par le préfet de la Gironde pour autoriser la cession par expropriation d'une parcelle BL18 de 2000 m2 attenante au site communautaire de Bègles

Suite à cette décision, les travaux d'aménagement ont été réalisés et la surface est désormais occupée pour le stationnement d'une partie des véhicules de collecte et également d'une partie des véhicules du personnel travaillant sur le dépôt.

L'ex-propriétaire, la Société civile immobilière SAH a contesté auprés du tribunal administratif la Déclaration d'utilité publique.

Le jugement du 12 avril 2012 a rejeté les requétes de la SCI SAH. Celle-ci a sollicité de nouveau le Tribunal Administratif en appel.

Par arret en date du 13 Novembre 2014 la cour administrative d'appel a annulé le jugement du 12 avril 2012.

Bordeaux Métropole, suite à cette décision, a formé un pourvoi en cassation au premier semestre 2015 et la métropole devient donc susceptible de perdre dans les mois à venir environ 80 places de parking.

En parallèle Bordeaux Métropole suite à la déliberation du 18 janvier 2013 N° 2013/0057 avait passé une convention pour la location d'un terrain à la Société civile immobilièreI SIBO parcelle BL 1 de 1544 m2, attenant au site de Bègles afin de disposer d'espaces supplémentaires necessaires pendant les travaux de création de vestiaires en 2014 et 2015.

Cette convention prenant fin au 31 janvier 2016, il devient donc indispensable pour assurer la garantie de continuité du service, de la reconduire pour une durée d'un an renouvelable par tacite reconduction.

Le loyer annuel reste identique à celui en vigueur soit 20 884€ toutes charges comprises, le propriétaire étant d'accord pour maintenir ce montant, sachant que l'estimation domaniale s'établissait à 6440 €.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU le Code général des collectivités territoriales et notamment l'article 5217-20

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT la nécessité absolue de continuer à louer le terrain susvisé pour permettre la continuité du service public dans le respect des règles d'hygiène et de sécurité,

DECIDE

Article 1 :
D'autoriser Monsieur le Président à renouveler la location d'un terrain sis rue Gustave Eiffel à Bègles, cadastré BL N° 1, d'une superficiede 1544 m2, propriété de la Société Civile Immobilière SIBO, moyennant le versement d'un loyer annuel de 20884€ toutes charges comprises identique au prix pratiqué dans la précédente convention.

Article 2 :
La dépense sera imputée sur les crédits ouverts au budget annexe « dechets menagers » chapitre 11 article 6132 « locations immobilières ».

Article 3 :

D’autoriser Monsieur le Président à signer la convention d’occupation se rapportant à cette location.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l’unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **9 FÉVRIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **9 FÉVRIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Dominique ALCALA

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Pôle développement durable et rayonnement métropolitain **Direction de la coordination et de l'appui pôle développement**	***N° 2016-44***

Bordeaux UEFA EURO 2016 - Programme d'animation - Appel à projets - Conventions - Autorisation - Décision

---

Monsieur Michel HERITIE présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Le programme d'animation autour de l'événement UEFA EURO 2016, en dehors du programme porté par l'exploitant de la fan zone, va être fortement conditionné par les initiatives opérées dans le cadre de l'appel à projets lancé le 4 décembre 2014.

Indépendamment des équipements publics qui pourront être mis à disposition des projets choisis, ces derniers pourront également bénéficier d'une enveloppe globale de 500 000 € conformément à la délibération métropolitaine n° 2015/0243 du 29 mai 2015.

Par délibération n°2015/0497 en date du 25 septembre 2015, le Conseil de Métropole a approuvé le versement des prix au titre d'un premier groupe de 58 projets retenus (dont la liste est rappelée dans l'annexe 1 jointe à la présente délibération) ; versement conditionné par le respect des chartes sur lequel Bordeaux Métropole s'est engagé auprès d'EURO 2016 SAS et par la poursuite du contenu initial proposé par les porteurs de projets.

Dans ce cadre, une convention-type, jointe en annexe 2 à la présente délibération, a été élaborée en précisant les conditions de versement et sera donc signée avec les différentes structures porteuses des projets.

Ainsi, ce modèle de convention prévoit notamment que Bordeaux Métropole procèdera au versement du prix selon les modalités suivantes :

- Un premier acompte de 70 %, après signature des conventions ;

- Le solde de 30 % après production par les structures bénéficiaires d'un bilan et d'un compte rendu financier des projets.

Conformément à la délibération n°2015/0497, certains projets restaient à valider avant d'être soumis au Conseil afin d'en garantir la faisabilité. Suite aux éléments complémentaires fournis par les candidats, le jury a décidé d'affecter les prix supplémentaires suivants.

Union Saint- Bruno	Bordeaux Métropole Cup (jeux vidéos)	32 000,00
Club des entreprises Mérignac	Clubs d'entreprise	15 000,00
Maison de l'Europe	valeurs européennes	35 000,00
Association Brev'art	Projet culturel "Hors jeu"	15 000,00
Ville de Bordeaux	Animation, gestion, logistique, sécurisation du terrain transfert et entraînement public (Stade Chaban Delmas) intégrant la venue d'enfants de la Métropole sur le site.	40 830,00

A noter également :

- le désistement de l'association « Les P'tits Gratteurs » pour un prix prévu de 500 €

- le transfert de 3 000 € issus de l'enveloppe initiale de 22 000 € affectée à la ville de Bordeaux à destination des projets portés par les Maisons de Quartier (de 4000 € à 7000 €), rapportant ainsi le prix en faveur de la ville de Bordeaux à 19 000 €.

- que le projet de « Robots footballeurs » issu d'un laboratoire universitaire bordelais et plébiscité par le jury, bénéficie d'une participation de 15 000 € au lieu des 5 000 € prévu initialement afin de pouvoir se concrétiser.
- la répartition de l'attribution du prix de 20 000 € aux projets « citoyenneté » portés par les associations « Uniscité » et « Osons, Ici et maintenant », avec 13 000 € pour le premier et 7 000 € pour le second.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU la délibération du Conseil métropolitain n° 2015/0243 du 29 mai 2015,

VU la décision du jury en date du 18 juin 2015,

VU la délibération du Conseil métropolitain n° 2015/0497 du 25 septembre 2015

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT l'intérêt de Bordeaux Métropole à participer à ces projets pour créer l'émulation autour de l'événement,

DECIDE

Article 1 : Monsieur le Président est autorisé à signer les conventions avec les différents porteurs de projets, selon le modèle ci-annexé contenant les conditions de règlement des prix attribués ;

Article 2 : ces prix seront imputés au chapitre 67, article 6714 « Bourse et prix », fonction 415 du budget principal,

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.
Abstention : Monsieur ROSSIGNOL-PUECH, Madame BOUTHEAU, Madame CASSOU-SCHOTTE, Monsieur CHAUSSET, Monsieur HURMIC, Monsieur MAMERE;

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **3 FÉVRIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **3 FÉVRIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Michel HERITIE

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale Valorisation du territoire **Mission tourisme et rayonnement métropolitain**	***N° 2016-45***

Subvention d'investissement pour travaux pour le hangar « Pargade » en maitrise d'ouvrage par la Fabrique Pola - Convention - Décision - Autorisation

Monsieur Michel HERITIE présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

La Fabrique Pola est un lieu dédié à la création contemporaine, à la production et à la diffusion artistique créé en 2000.

La Fabrique Pola occupe actuellement des locaux sur la commune de Bègles, dans la zone impactée par le projet d'aménagement "Bègles-Garonne" suivi par l'EPA Euratlantique. La première phase des travaux devant débuter prochainement, l'association Pola a sollicité Bordeaux Métropole d'une demande de locaux afin de poursuivre ses activités de développement de la filière artistique et culturelle dans la région bordelaise.

Après une recherche et la visite de plusieurs sites de la métropole, une solution a été trouvée auprès de la Ville de Bordeaux sur l'emprise hangar « Pargade » située quai de Brazza.

La Ville de Bordeaux, en tant que gestionnaire des emprises formant le Parc des Berges depuis le transfert de gestion des droits et obligations du Port Autonome de Bordeaux par acte du 2 mai 2007, accepte de mettre à disposition de l'association une partie du hangar "Pargade", située dans le périmètre du transfert de gestion.

La relocalisation de la Fabrique Pola dans le hangar « Pargade » s'inscrit dans un projet de réaménagement de la rive droite de Bordeaux.

L'entrepôt Pargade, de par son emplacement, sa proximité avec des équipements et lieux de vie importants (Cité du Vin, Cap Sciences…) est un site au potentiel exceptionnel qui participera à créer une nouvelle centralité d'usage et de découverte des rives de la Garonne.

L'installation de centaines de nouveaux habitants aux Bassins à Flots, l'arrivée de familles dans les années à venir à Bastide Niel, Brazza, Pont Rouge vont, de fait, nécessiter le développement d'une

offre culturelle de proximité et de convivialité. Nombreux seront les parents en recherche d'ateliers de pratique artistique pour leurs enfants. Nombre de bricoleurs amateurs viendront pratiquer, se former dans les ateliers de production. Nombre de touristes et promeneurs pourront ainsi découvrir les expositions, conférences, et rencontres…

Toutefois, afin de pouvoir parfaitement convenir à ses besoins, des travaux d'aménagements doivent être effectués dans cet espace.

Afin de permettre aux « habitants » de la Fabrique (membres du collectif) de travailler dans des conditions adéquates, mais aussi de permettre l'accueil du public dans les conditions de sécurité légale, d'accueil et de médiation, il est nécessaire d'aménager ce hangar par une série d'équipements, bureaux, salles de formation, salles d'ateliers et d'animation pour les enfants, ateliers de production et de pratique artistique pour les adultes, ateliers de production professionnels pour les artistes et commandes publiques faites à la Fabrique.

Sur la base de l'estimation d'une enveloppe globale de travaux de 750 000 €, Bordeaux Métropole est sollicité pour une subvention d'investissement pour travaux d'un montant forfaitaire de 600 000 € TTC.

L'association Fabrique Pola est un regroupement de personnes morales (associations et SARL) et de travailleurs indépendants (artistes-auteurs, architectes, scénographes, graphistes, illustrateurs).

La Fabrique Pola rassemble aujourd'hui 18 structures en lien avec les arts visuels, 9 artistes résidents et 4 ateliers de production gérés par les structures. Elle allie une diversité de métiers et de savoir-faire artistiques professionnels, à une chaîne de fabrication complète dédiée à la création contemporaine, la production et la diffusion artistique dans le champ des arts visuels.

Activée et incarnée par un réseau d'artistes et de producteurs locaux et indépendants, la Fabrique Pola est un pôle de coopérations culturelles pleinement ancré dans le champ des pratiques, des valeurs et des modes d'organisation de l'économie sociale et solidaire.

La Fabrique Pola défend et donne à voir la vitalité et la diversité artistique produites par le territoire.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU le Décret n° 2014-1599 du 23 décembre 2014 portant création de la Métropole dénommée « Bordeaux Métropole »,

VU la délibération de la Communauté urbaine de Bordeaux (devenue Bordeaux Métropole au 1er janvier 2015) n°2011/0778 du 25/11/2011 relative à l'évolution des compétences et notamment l'annexe 5 « soutien et promotion d'une programmation culturelle des territoires, de la Métropole »,

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT QUE le projet de la Fabrique Pola vise notamment à tisser à l'échelle du territoire de Bordeaux Métropole un réseau de partenaires publics et privés, dont la vitalité conditionne le développement économique du secteur.

CONSIDERANT QUE, par ses activités et sa programmation artistique et culturelle, la Fabrique Pola, s'affirmant comme un lieu culturel et artistique, s'adresse à l'ensemble des populations du territoire de Bordeaux Métropole.

DECIDE

Article 1 : Une subvention d'investissement pour travaux d'un montant forfaitaire de 600 000 € TTC est attribuée au bénéfice de l'association La Fabrique Pola au titre des aménagements prévus dans le hangar Pargade

Article 2 : Monsieur le Président est autorisé à signer la convention ci-annexée avec la Fabrique POLA fixant notamment les modalités de versement de la subvention de Bordeaux Métropole et à prendre les dispositions nécessaires à la mise en œuvre de cette décision.

Article 3 : La dépense relative au règlement de cette subvention sera imputée au chapitre 204 ; article 20422 ; fonction 311 du budget de l'exercice en cours.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **4 FÉVRIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **4 FÉVRIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Michel HERITIE

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 22 janvier 2016**	***Délibération***
	Direction générale Numérique et systèmes d'information **Direction de l'innovation et de l'aménagement numérique**	***N° 2016-46***

Délégation de service public INOLIA - Avenant n°11 au contrat de délégation de service public - Décision - Autorisation

Monsieur Alain TURBY présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Bordeaux Métropole a délégué le financement, la conception, la construction, l'exploitation et la commercialisation d'une infrastructure de télécommunications haut débit au délégataire Inolia. Le délégant et son délégataire conviennent de la nécessité d'une évolution des tarifs des services et de la prise en compte d'un nouveau tarif.

Une annexe à cette délibération détaille les modifications tarifaires proposées.

Les services Lan to lan

Ces services sont portés par la fibre optique du réseau Inolia et constituent la demande la plus forte des clients opérateurs.

Pour maintenir un écart tarifaire compétitif avec les autres opérateurs, notamment suite aux modifications de l'offre CELAN d'Orange et aux évolutions des offres FTTO (Fiber to the office), Inolia propose des baisses tarifaires sur les frais d'accès au service. Ces derniers passent de 1500 € à 500 €.

Les redevances mensuelles des débits supérieurs à 100 Mb/s de l'offre Lan to Lan baissent de 5 % à 20 % pour les accès POP (Point of Presence).

Les coûts optionnels pour une livraison nationale des liaisons augmentent de 5 % à 33 % en fonction des débits et pour les débits supérieurs à 30 Mb/s.

La location de fibre noire

Un minimum de facturation est instauré à hauteur de 500 mètres linéaires de fibre noire.

La location de fourreaux

Un minimum de facturation est instauré à hauteur de 100 mètres linéaires de fourreaux.

Les tarifs de location intra ZAC et hors ZAC fusionnent pour ne donner plus qu'un tarif qui baisse de façon conséquente. Les tarifs hors ZAC qui allaient de 2,77 à 4 €/ml/an sont tous ramenés à 0,98 €/ml/an.

La location de capacité de fourreaux

Il s'agit d'une nouvelle offre qui permet de louer des capacités de fourreaux en fonction de la surface occupée par les câbles. Un même fourreau pourra ainsi être loué à plusieurs clients usagers.

L'ensemble de ces modifications tarifaires figure à l'annexe D au contrat de Délégation de service public (DSP), relative à la commercialisation de l'infrastructure métropolitaine.

Par ailleurs, il est nécessaire de permettre à Bordeaux Métropole de mettre ou non à la disposition du délégataire tout ou partie des infrastructures de télécommunications construites à l'occasion de travaux structurants sur le domaine public routier de sa compétence. Cette modification facilitera l'utilisation d'infrastructures en propre pour les sites métropolitains. La modification des articles 4 et 7 de l'annexe I à la convention de délégation de service public est ainsi proposée.

L'article 4 de l'annexe I de la convention de délégation de service public, relatif aux conditions de mise à disposition des infrastructures, prévoira que le délégant puisse ne pas mettre à disposition du délégataire tout ou partie des infrastructures de télécommunications construites à l'occasion de travaux structurants entrepris sur le domaine public routier de sa compétence.

L'article 7 de l'annexe I de la convention de délégation de service public, relatif à la procédure de mise à disposition des ouvrages, sera également modifié pour tenir compte de cette évolution.

Les autres dispositions du contrat et de ses annexes demeurent sans changement.

Conclusion

Inolia estime que les nouveaux tarifs qu'il propose ne sont pas de nature à déséquilibrer la délégation.

Ces baisses tarifaires et la nouvelle offre de location de capacité de fourreaux vont rendre le catalogue de services du délégataire encore plus attractif pour les opérateurs usagers du réseau haut débit de Bordeaux Métropole.

La possibilité de ne pas remettre toutes les infrastructures de télécommunications construites à l'occasion de travaux structurants sur le domaine public routier permettra de maintenir et concevoir des GFU (groupe fermés d'utilisateurs) au service de Bordeaux Métropole et des communes métropolitaines.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU les articles L1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales,

VU le contrat de DSP relatif à la conception, la construction, le financement et l'exploitation d'une infrastructure de télécommunications à haut débit signé le 9 mars 2006, complété par ses annexes,

VU les avenants 1 à 10 modifiant le contrat initial,

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT QUE dans l'intérêt du développement de la métropole bordelaise, il est nécessaire d'offrir des services de communications électroniques performants à des tarifs compétitifs pour le bon développement des entreprises,

DECIDE

Article 1 : d'adopter l'avenant n°11, instituant une nouvelle annexe D relative à la « Commercialisation de l'Infrastructure Métropolitaine », et modifiant l'article 4 et le premier alinéa de l'article 7 de l'annexe I de la convention de délégation de service public,

Article 2 : d'autoriser Monsieur le Président à signer cet avenant.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 22 janvier 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **10 FÉVRIER 2016** **PUBLIÉ LE :** **10 FÉVRIER 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Alain TURBY