

**PROCES VERBAL ANALYTIQUE**  
**CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE**

**SEANCE PUBLIQUE DU VENDREDI 09 NOVEMBRE 2018 À 09 H 30**

(Convocation du 19 octobre 2018)

Aujourd'hui vendredi neuf novembre deux mil dix-huit 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, Mme Dominique IRIART, M. Christophe DUPRAT, Mme Virginie CALMELS, Mme Christine BOST, M. Michel LABARDIN, M. Franck RAYNAL, M. Jacques MANGON, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Patrick PUJOL, Mme Claude MELLIER, Mme Agnès VERSEPUY, M. Michel DUCHENE, Mme Brigitte TERRAZA, M. Jean TOUZEAU, Mme Anne WALRYCK, M. Max COLES, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Andréa KISS, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, M. Kevin SUBRENAT, M. Alain TURBY, M. Jean-Pierre TURON, M. Michel VERNEJOU, Mme Josiane ZAMBON, Mme Emmanuelle AJON, M. Erick AOUIZERATE, Mme Cécile BARRIERE, Mme Léna BEAULIEU, Mme Maribel BERNARD, Mme Odile BLEIN, M. Jean-Jacques BONNIN, M. Jacques BOUTEYRE, Mme Marie-Christine BOUTHEAU, Mme Anne BREZILLON, M. Nicolas BRUGERE, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, M. Alain CAZABONNE, M. Didier CAZABONNE, Mme Anne-Marie CAZALET, Mme Chantal CHABBAT, M. Gérard CHAUSSET, Mme Emmanuelle CUNY, M. Jean-Louis DAVID, M. Yohan DAVID, Mme Nathalie DELATTRE, Mme Michèle DELAUNAY, M. Arnaud DELLU, Mme Michèle FAORO, M. Vincent FELTESSE, M. Marik FETOUH, M. Jean-Claude FEUGAS, M. Nicolas FLORIAN, Mme Florence FORZY-RAFFARD, M. Philippe FRAILE MARTIN, Mme Magali FRONZES, M. Guillaume GARRIGUES, M. Max GUICHARD, M. Jacques GUICHOUX, M. Jean-Pierre GUYOMARC'H, M. Pierre HURMIC, Mme Martine JARDINE, M. François JAY, M. Franck JOANDET, M. Bernard JUNCA, M. Bernard LE ROUX, Mme Anne-Marie LEMAIRE, Mme Zeineb LOUNICI, Mme Emilie MACERON-CAZENAVE, M. Eric MARTIN, M. Thierry MILLET, M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM, M. Jacques PADIE, Mme Christine PEYRE, Mme Arielle PIAZZA, M. Michel POIGNONEC, Mme Dominique POUSTYNNIKOFF, M. Benoît RAUTUREAU, Mme Marie RECALDE, M. Fabien ROBERT, Mme Karine ROUX-LABAT, Mme Gladys THIEBAULT, Mme Anne-Marie TOURNEPICHE, M. Serge TOURNERIE, Mme Elisabeth TOUTON, M. Thierry TRIJOULET, Mme Marie-Hélène VILLANOVE.

**EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:**

M. Patrick BOBET à M. Christophe DUPRAT  
M. Jean-François EGRON à M. Jean TOUZEAU  
Mme Anne-Lise JACQUET à M. Max COLES  
M. Dominique ALCALA à M. Michel DUCHENE  
Mme Véronique FERREIRA à Mme Andréa KISS  
M. Michel HERITIE à M. Jean-Pierre TURON  
Mme Isabelle BOUDINEAU à Mme Michèle FAORO  
M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE à Mme Brigitte TERRAZA  
Mme Solène CHAZAL à Mme Elisabeth TOUTON  
Mme Brigitte COLLET à Mme Emmanuelle CUNY  
M. Stéphane DELAUX à Mme Anne BREZILLON  
Mme Laurence DESSERTINE à Mme Magali FRONZES  
M. Gérard DUBOS à Mme Anne-Marie TOURNEPICHE  
M. Daniel HICKEL à Mme Chantal CHABBAT  
Mme Conchita LACUEY à M. Jean-Jacques PUYOBRAU  
M. Pierre LOTHAIRE à M. Jean-Jacques BONNIN  
M. Alain SILVESTRE à Mme Karine ROUX-LABAT

**PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :**

M. Jean-Louis DAVID à Mme Marie-Hélène VILLANOVE à partir de 11h00  
M. Yohan DAVID à Mme Cécile BARRIERE à partir de 11h15  
Mme Virginie CALMELS à M. Nicolas FLORIAN à partir de 11h15  
M. Didier CAZABONNE à Mme Arielle PIAZZA à partir de 11h45  
M. Vincent FELTESSE à Mme Michèle DELAUNAY à partir de 11h15  
M. Marik FETOUH à M. Guillaume GARRIGUES à partir de 11h15  
M. Franck JOANDET à M. Clément ROSSIGNOL PUECH jusqu'à 10h45  
M. Bernard JUNCA à M. Eric MARTIN à partir de 11h45  
Mme Anne-Marie LEMAIRE à M. Jacques BOUTEYRE à partir de 11h45  
M. Thierry MILLET à Mme Christine PEYRE à partir de 11h45  
M. Michel POIGNONEC à M. Pierre de Gaétan NJIKAM MOULIOM à partir de 11h45  
M. Alain TURBY à M. Kevin SUBRENAT à partir de 11h30  
Mme Anne WALRYCK à Mme Maribel BERNARD jusqu'à 10h30

**LA SEANCE EST OUVERTE**

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

LA SÉANCE EST OUVERTE à 9 HEURES 40

## **COMMUNICATION**

### **AMELIORATION DES REGLES DE FONCTIONNEMENT DES INSTITUTIONS METROPOLITAINES**

#### **Communication effectuée**

**M. le Président Alain JUPPE** : Mes chers collègues, si vous voulez bien prendre place.

Bien. La séance est ouverte. Bienvenue à tous. Vous avez sur table le programme de la quinzaine de l'égalité. C'est la 5e édition de cette manifestation qui se déroule du 7 au 24 novembre et qui associe 11 communes de la Métropole. C'est une initiative intercommunale, pas réellement métropolitaine, mais je remercie toutes les communes qui s'y associent. Vous savez que Bordeaux Métropole candidate au label « Diversité et égalité professionnelle Femmes-Hommes » de l'AFNOR. Nous recevrons des inspecteurs de l'AFNOR début 2019, et nous avons encore pas mal d'efforts à faire en matière d'égalité professionnelle.

### **PROCES-VERBAL DE LA SEANCE DU 28 SEPTEMBRE 2018 – ADOPTION**

**M. le Président Alain JUPPE** : Je vous sou mets le procès-verbal de la séance du 28 septembre. Y a-t-il des remarques ? Des demandes de modification ? Il n'y en a pas.

Le procès-verbal est adopté sans observation.

**M. le Président Alain JUPPE** : En fin de séance, et en supplément de l'ordre du jour, je vous proposerai ou plus exactement le Groupe des Verts vous proposera un vœu qui est un soutien à l'appel pour un Pacte finance climat européen. Je pense que ce document vous a été distribué.

Avant d'appeler l'ordre du jour, je voudrais vous dire aussi un mot sur un sujet d'actualité qui est celui des logements insalubres et des copropriétés dégradées. Nous ne sommes pas restés évidemment inactifs face à ce problème. À Bordeaux, j'ai lancé au cours des deux dernières années un recensement systématique et un passage de la Commission de sécurité dans tous les hôtels insalubres et dégradés. Nous avons prescrit des travaux qui sont en cours de réalisation. Donc, cette question est à peu près réglée. À l'échelle de la Métropole, nous avons un Observatoire des copropriétés qui a recensé 8 500 copropriétés, dont 78 à Bordeaux, très majoritairement de petite taille. Toutes ne sont pas dégradées, bien heureusement. Certaines présentent quelques signes de fragilité. Donc, nous sommes en train de mettre en place un dispositif cofinancé par l'ANAH (Agence nationale d'amélioration de l'habitat) qui s'appelle « Programme opérationnel de prévention et d'accompagnement des copropriétés », POPAC, et qui sera mis en œuvre en 2019. Nous accompagnons aussi la rénovation énergétique de certaines de ces copropriétés. Et puis,

vous vous rappelez que, dans le cadre de la vente des logements sociaux, nous avons fixé comme règle que les bailleurs devaient rester propriétaires d'au moins 50 % des logements dans les programmes où il y aurait des ventes pour s'assurer qu'ils garantissent la maintenance et le bon entretien de ces copropriétés. Là où il y a des copropriétés véritablement dégradées, nous avons mis en place quatre opérations programmées d'amélioration de l'habitat depuis 2015 : à Lormont, la copropriété La Boétie, à Mérignac, quatre copropriétés au Burck, à Bordeaux Centre avec l'OPAH (Opération programmée d'amélioration de l'habitat) du Centre historique, et puis, à Cenon avec une copropriété à Palmer. Nous ne sommes pas à l'abri d'un pépin, mais enfin nous sommes aussi vigilants que possible sur ce point essentiel.

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

**M. le Président M. le Président Alain JUPPE** : Je vais donc demander maintenant à Clément ROSSIGNOL-PUECH de bien vouloir assurer le secrétariat de la séance avec l'aide de Patrick PUJOL le cas échéant.

Il n'y a que sept délibérations dégroupées, mais qui portent sur les affaires importantes qui vont sans doute donner lieu à de longs débats.

Monsieur le secrétaire de séance.

**M. Clément ROSSIGNOL-PUECH** : Oui, Monsieur le Président, mes chers collègues. Deux numéros ne sont pas attribués : la numéro 1 et la numéro 52. Egalement la délibération n° 71 a été modifiée et déposée sur table. La partie modifiée est grisée. Suite à la Commission des subventions qui s'est réunie le 12 octobre dernier, le montant de l'aide financière attribuée a été modifié. Il sera de 33 250 euros au lieu de 35 000 euros. Cela concerne la mise en place d'un événement culturel dans le cadre des Journées nationales des diasporas africaines 2019.

Si vous voulez bien, je vais énumérer les 66 affaires regroupées.

### **Affaires regroupées :**

- ✓ Délégation de Madame Virginie CALMELS : affaires n° 3, 4, 5 et 6,
- ✓ Délégation de Madame Christine BOST : affaire n° 7,
- ✓ Délégation de Monsieur Patrick BOBET : affaires n° 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20,
- ✓ Délégation de Monsieur Jean-François ÉGRON : affaires n° 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27,
- ✓ Délégation de Monsieur Franck RAYNAL : affaires n° 28 et 29,
- ✓ Délégation de Monsieur Jacques MANGON : affaires n° 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 41
- ✓ Délégation de Monsieur Clément ROSSIGNOL-PUECH : affaires n° 42, 43, 44, 45, 46, 47 et 48,
- ✓ Délégation de Monsieur Patrick PUJOL : affaires n° 49, 50,
- ✓ Délégation de Monsieur Michel DUCHÈNE : affaires n° 53, 55, 56,
- ✓ Délégation de Madame Brigitte TERRAZA : affaire n° 58,
- ✓ Délégation de Monsieur Jean TOUZEAU : affaires n° 59, 60, 61, 62, 63,
- ✓ Délégation de Madame Anne WALRYCK : affaires n° 66, 67, 68, 69,
- ✓ Délégation de Monsieur Dominique ALCALA : affaire n° 70,

- ✓ Délégation de Monsieur Michel VERNEJOU : affaire n° 71,
- ✓ Délégation de Monsieur Jean-Jacques PUYOBRAU : affaire n° 72,
- ✓ Délégation de Monsieur Alain TURBY : affaires n° 73, 74, 75,
- ✓ Délégation de Madame Béatrice DE FRANÇOIS : affaire n° 76.

Voilà Monsieur le Président pour les délibérations regroupées.

**M. le Président Alain JUPPE** : Merci. Conformément à nos règles de fonctionnement, je demande aux groupes s'il y a des observations particulières ou des votes non positifs sur ces délibérations. Monsieur GUICHARD ?

**M. Max GUICHARD** : Oui, deux votes sans intervention : 15, 19, les VEFA, contre. Et la 53, ZAC de Pessac, contre.

**Mme Béatrice DE FRANÇOIS** : Monsieur le Président, excusez-moi.

**M. le Président Alain JUPPE** : Ah oui, pardon, Madame DE FRANÇOIS.

**Mme Béatrice DE FRANÇOIS** : Simplement en tant que Présidente d'AQUITANIS, non-participation à la 11 et à la 12.

**M. le Président Alain JUPPE** : OK, c'est bien noté.

**M. le Président Alain JUPPE** : Merci. Pas d'autres votes à signaler ? Donc, ces délibérations sont adoptées. Je vous en remercie.

**Mme CALMELS**

(n°3) Association SOFILM Summercamp - Année 2018 - Subvention de fonctionnement  
- Décision - Autorisation

Unanimité

**Mme CALMELS**

(n°4) Association SAMPE (Society for the advancement of material and process engineering) - Organisation pour action spécifique des journées techniques du SAMPE  
- Subvention de Bordeaux Métropole - Décision - Autorisation

Unanimité

**Mme CALMELS**

(n°5) L'Etat - Bordeaux Métropole - Ville de Bordeaux - Centre national du cinéma et de l'image animée (CNC) - Convention de partenariat pour le cinéma et l'image animée et la création numérique - Décision - Autorisation

Unanimité

**Mme CALMELS**

(n°6) Marché international des professionnels de l'immobilier (MIPIM) - Bilan 2018 - Perspectives 2019 - Décision - Autorisation

Unanimité

**Mme BOST**

(n°7) Plan d'actions en faveur du développement de l'Economie sociale et solidaire (ESS) - Soutien en investissement immobilier en faveur du Livre vert à Bordeaux - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. BOBET**

(n°9) Conditions d'octroi de la garantie de Bordeaux Métropole à certains créanciers de l'Agence France Locale - Année 2018 - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. BOBET**

(n°10) Constitution d'un groupement de commandes - Autorisation d'une convention de groupement de commandes semi-intégré pour le recours à une plateforme de dons dans le cadre du mécénat - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. BOBET**

(n°11) VILLENAVE D'ORNON - OPH métropolitain Aquitanis - Charge foncière et construction de 41 logements locatifs sociaux, sis, résidence "Domaine de Baugé 2", rue Raoul Stonestreet - Emprunts des types PLAI et PLUS d'un montant total de 3 834 144 euros auprès de la CDC - Délibération annulant et remplaçant la délibération n°2018-318 du 15 juin 2018 - Garantie - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés

Ne prend pas part au vote : Madame DE FRANÇOIS

**M. BOBET**

(n°12) OPH métropolitain Aquitanis - Prêt Haut de Bilan Bonifié - Accélération du programme d'investissement pour la rénovation de logements sociaux sur Bordeaux Métropole - Prêt Bonifié d'un montant de 4 945 000 euros auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés

Ne prend pas part au vote : Madame DE FRANÇOIS

**M. BOBET**

(n°13) SA D'HLM DOMOFRANCE - Prêt Haut de Bilan Bonifié - Accélération du programme d'investissement pour la construction de logements sociaux neufs sur Bordeaux Métropole - Prêt Bonifié d'un montant de 8 120 000 euros auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. BOBET**

(n°14) SAEM InCité - Réaménagement d'une ligne de prêt auprès de la Caisse des dépôts et consignations (CDC) - Réitération de la garantie - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. BOBET**

(n°15) BORDEAUX - SA d'HLM DOMOFRANCE - Charge foncière et acquisition en VEFA de 33 logements collectifs locatifs, quai Armand Lalande, Bassins à flot, îlot P2, bâtiments C1 et C3 - Emprunts d'un montant total de 3 666 986 euros, de type PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Majorité

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

**M. BOBET**

(n°16) BORDEAUX - SA d'HLM DOMOFRANCE - Acquisition Amélioration de 3 logements collectifs locatifs, 15 rue Buhan - Emprunts complémentaires d'un montant total de 51 745 euros, des types PLAI et PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. BOBET**

(n°17) LORMONT - SCIC d'HLM L'ABRI FAMILIAL - Construction de 8 logements individuels en location-accession, rue des Marguerites, "Les Corolles" - Emprunt de 1 034 945 euros, de type PSLA, auprès de la Caisse d'Épargne Aquitaine Poitou-Charentes - Garantie - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. BOBET**

(n°18) LORMONT - SA d'HLM DOMOFRANCE - Charge foncière et construction de 54 logements locatifs, dont 8 individuels et 46 collectifs, quartier Génicart 2, secteur Nord, rue Michel Montaigne - Emprunt complémentaire de 303 326 euros, de type PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. BOBET**

(n°19) MERIGNAC - SA d'HLM MESOLIA HABITAT - Charge foncière et acquisition en VEFA de 3 logements collectifs locatifs, 445-455, avenue de Verdun, résidence "Opal & Sens" - Emprunts d'un montant total de 235 093 euros, des types PLAI et PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Majorité

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

**M. BOBET**

(n°20) DIVERS COMMUNES - SA d'HLM LOGEVIE - Réhabilitation de 660 logements pour personnes âgées situés dans différentes communes de la Métropole - Emprunts d'un montant de 988 953 euros de type PAM auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. EGRON**

(n°21) Recours à des agents non-titulaires - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. EGRON**

(n°22) Protocole transactionnel Total Marketing France - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. EGRON**

(n°23) Appel à projet sports, loisirs et culture pour les agents - Choix de l'association - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. EGRON**

(n°24) Accès des entreprises locales à la commande publique : convention de partenariat avec la centrale d'achat public UGAP - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. EGRON**

(n°25) Réalisation de diagnostics d'archéologie préventive sur le territoire de Bordeaux Métropole - Demande de subvention d'Etat pour l'année 2019 - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. EGRON**

(n°26) Recours aux contrats d'apprentissage - Accueil de jeunes mineurs - Complément de la délibération 2018-415 - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. EGRON**

**(n°27) Prise en charge des situations d'agents ayant vécu un traumatisme psychique -  
Décision - Autorisation**

**Unanimité**

**M. RAYNAL**

**(n°28) Règlement d'intervention "Sport" - Commune de Saint-Louis-de-Montferrand -  
Versement d'un fonds de concours pour la réhabilitation de terrains de jeux  
synthétiques - Décision - Autorisation**

**Unanimité**

**M. RAYNAL**

**(n°29) Contrat de co-développement 2018-2020 - Adaptation des contrats - Décision-  
Autorisation**

**Unanimité**

**M. MANGON**

**(n°30) BLANQUEFORT - Appel à projets "Les halles généreuses" - Cession de la  
parcelle cadastrée CA 29 d'une superficie de 21 789 m<sup>2</sup> - Décision - Autorisation**

**Unanimité**

**M. MANGON**

**(n°31) PESSAC - Opération d'Intérêt Métropolitain : Bordeaux Inno Campus - Avenue de  
Canéjan - Acquisition d'un ensemble immobilier - Décision - Autorisation**

**Unanimité**

**M. MANGON**

**(n°32) PESSAC - Opération d'Intérêt Métropolitain : Bordeaux Inno Campus - Avenue de  
Canéjan - Eviction de la société Sobofa : indemnisation - Décision - Autorisation**

**Unanimité**

**M. MANGON**

**(n°33) BEGLES : Route de Toulouse - rue Jules Verne - Cession partielle de la parcelle  
cadastrée AB 3 (2978 m<sup>2</sup>) pour la réalisation d'un programme d'habitat participatif -  
Décision - Autorisation**

**Unanimité**

**M. MANGON**

**(n°34) MÉRIGNAC- Cession d'une parcelle bâtie cadastrée AP 97 d'une contenance de  
8a, sise 3 rue Paul Langevin - Décision - Autorisation**

**Unanimité**

**M. MANGON**

(n°35) BORDEAUX - Programme d'aménagement d'ensemble (PAE) des bassins à flot - Rachat de parcelles auprès de la ville- Modification de la délibération 2018/425 du 6 juillet 2018 - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. MANGON**

(n°36) MERIGNAC - Cession de 2 parcelles en nature de terrain sises à Mérignac sises Place Charles de Gaulle cadastrées BD 300 et BD 302 d'une contenance de 5a82ca - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. MANGON**

(n°37) Talence - rue Roustaing - Mise en vente par adjudication d'un bien de Bordeaux Métropole - AK499 - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. MANGON**

(n°38) BORDEAUX Métropole - Opération d'intérêt national Euratlantique - ZAC Saint-Jean Belcier - Ancien parking relais Carle Vernet - Cession à l'Etablissement public d'aménagement Bordeaux Euratlantique (EPABE) - Modification de la délibération 2016/610 du 21 octobre 2016 - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. MANGON**

(n°39) BORDEAUX - Rue du Doyen Cirot et rue du Docteur Rocaz - Bassin de retenue "Carreire" - Acquisition du terrain d'assiette auprès d'Aquitanis - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. MANGON**

(n°41) POPSU 3 : Participation de Bordeaux Métropole au programme de recherche POPSU Métropoles ' Plate-forme d'observation des projets et stratégies urbaines ' - Signature d'une convention de partenariat tripartite entre l'Etat (Ministère de la cohésion des territoires, plan urbanisme construction architecture (PUCA), le GIP l'Europe des projets architecturaux et urbains et Bordeaux Métropole - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. ROSSIGNOL-PUECH**

(n°42) Lormont - Subvention pour la manifestation ' Les Bucoliques ' du samedi 8 septembre 2018 - Contrat de co-développement 2018-2020 - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. ROSSIGNOL-PUECH**

(n°43) Blanquefort - Parc des jalles - Lac de padouens - Construction d'une base nautique - Contrat de co développement 2018-2020 - Subvention d'investissement - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. ROSSIGNOL-PUECH**

(n°44) Blanquefort - Parc des jalles - Animations autour du site de La Vacherie et des espaces de nature ' - Contrat de co développement 2018-2020 - Subvention de fonctionnement - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. ROSSIGNOL-PUECH**

(n°45) Blanquefort - Parc des jalles - Aménagement des gravières des Flamands- Contrat de codéveloppement 2018-2020 - Subvention d'investissement - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. ROSSIGNOL-PUECH**

(n°46) Blanquefort -Travaux du plan de gestion du domaine de Tanaïs - Contrat de codéveloppement 2018-2020 - Subvention d'investissement - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. ROSSIGNOL-PUECH**

(n°47) Blanquefort - Espace test agricole Tanaïs - Contrat de co développement 2018-2020 - Subvention d'investissement - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. ROSSIGNOL-PUECH**

(n°48) Aménagement d'ouvrages routiers pour le franchissement de la petite faune sauvage - Demande de subvention - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. PUJOL**

(n°49) Plan local de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) de la commune de Talence - Décision -Adoption

Unanimité

**M. PUJOL**

(n°50) FIC - Fonds d'Intérêt Communal-2015-2020- Recalage de la programmation - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. DUCHENE**

(n°53) Pessac - Zone d'aménagement concerté (ZAC) Centre-Ville - Ilot 6b - Cession d'un terrain métropolitain à la société anonyme SOLIHA Nouvelle Aquitaine - Décision - Autorisation

Majorité

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

**M. DUCHENE**

(n°55) Bordeaux - Programme d'aménagement d'ensemble (PAE) des Bassins à flot - Aménagement de la plaque portuaire- Rénovation générale - Promenade du bassin n°1 - Confirmation de décision de faire - Autorisation

Unanimité

**M. DUCHENE**

(n°56) Agence qualité construction (AQC) - Subvention de fonctionnement - Décision - Autorisation

Unanimité

**Mme TERRAZA**

(n°58) Unis-Cité - Année 2018/2019 - Subvention de fonctionnement, complément de bourse et mise à disposition - Autorisation - Décision

Unanimité

**M. TOUZEAU**

(n°59) Fonds d'aide aux jeunes (FAJ)- Insup - Financement 2018 du projet ' l'Art d'agir- Proccrea (Projet collectif de création artistique) ' au bénéfice des jeunes de 18 à 25 ans - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. TOUZEAU**

(n°60) Bordeaux - Cité Claveau - Rénovation générale - Confirmation de décision de faire - Autorisation

Unanimité

**M. TOUZEAU**

(n°61) Projet d'habitat participatif ilot Gustave Flaubert, Pessac - Convention de partenariat - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. TOUZEAU**

(n°62) Prévention spécialisée - Nouvelles modalités de charte de coopération - Validation - Signature

Unanimité

**M. TOUZEAU**

(n°63) LA FABRIQUE DE BORDEAUX METROPOLE (La Fab) - Rapport des administrateurs sur les sociétés d'économie mixte au titre de l'article L.1524-5 du Code général des collectivités territoriales - Rapport 2018 - Exercice 2017 - Information

Communication effectuée

**Mme WALRYCK**

(n°66) Société AVIA GIS - Partenariat pour développer et tester un logiciel d'appui à la lutte intégrée contre les nuisibles - Convention - Décision - Autorisation de signature

Unanimité

**Mme WALRYCK**

(n°67) Convention de recherche et développement partagés entre Bordeaux Métropole et le BRGM (Bureau de recherches géologiques et minières) relative à l'apport de la géothermie très basse énergie dans la planification énergétique de Bordeaux Métropole - Décision - Autorisation de signature

Unanimité

**Mme WALRYCK**

(n°68) Accompagnement du dispositif des Juniors du Développement Durable - Mise en place des projets grand format avec les structures bénéficiaires - Décision - Autorisation de signature

Unanimité

**Mme WALRYCK**

(n°69) Rapport des administrateurs sur les Sociétés d'économie mixte au titre de l'article L.1524-5 du Code général des collectivités territoriales - Regaz-Bordeaux - Rapport 2018 - Exercice 2016/2017 - Information au Conseil métropolitain

Communication effectuée

**M. ALCALA**

(n°70) Collecte des déchets ménagers en porte-à-porte - Changement du calendrier hebdomadaire de collecte lié à la mise en place de la semaine de travail de 5 jours - Zone Centre (hors périmètre collecté de nuit) - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. VERNEJOUL**

(n°71) Mise en place d'un évènement culturel dans le cadre des Journées nationales des diasporas africaines 2019 et de l'accord de coopération entre Bordeaux Métropole, la Mairie de Bordeaux, et la Communauté urbaine de Douala (Cameroun) - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. PUYOBRAU**

(n°72) Talence - Opération de requalification du cœur de quartier de Thouars - Demande de financement - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. TURBY**

(n°73) Soutien à l'organisation de la Fête de la Science 2018 - Association Cap Sciences  
- Demande de subvention d'une action spécifique - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. TURBY**

(n°74) Association Pôle Aquinetic - Soutien à l'organisation de la manifestation ' B  
Boost ' - année 2018 - Demande de subvention d'une action spécifique - Décision -  
Autorisation

Unanimité

**M. TURBY**

(n°75) Rapport d'activité Inolia portant sur l'exécution de la délégation de service public  
du réseau haut débit en 2017 - Avis

Unanimité

**Mme DE FRANÇOIS**

(n°76) Villenave d'Ornon - Année 2018 - Subvention exceptionnelle pour la  
manifestation de la Grande transhumance urbaine du 6 au 7 octobre 2018 - Convention  
- Décision - Autorisation

Unanimité

**M. le Président Alain JUPPE** : On passe aux délibérations non regroupées.

Monsieur ROSSIGNOL-PUECH.

**M. Clément ROSSIGNOL-PUECH** : Délégation de Monsieur DUPRAT, délibération n°2,  
étude d'exploitation d'une halte ferroviaire : la Médoquine à Talence.

**Affaires non regroupées :**

**M. DUPRAT**

(n°2) Etude d'exploitation d'une halte ferroviaire : La Médoquine à Talence - Décision -  
Autorisation

**M. Christophe DUPRAT** présente le dossier.

**M. le Président Alain JUPPE** : Merci, qui demande la parole sur ce dossier ?  
Madame BEAULIEU, Monsieur DELLU, Monsieur HURMIC, Monsieur CHAUSSET,  
Monsieur CAZABONNE, Monsieur GARRIGUES, Monsieur ROSSIGNOL-PUECH, Monsieur  
RAYNAL.

Madame BEAULIEU.

**Mme Léna BEAULIEU** : Monsieur le Président, mes chers collègues, en préambule, nous tenons à nous féliciter de l'intérêt nouveau de notre institution pour le réseau ferré sur notre Métropole. Durant des années, nous nous sommes sentis bien seuls à défendre la ligne de ceinture ferroviaire, son bouclage et la réouverture de la gare de la Médoquine. Nous prenons donc acte de ce changement de cap, mais que de temps perdu. Oui, nous avons une ligne de ceinture qui peut accueillir des trains ou un RER (Réseau express régional). Nous regrettons seulement que cette étude écarte le bouclage de la ligne par le Pont CHABAN-DELMAS qui permettrait de développer ce transport circulaire dont nous avons besoin. Nous partageons aussi la volonté d'augmenter le nombre d'arrêts sur les communes mitoyennes. Comme le souligne l'étude qui nous est soumise, nous nous heurtons à un réseau de voies ferrées très mal entretenu durant des années et qui est aujourd'hui abandonné tant par l'État que par la SNCF. Certes, le ferroviaire peut être une solution pour contourner la thrombose de notre réseau de tram ou celle de la rocade et permettre aux populations de se déplacer plus rapidement et de manière plus efficace. Nous n'oublions pas que la problématique des modalités se pose à l'échelle de l'ensemble du Département et pas seulement à celle de notre Métropole. Si le réseau ferré doit être réhabilité, c'est sur l'ensemble du Département et de la Région, et pas uniquement sur la seule étoile métropolitaine. La notion de rentabilité ne doit pas être le seul critère dans les choix que nous faisons en termes de transport. La mobilité et l'accès au transport sont aujourd'hui un obstacle pour nombre de girondins et d'aquitains qui veulent se rendre sur notre Métropole où se concentre l'activité économique. Il nous faut donc réfléchir à des offres de transport équilibrées et accessibles à tous.

En résumé, au vu des désengagements des uns et des autres, et face à l'austérité budgétaire dont sont victimes les collectivités, la question centrale qui se pose, c'est « Qui finance ? ». Nous craignons à terme que seules les grandes Métropoles et agglomérations soient desservies par une offre ferroviaire, les territoires périphériques et ruraux devant se contenter de peu ou pas de transport au nom de la rentabilité, mettant fin à la notion de service public et du droit à la mobilité et au transport public.

Enfin, si exploiter nos ressources ferroviaires est nécessaire, ce ne pourra être la seule réponse aux thromboses que subissent chaque matin les populations pour se rendre sur la Métropole. Aussi, n'écartons aucune solution - métro, téléphérique ou autre - et projetons-nous rapidement sur les années à venir. Merci.

**M. le Président Alain JUPPE** : Monsieur DELLU.

**M. Arnaud DELLU** : Monsieur le Président, mes chers collègues, bien entendu, comme tout le monde, je voulais me féliciter de cette délibération tant attendue d'ailleurs depuis bien avant ma présence dans cette assemblée, tellement attendue que la liste des intervenants pour cette délibération logiquement un peu talençaise est aussi longue sans doute que la durée de mise en œuvre. Donc, félicitations aux agents et aux élus qui ont lancé cette étude. Néanmoins, regret. Regret, bien entendu, sur la durée, sans rejeter la faute sur tel ou tel puisque cette facilité intellectuelle, nous l'avons entendue à Talence pendant 20 ans, « Ce n'est pas ma faute, c'est celle des autres ». Je ne vais pas m'étendre sur ce qui est dit depuis près de 20 ans par des élus talençais, pas tous ; des associatifs, sur l'intérêt de cette gare en matière évidemment de déplacement, en intérêts économiques, sociaux ou bien évidemment de développement durable. Je dirai qu'au-delà du regret sur le délai, c'est un regret qui, aujourd'hui, porte plutôt sur des possibilités d'aménagement. C'est bien entendu lié au délai puisqu'il y avait des terrains municipaux autour de cette gare. L'un des arguments portés par ceux qui n'étaient pas favorables à cette réouverture était qu'il était difficile d'y faire un pôle d'échange multimodal. Plus

exactement que la gare n'était pas un pôle d'échange multimodal. Il y avait des terrains publics qui ont été vendus à des aménageurs, et aujourd'hui, les possibilités d'extension foncière ou en tout cas d'utilisation foncière autour de la gare pour en faire un vrai pôle multimodal, sont de fait bien plus réduites. Mon intervention, au-delà de l'aspect positif, bien entendu, de la délibération en elle-même, portera sur une question : « Mais que prévoit la Métropole pour ce qui est de son champ d'intervention pour l'aménagement d'un tel pôle d'échange multimodal puisqu'aujourd'hui, l'emprise foncière - malheureusement, la Ville a vendu - est devenue particulièrement réduite autour de la gare ? ».

**M. le Président Alain JUPPE : Monsieur CHAUSSET.**

**M. Gérard CHAUSSET** : Monsieur le Président, chers collègues, bien sûr que je soutiendrai, nous soutiendrons cette délibération. Elle est la bienvenue, et elle marque, on peut le dire, un premier tournant sur la prise en compte de cet outil qui est là en jachère depuis plusieurs dizaines d'années.

Juste une petite réponse à ma collègue de Mérignac. Vous dites que vous vous êtes sentie bien seule. Je ne sais pas, moi je pense que cela fait quand même des années et des années que de nombreux élus de plusieurs bords, en tout cas, défendent la réouverture de cette gare de la Médoquine et de la ligne de ceinture. Donc, vous n'êtes pas bien seule, je crois qu'aujourd'hui on est nombreux à soutenir ce projet.

Je regrette une chose. Je pense que cela aurait été intéressant de lier cette délibération avec celle qui va venir le mois prochain. C'est vrai que ce Conseil-ci, c'est le conseil en fait du mois d'octobre, puisqu'il a été repoussé et qu'au prochain Conseil on aura une délibération plus large sur l'étoile ferroviaire dont il est dit d'ailleurs que la gare de la Médoquine est une priorité. On aura, à nouveau, je pense, le débat dans trois semaines. Ce n'est pas grave, on peut avoir plusieurs débats sur le même sujet. Vu l'importance du dossier, c'est quand même de bon aloi.

Un point technique sur la réouverture de la halte ferroviaire ou de la gare de la Médoquine, les mots ont quand même leur importance, il y a le problème de la ligne d'Arcachon. De tout temps, jamais les trains venant de la ligne d'Arcachon ne se sont arrêtés à la Médoquine. Se sont arrêtés uniquement les trains venant de la ligne de ceinture. Donc, il faudra bien que, dans le futur aménagement et dans son ouverture, un quai soit construit. Il ne s'agit pas de rouvrir la gare telle qu'elle était, mais pour vraiment avoir un vrai pôle et que cela soit très efficace, il est nécessaire de construire un quai pour faire en sorte que la Gare de la Médoquine soit accessible pour les passagers qui viennent de la ligne d'Arcachon et Biganos. Cela veut dire qu'il faudra peut-être d'ailleurs déplacer la gare. Il y a un vrai travail de conception à faire. Je pense que c'est prévu, mais c'est quand même un point de vigilance.

Après, de façon plus large, je pense que sur l'ensemble de ce dossier, on a une difficulté première : évidemment, ce n'est pas de notre compétence, à l'origine. Donc, on est tributaire de la Région et de la SNCF. Moi, je ne suis pas là pour critiquer les uns et les autres, je pense qu'il est en fait, aujourd'hui, vraiment essentiel que nous prenions ce dossier-là et l'ensemble du sujet de l'étoile ferroviaire de façon prioritaire. Il y a une délibération qui va passer. Il y a les études qui sont en cours. Tout cela, je l'ai bien compris. On a lu tout cela, mais il me semble qu'il y a urgence, et je n'en dirai pas plus parce que je garde une partie de mon intervention pour le prochain Conseil. Je considère toutefois que l'on ne peut pas attendre l'horizon 2030 pour avoir un réseau optimisé. Certes, il y a de lourds investissements. Certes, ceci va prendre du temps, mais je persiste à dire que l'on doit pouvoir faire mieux, que l'on doit pouvoir mettre au service des usagers l'ensemble

des 18 gares. Il y a des moyens. Il y a des solutions, et ce que je demande, c'est que ces solutions puissent être étudiées, envisagées sérieusement par la Région et par Réseau mobilité, Réseau SNCF. Pourquoi ? Et je vais en terminer là. Parce que le réseau TER (Train express régional) dessert l'agglomération, mais pas à son optimum. Et pourtant, la grande majorité des besoins des usagers est là. Cela a été dit dans l'étude, 55 000 montées/descentes par jour sur le réseau TER en Nouvelle Aquitaine. Plus de 30 000, 33 000, je crois précisément, le sont sur la Gironde pour faire simple, plus Agen, les deux tiers. Donc, on voit que le potentiel, il est là. Et lorsque l'on regarde ce réseau tel qu'il existe, on voit qu'il y a vraiment un potentiel très fort, notamment pour les périurbains, pour les ruraux qui pourraient venir beaucoup plus rapidement sur notre agglomération. Je rappelle juste une donnée : Bassens-Campus, c'est 15 minutes. Alors, on va mettre en place une ligne, c'est très bien, mais Bassens ou Carbon-Blanc - Campus-Pessac, c'est 10 à 15 minutes. Donc, on a là des temps de parcours qui sont imbattables, et je pense qu'il faut que l'on prenne les voies et les moyens. On est en train de le faire, mais il y a vraiment une pression politique très forte à mettre, de façon positive pour que ce dossier avance beaucoup plus vite. On ne peut pas dire aux usagers : « On aura quelque chose d'ici 2030, en attendant... ». Je vous remercie.

**M. le Président Alain JUPPE** : Merci. J'ai sous les yeux le courrier dans lequel vous faites un certain nombre de propositions pour améliorer à court terme le réseau et je l'ai transmis à nos services pour qu'ils l'expertisent.

Monsieur HURMIC.

**M. Pierre HURMIC** : Oui, Monsieur le Président, mes chers collègues, je ne vais pas reprendre les propos tout à fait pertinents qui viennent d'être dits, auxquels nous souscrivons naturellement. Nous nous félicitons, nous aussi, de cet engagement de Bordeaux Métropole en faveur de ce que j'appelle le sauvetage de nos lignes RER autour de la Métropole. Cela nous paraît être une nécessité vitale pour notre stratégie des mobilités. Et ce n'est pas qu'un dossier talençais, naturellement, c'est vraiment un dossier et une délibération fondamentalement métropolitains. En Commission déplacements, certains de nos collègues - vous vous en souvenez, Monsieur DUPRAT - se sont un peu alertés du fait que nous mettons le doigt dans un engrenage financier lourd. Mais franchement, avons-nous le choix ? Je crois que nous n'avons pas le choix, qu'il est temps que l'on s'engage dans ce type de financement. Ce qui peut nous faire peur, c'est que j'ai lu récemment que le Président Alain ROUSSET disait que la réhabilitation du réseau régional nécessiterait 1,2 milliard d'euros en Nouvelle Aquitaine. Effectivement, c'est quelque chose qui sera lourd, mais que je crois, nous avons le devoir d'assumer.

Alors, aujourd'hui, on ne nous demande que 60 000 euros, c'est la délibération, mais bien évidemment, demain, ce sera beaucoup plus. Cela ne doit pas nous faire peur. Effectivement, « Ce n'est pas dans nos compétences » ont dit certains en commission lorsque l'on a traité ce dossier, mais j'aurais bien aimé qu'ils se posent aussi cette question des compétences le jour où on a lourdement investi pour la LGV (Ligne à grande vitesse) Bordeaux - Tours. On n'était pas davantage dans nos compétences et je rappelle que l'on a investi 128 millions d'euros quand même pour cette infrastructure qui relevait de la SNCF, de l'État et de la Région plus que de la compétence de la Métropole. Là, on ne s'est pas posé de question. Je n'ai pas souvenir qu'il y en ait eu beaucoup, à part les Écologistes, qui aient dit ici que l'on n'était pas dans nos compétences. Donc, soyons cohérents.

Et si j'aborde ce terrain de la LGV, et je terminerai là-dessus, c'est parce que l'on assiste - et aujourd'hui, il faut que l'on en soit conscient - à une nouvelle culture dans notre stratégie des mobilités qui correspond - et personnellement, je m'en félicite - avec la nouvelle

stratégie adoptée par le Gouvernement et notamment que Madame BORNE a fort bien illustrée et résumée dans un entretien qu'elle a donné à Bruno DIVE dans SUD-OUEST Dimanche, il y a quelques mois. Elle dit la chose suivante, et j'espère que nous souscrivons tous à ce point de vue de la Ministre des transports : « Il faut reconnaître, on a longtemps porté un modèle qui était très tourné vers le TGV (Train à grande vitesse) et tardivement pris conscience du fait que le reste du réseau était en train de se dégrader parce que nous avons sous-investi. Nous avons sacrifié le réseau existant au profit des lignes à grande vitesse. C'est aussi cela que nous voulons changer ». Eh bien nous aussi, je l'espère, c'est cela que nous voulons changer. Nous investir sur ce qu'il faut bien appeler, même si tout le monde n'est pas d'accord sur cette appellation, « les trains du quotidien », c'est-à-dire les TER, les Franciliens, etc., soit 90 % des trains de la SNCF. Le TGV, c'est vraiment une clientèle de niche. C'est 10 % du trafic de la SNCF dans lequel nous avons investi massivement. Donc, aujourd'hui, n'ayons surtout pas peur de mettre le doigt dans un engrenage, et de commencer à financer ces trains du quotidien qui sont vitaux dans la nouvelle stratégie des mobilités que notre établissement est en train d'adopter. Merci.

**M. le Président Alain JUPPE** : Merci. Monsieur Alain CAZABONNE.

**M. Alain CAZABONNE** : Monsieur le Président, mes chers collègues, oui, et j'allais dire, « enfin », mais un petit « enfin » compte tenu des délais qui sont encore à l'horizon. C'est vrai que la Médoquine est une longue histoire. Je ne vais pas la ré-écrire à la façon de Monsieur DELLU. Je l'ai connue un peu avant lui. C'est un dossier qui a été pris à bras-le-corps par l'ensemble des élus talençais et les associations et qui a été ici, je dois dire, soutenu... et je remercie Max GUICHARD aussi d'être souvent intervenu par rapport à cette ceinture ferroviaire. Je rappellerai que, dans les premières propositions menées par François SAGLIER, ancien chef de la Mission Tramway, sur les déplacements, il y avait les deux phases du tramway parce qu'à l'époque, le tramway, ce n'était pas non plus un enthousiasme, une volonté de faire, beaucoup ont été réticents sur le tramway chez eux. Malheureusement ou heureusement, le tramway a été un succès et, maintenant, tout le monde, pratiquement, le veut. Et la ligne ferroviaire qui devait être la troisième étape s'est trouvée confrontée à des difficultés budgétaires parce que plus on allonge le tramway, les budgets n'étant pas extensibles, plus il y a un problème permanent de choix. Aujourd'hui, on a franchi un certain nombre d'étapes. Je rappellerai que la gare a failli disparaître en tant qu'entité. Autrefois c'était une gare où les trains ne s'arrêtaient pas, c'était curieux, mais il y avait au moins des services. On pouvait acheter son ticket. On pouvait acheter des voyages à la SNCF. C'était au moins un lieu où on pouvait aller. La SNCF a fermé son guichet. La Mairie de Talence a proposé de remplacer l'agent de la SNCF par un agent municipal formé, ce que la SNCF a refusé parce qu'ils ne font cela qu'en milieu rural. La présence des vignes Haut-Brion n'a pas suffi à donner le caractère rural à Talence. Je le regrette. J'ai pourtant insisté là-dessus à une époque.

Et puis, après, il n'y a plus eu non plus d'automate. Il y a même eu un risque de voir La Médoquine vendue et je remercie la Métropole d'avoir su, à cette occasion, empêcher cette vente.

Après, il y a aussi beaucoup d'éléments politiques. Cette gare, ou future gare à rouvrir, était en concurrence avec d'autres. Je ne vais pas revenir sur le passé. J'ai eu l'occasion de rencontrer Alain ROUSSET à deux ou trois reprises, notamment avec les élus socialistes de la Ville de Talence puisque c'était un projet commun que nous menions, et on a bien senti que la fin de la réalisation de la gare des Échoppes, permettait une évolution des comportements. On s'en félicite aujourd'hui. Mais là, on a rencontré la difficulté ou la volonté modérée de la SNCF d'avancer. Et aujourd'hui, on n'arrête pas

d'avoir des études, des études. Christophe DUPRAT était avec moi, lors d'une réunion avec la SNCF, où on nous disait « C'est possible, c'est possible, mais risqué ». On ne voyait pas de solution. La SNCF était toujours extrêmement mesurée là-dessus. Donc, je trouve très bien qu'aujourd'hui on aille faire pression pour dire aussi « Assez d'études ». Il faudrait peut-être n'en faire qu'une seule pour savoir si les autres sont utiles.

En dehors de cela, celle qui m'apparaît intéressante, que vient d'évoquer à l'instant Gérard CHAUSSET, c'est la prospective sur l'utilisation complète de la ligne de ceinture. On sait bien que ce ne sera pas demain, mais il est indispensable de la mener parce que ce sera, et là, je le confirme, on a fait le voyage en train avec Christophe DUPRAT et d'autres élus, un des moyens extrêmement rapides de se déplacer autour de l'agglomération. Donc je suis content, aujourd'hui, de voir cette unanimité derrière ce projet.

**M. le Président Alain JUPPE : Monsieur GARRIGUES.**

**M. Guillaume GARRIGUES** : Oui, merci Monsieur le Président, simplement en complément de tout ce que vient d'évoquer Alain CAZABONNE, et d'abord pour saluer son engagement depuis de très nombreuses années pour ce projet. Cette persévérance a permis, aujourd'hui, d'aboutir à un engagement assez prononcé de tous les acteurs pour la réouverture de cette gare. Vous l'avez dit, Monsieur le Président, c'est un pôle majeur qui va bénéficier à un très large territoire, du CHU (Centre hospitalier universitaire) jusqu'au Campus, et cette étude est indispensable aujourd'hui effectivement pour que SNCF Réseau lance les aménagements techniques à terme qui permettront de rouvrir la gare. L'État a changé de paradigme, et s'est enfin engagé à développer les dessertes ferroviaires du quotidien après que la très grande majorité des pays européens a fait ce choix. Maintenant, il faut que cette volonté politique qui est aujourd'hui affichée par le Gouvernement, par la voix du Premier Ministre et puis d'Élisabeth BORNE, soit vraiment suivie d'effets. Tous les voyants sont au vert aujourd'hui pour la gare de la Médoquine. SNCF Réseau ne doit plus se poser la question de l'intérêt de la réouverture de la gare, mais il faut qu'un agenda découle de cette étude. Nous sommes vraiment en attente d'éléments concrets puisque l'étude qui avait été précédemment diligentée par Bordeaux Métropole a montré la possibilité technique de rouvrir cette gare et, au-delà de la possibilité technique, l'intérêt.

Politiquement, ce projet de la gare de la Médoquine sera le témoin de la volonté ou non du Gouvernement de s'intéresser aux trains du quotidien. S'il échoue, ce sera qu'encore une fois le Gouvernement n'aura pas transformé ses paroles en actes.

**M. le Président Alain JUPPE : Monsieur ROSSIGNOL-PUECH.**

**M. Clément ROSSIGNOL-PUECH** : Monsieur le Président, mes chers collègues, bien sûr, le groupe écologiste soutient fortement la réouverture de la gare de la Médoquine depuis longtemps, depuis plus de 15 ans. Moi, je me souviens, au milieu des années 2000, j'étais au côté de Noël MAMÈRE et l'ensemble des élus talençais tous bords confondus en train de défendre devant la gare de Médoquine sa réouverture. Vous avez annoncé en Bureau un plan TER 2030. Il faut absolument que nous arrivions à convaincre nos partenaires, la SNCF et la Région, d'aller plus vite sur ce dossier.

Je voulais même si on dit maintenant qu'il y a une unanimité sur ce dossier, rendre hommage au groupe communiste parce que c'est vrai que c'est lui qui a porté le dossier très fortement sur la ligne ferroviaire de ceinture et quand on est précurseur, ce n'est pas

facile. Ce n'est pas facile de porter des dossiers puisqu'au début des années 2000, c'était vraiment l'heure du tout tramway, cela a été dit, du tout TGV. Et donc, porter la ligne de ceinture ferroviaire, ce n'était pas évident et donc je voulais rendre un hommage aux précurseurs parce qu'en tant qu'écologiste, je sais bien ce que c'est que d'être précurseur. D'abord on est raillé, puis après on est ignoré, et à la fin, comme on a raison, on est soit copié, soit récupéré, soit accompagné. Voilà, donc merci à vous.

Notre réseau de transport en commun, organisé en étoile, atteint aujourd'hui ses limites. Toutes les lignes circulaires qu'elles soient ferroviaires ou de transport en commun sont nécessaires. Si les gares n'ont pas toujours le potentiel de transport attendu, c'est parce qu'aussi, elles ne sont pas assez desservies ou très peu connectées par rapport aux autres offres de transport en commun, tramway, mais aussi BHNS (Bus à haut niveau de service) s'il arrive un jour, je l'espère évidemment.

Donc, pour améliorer les possibilités de liaisons circulaires, je vous ai proposé, Monsieur le Président, de prolonger la future ligne CHU Talence - Gradignan vers la Gare de Bègles. Ce serait la première ligne circulaire, et elle aurait de nombreux avantages. Évidemment, on pourrait connecter deux gares, la Gare de Talence Médoquine et la Gare de Bègles. Ce serait la première ligne TCSP (Transport en commun en site propre) circulaire. Elle pourrait relier trois trams : les trams A, B et C, et elle desservirait des lieux importants de notre Métropole tels que le Campus et le CHU. Donc, Monsieur le Président, j'espère une étude bienveillante sur ce joli projet.

**M. le Président Alain JUPPE** : Merci. Monsieur RAYNAL.

**M. Franck RAYNAL** : Merci Monsieur le Président. Juste avant d'intervenir sur la Médoquine, je voudrais dire à mon collègue Clément ROSSIGNOL-PUECH que ce ne serait pas la première ligne circulaire puisque la première ligne circulaire, c'est celle qui va rejoindre les deux OIM (Opération d'intérêt métropolitain), qui est en cours d'étude, en enquête publique.

Sur la Médoquine, j'ai eu systématiquement, depuis que je suis Maire en tout cas, des mots d'encouragement pour cette réouverture de la Gare qui paraît à tous, justifiée et même urgente. Christophe DUPRAT l'a très bien dit : la desserte du Campus en sera facilitée et renforcée notamment grâce au nouveau mode de transport en site propre espéré qui desservira cette gare. Cela soulagera d'autant les autres dessertes du Campus qui sont aujourd'hui en réelle congestion. Cette urgence est aussi à lier à l'évaluation que nous menons actuellement sur la fréquentation du Triangle des Échoppes qui est en service depuis un peu plus d'un an. A cet égard, et je m'en tiendrai là, je forme le vœu que la Région mette plus d'entrain à favoriser cette étude sur la Médoquine qu'elle n'en met à favoriser l'évaluation du fonctionnement et de l'utilité du Triangle des Échoppes. Merci.

**M. le Président Alain JUPPE** : Merci. Monsieur TURBY.

**M. Alain TURBY** : Monsieur le Président, mes chers collègues, bien sûr, je suis comme tous ceux qui se sont exprimés avant moi, ravi pour Talence et les usagers du secteur qui vont en bénéficier. Les transports en commun, c'est bien sûr un aspect particulièrement important pour répondre aux questions de mobilité et de congestion, j'enfonce une porte ouverte en le disant, mais - une fois n'est pas coutume, je vais m'exprimer en faveur de cette belle Rive Droite que j'ai le plaisir d'habiter avec ceux qui sont autour de moi ici - 70 % de notre population active travaille sur la Rive Gauche. Le ferroviaire fait partie de la

solution à trouver pour améliorer cette situation de thrombose. Encore ce matin, nous avons pu voir ce que cela a donné quand on avait les ponts à traverser pour venir à ce Conseil métropolitain.

Sainte Eulalie / Carbon-Blanc, c'est 12 minutes de la Gare Saint Jean, 6 minutes de Cenon Pont-Rouge. On peut se poser une question, c'est « Pourquoi nos usagers finalement, quand on a ce genre de solution qui existe, n'utilisent pas plus ces transports puisqu'il y a quand même quatre trains le matin, et quatre trains le soir ? ». Tout simplement parce que, déjà, il n'y a pas suffisamment de trains : quand vous êtes à l'avant-dernière gare avant la Gare Saint Jean, quand les trains arrivent, s'ils arrivent à l'heure, vous ne pouvez pas monter dedans parce qu'ils sont pleins. Il y a donc en plus de cette logique ferroviaire à développer une solution plus efficace à mettre en œuvre. Il est impératif, avec cette offre efficace, de trouver des solutions notamment en matière d'intermodalité de proximité. Il faut donc sonner cette mobilisation générale. On est au moment du centenaire de 1918. On ne peut pas attendre 2030 comme il a été dit lors de l'intervention de Claude MELLIER en Bureau qui présentait un rapport lucide et transparent. J'aimerais dire que j'ai eu une vraie déception d'entendre l'échéance qui nous a été fixée de 2030. Est-ce que l'on peut vraiment encore attendre 12 ans avant de formuler une solution efficace à la mobilité ferroviaire sur notre territoire ? La Région doit pouvoir entendre que la Métropole fait partie de la Région et la SNCF doit entendre que nous avons des solutions à proposer. Gérard CHAUSSET en a évoqué quelques-unes et je sais que nous ferons des propositions en ce sens encore prochainement. Le marché ferroviaire régional pourrait s'ouvrir à la concurrence en 2020, il faudrait peut-être mettre cela dans la balance dans nos discussions avec la SNCF et avec la Région pour les décisions futures que nous avons à prendre en la matière. Merci mes chers collègues.

**M. le Président Alain JUPPE : Madame DE FRANÇOIS.**

**Mme Béatrice DE FRANÇOIS :** Monsieur le Président, mes chers collègues, bien sûr que la réouverture de la Gare Médoquine est une évidence et s'impose dans un schéma de transport cohérent pour notre Métropole comme le chemin de fer de ceinture, y compris pour le Médoc.

Pour ma part, depuis 2006, je me bats pour que Parempuyre bénéficie d'une desserte en transport en commun digne de ce nom, et comme à chaque fois que je parle du tram à Parempuyre, j'en vois beaucoup ici sourire. Certains sourires sont amicaux, je les remercie, d'autres narquois. À ceux-là, je veux demander s'ils imaginent ce qu'ils pourraient dire à leurs concitoyens si un projet pour lequel la première délibération a été votée voilà 12 ans, semblait s'éloigner de jour en jour : que la continuité républicaine n'est pas assurée et que les engagements pris ne sont pas respectés. Que des projets naissants voient le jour avant Parempuyre et que certains secteurs vont bénéficier de deux modes de transport en site propre alors que tous les matins, les habitants de Parempuyre sont coincés dans les bouchons pour se rendre sur leur lieu de travail, puis, à nouveau, tous les soirs pour rentrer chez eux. Qu'ils subissent depuis plusieurs années une dégradation continue de leurs conditions de déplacement. Que si Paris est à 2 heures de Bordeaux, Parempuyre aussi.

Monsieur le Président, je ne vais pas refaire l'historique depuis 2006 et je ne vais pas non plus revenir sur mon courrier du 24 septembre dernier pour lequel je pense que la réponse ne va pas tarder.... Je rappellerai simplement que le 11 octobre 2017, vous avez affirmé devant mon Conseil municipal que la desserte de Parempuyre par le tram serait inscrite parmi les priorités de Bordeaux Métropole. Le tram à Parempuyre, c'est 3 petits kilomètres

après Blanquefort. Cette extension est la moins chère, à dix millions du kilomètre. Elle arrive quand à Parempyre ? Quel est le calendrier ?

Monsieur le Président, mes chers collègues, il y a urgence.

**M. le Président Alain JUPPE** : Merci. Monsieur TURON.

**M. Jean-Pierre TURON** : Je ne peux qu'approuver cette délibération qui en appelle d'autres, et je crois que le débat d'aujourd'hui est une introduction par rapport à celui qui aura lieu le mois prochain qui sera plus ample, mais déjà on l'a commencé. Je disais « en appelle d'autres » parce que de nombreux Maires et les habitants de leurs communes de la Rive Gauche, mais beaucoup de la Rive Droite, attendent la réutilisation de leurs gares et qu'elles soient réellement prises en compte avec une amélioration considérable de la desserte ferroviaire, qui apparaît de plus en plus comme étant la solution majeure pour l'avenir, un avenir qui ne peut pas être à l'horizon 2030, mais beaucoup plus rapproché. Je n'en dirai pas plus, puisque l'on aura un autre débat dans un mois, mais véritablement le côté vital apparaît maintenant d'une manière évidente pour tout le monde. Merci d'ailleurs à ceux qui étaient précurseurs, mais maintenant, je pense que la prise de conscience est collective et il faut qu'elle se traduise dans les faits. Et même si ce n'est pas de la compétence directe de la Métropole en ce qui concerne le fer, il est du devoir de la Métropole et vous en avez bien conscience, de jouer un rôle majeur pour activer aussi bien la Région que la SNCF afin que cette évidence soit partagée.

**M. le Président Alain JUPPE** : Merci. Pas d'autres demandes de parole ? Monsieur FELTESSE.

**M. Vincent FELTESSE** : Si Max GUICHARD veut parler avant moi ?

**M. Max GUICHARD** : Cela va être très court, d'autant que mon amie Léna BEAULIEU a dit l'essentiel. Je veux intervenir sur deux aspects, encore une fois non pas pour faire de la politique politicienne, mais pour que l'on appuie sur les bons boutons.

Certes, Madame BORNE a fait une déclaration que nous aurions beaucoup ici pu faire, mais les actes qui se profilent sont contraires à cette déclaration. Je dirais même que nous y allons avec encore plus de férocité sur certains départements. Je pense, par exemple, au Limousin qui va être un département totalement dépourvu de moyens de déplacement ferroviaires. Et cela a de la conséquence pour nous. Je veux donc appuyer sur le rôle de la Région qui est un bras armé du Gouvernement sur cette question-là puisqu'elle a la compétence sur le ferroviaire. La Gare de la Médoquine, l'ex-Maire de Talence l'a juste effleuré, mais moi, je vais y rentrer dedans, il faut le dire très clairement : si cela a tant tardé, c'est que la Région s'est opposée à l'aménagement de la Gare Médoquine de Talence. Il faut le dire. Il faut s'en souvenir pour voir ce qui est en train de se faire sur les petites lignes que la Région a décidé de fermer. Je dis cela pour que nous jouions un rôle d'aide à la Région pour qu'elle comprenne qu'elle ne peut pas fermer ce type de lignes, sous peine de remettre en cause la totalité de notre démarche. Merci.

**M. le Président Alain JUPPE** : Merci. Madame BOUTHEAU.

**Mme Marie-Christine BOUTHEAU** : Tout le monde dit : « C'est tard », « C'est 2030 », « Il faut absolument le faire », etc. Je voulais quand même rappeler qu'en 2007, il y avait eu le vote à l'unanimité ou quasi-unanimité de l'écotaxe et qu'en 2013, cette écotaxe a été abandonnée. Cela a coûté un milliard d'euros, l'abandon de l'écotaxe. Aujourd'hui en Allemagne, cela rapporte 4 milliards d'euros par an. Pour la Cour des comptes, c'est un manque à gagner de 10 milliards d'euros, et aujourd'hui, on a la hausse du carburant, et cette hausse n'est pas complètement dédiée aux transports en commun. Donc, on peut, aujourd'hui, dans cette assemblée, se lamenter sur le retard, le report, tous les besoins sauf qu'il faut, en temps et en heure, voter les budgets, et voter des mesures qui ne sont pas forcément très intéressantes, mais qui préparent l'avenir.

**M. le Président Alain JUPPE** : Monsieur FELTESSE.

**M. Vincent FELTESSE** : Monsieur le Président, chers collègues, je pense que nous sommes plusieurs dans cette assemblée à avoir un certain nombre de souvenirs. Je vous invite à aller sur YOUTUBE, vous verrez une très belle vidéo de Gilles SAVARY avec moi devant la Gare de la Médoquine, c'était il y a déjà près de 10 ans. Nous sommes plusieurs dans cette assemblée à avoir pris le train, à avoir constaté que cela va extrêmement vite quand il y en a un entre Bassens et la Gare Saint Jean. Nous sommes plusieurs dans cette assemblée à avoir en tête des vieilles études sur la voie ferrée de ceinture. Je me souviens du STOAB (Système de transport de l'ouest de l'agglomération bordelaise) qui a dû être fait en 2003 ou 2004, et 15 ans après, les choses n'ont pas encore bougé.

Je pense qu'il faut s'interroger sur les raisons qui ont fait que, finalement, cela n'a pas avancé et sur les leviers à actionner pour que cela bouge. Première raison, je fais mon mea culpa, et je rends hommage au groupe communiste, c'est vrai qu'après la deuxième phase du tramway, nous avons continué le tout tramway et que nous n'avons pas souhaité investir sur la voie ferrée de ceinture. Deuxième raison, elle vaut ici dans cette assemblée, à un moment où chaque semaine, les uns et les autres ont une nouvelle idée sur comment améliorer la thrombose sur la Métropole bordelaise. Il me semble avoir quelques idées simples, il faut les garder à l'esprit. Je les mentionne. Il faut mettre des transports en collectif là où la population se développe : Rive droite, Braza, Bastide-Niel, Garonne Eiffel, là où nous avons fait des infrastructures. Je vous rappelle que nous avons fait le Pont CHABAN, que nous allons faire le Pont Simone VEIL et qu'il y a le Pont de la Palombe. Donc là où il y a des infrastructures, je le redis une nouvelle fois, et bien sûr, la voie ferrée de ceinture est une infrastructure. C'est la théorie « des trois cercles » : boulevards, voie ferrée de ceinture, et rocade, et je pense que c'est autour de cela que l'on doit se concentrer en termes de développement des transports collectifs en site propre dans les années qui viennent parce que nous n'arriverons pas à tout faire.

Autre chose, nous sommes sur un schéma partenarial compliqué : SNCF, Région, Métropole. Je mets un peu à part la SNCF parce que l'on connaît pratiquement un problème culturel avec elle sur ces questions-là, on a encore des exemples récents. Je reviens plutôt sur le binôme Métropole/Région qui peut extrêmement bien fonctionner ou extrêmement mal fonctionner. Vous avez eu, Monsieur le Président, des échanges récents par lettre, ou de manière orale, avec le Président ROUSSET sur la voie ferrée de ceinture. Dans un courrier qu'il vous a envoyé au mois d'octobre, il dit lui-même que le calendrier de 2030 peut être avancé sur deux parties de la voie ferrée de ceinture, si on fait des efforts communs. Et j'insiste sur les efforts en commun. Pour d'autres dossiers, cela ne nous a pas gênés d'aller en dehors des compétences, comme l'a rappelé Pierre HURMIC, sur la LGV. Cela ne nous a pas gênés d'aller en dehors de nos compétences sur la mise à 2x3 voies de la rocade qui n'incombe qu'à l'État. Je ne vois pas pourquoi cela nous gênerait

d'aller en dehors de nos compétences sur quelque chose qui est fondamental pour les habitants de la Métropole bordelaise. Je pense que le calendrier 2030 peut être singulièrement avancé si :

- on résout un certain nombre de problèmes techniques (ils ne sont pas faciles, j'ai face à moi Christophe DUPRAT, on traîne le problème de la billettique depuis des années et des années),
- on articule bien le réseau TER avec le réseau TBM (Transports de Bordeaux Métropole) (cela ne me paraît pas très compliqué, il y a un endroit où cela marche déjà bien, la Gare de Pessac, qui permet aussi la desserte du Campus ; vous avez quand même un pôle intermodal qui fonctionne très bien),
- et, si, à un moment, on y va aussi avec un certain volontarisme financier.

Je préfère le dire clairement : je pense que nous avons une vraie opportunité, que les planètes sont en train de s'aligner. Mais il faut aussi que la collectivité métropolitaine fasse un effort parce que la Région, dans les conditions qu'elle pose, malgré son volontarisme, rappelle qu'elle est aussi en charge d'une forme d'aménagement du territoire à l'égard de 12 départements. Nous sommes à un moment où on voit bien que la question de la mobilité des périurbains et des ruraux, avec l'augmentation du prix de l'essence, est un vrai sujet social et environnemental. La Région même si elle est d'accord pour faire en sorte qu'un certain nombre de gares TER deviennent des gares RER d'une certaine manière, ne peut l'étendre à toutes les gares parce qu'il y a aussi une logique de rapidité pour les extra-Métropolitains. Je dis cela parce que lundi, il y a le bilan du Grenelle des mobilités. L'idée du Grenelle des mobilités, c'était de rationaliser, de faire un peu de prospective et d'articuler les différentes collectivités. Je le répète : je pense que nous pouvons aller beaucoup plus vite que l'horizon 2030, mais selon le bon vieux dicton : « Aide-toi, et le ciel t'aidera ».

**M. le Président Alain JUPPE : Monsieur SUBRENAT.**

**M. Kévin SUBRENAT :** Monsieur le Président, chers collègues, je voterai, bien sûr, avec les deux mains cette délibération mais avec un petit point de vigilance surtout sur les études que nous fournit la SNCF. Madame MELLIER nous a présenté, il y a à peu près une semaine, un rapport dans lequel il était stipulé que l'ouverture de la voie SNCF de la Presqu'île d'Ambès qui est aujourd'hui destinée à du fret, pour y faire circuler des voyageurs coûterait entre 50 et 80 millions d'euros, car il faudrait modifier le ballast, modifier certains rails, ce qui est totalement faux. J'en ai eu l'assurance du Directeur de l'époque, car cette voie a été inaugurée en 2016. On peut, bien sûr, y faire circuler des trains de voyageurs à condition de modifier certains aiguillages, mais la structure même de la voie ne doit absolument pas être modifiée, car ce sont exactement les mêmes techniques employées. Attention vraiment aux études menées par la SNCF qui vont forcément induire des choix d'élus qui seront pris au regard de ces études-là. Donc, soyons vigilants et essayons d'avoir notre libre arbitre.

**M. le Président Alain JUPPE :** Oui et faisons aussi attention aux études des retraités de la SNCF qui ont toujours des visions tout à fait révolutionnaires - on sait très bien comment cela se passe - pour contester les études en cours.

Monsieur DUPRAT.

**M. Christophe DUPRAT** : Je ne répondrai pas sur ce qui est en dehors de la Gare de la Médoquine puisque le mois prochain, nous aurons un débat et les mêmes propos seront sans doute tenus par les mêmes personnes.

Concernant l'étoile ferroviaire, juste pour dire à Madame BEAULIEU qu'elle ne s'arrête pas aux frontières de la Métropole. Saint-Mariens, ce n'est pas dans la Métropole. Libourne n'est pas dans la Métropole. Langon non plus ni Arcachon. On va bien desservir le territoire périurbain et même au-delà.

Je veux simplement répondre à Monsieur FELTESSE que souvent ce n'est pas forcément une question d'argent, et la Métropole a toujours répondu présente quand il le fallait. Le Pont de Sainte-Germaine avec la ligne D du tram, quand on a commencé, c'était 25 % pour la Métropole, et puis on est passé à 33, et on va finir à 50. On a toujours répondu présent. Aujourd'hui, le principal handicap auquel on est confronté, c'est la lourdeur du système de la SNCF qui se réfugie derrière des études qu'elle veut faire elle-même, et donc cela demande des délais. Bien évidemment, on comprend bien qu'un jour ou l'autre, il faudra passer au financement, et chaque fois qu'il a fallu le faire sur les pôles multimodaux, on l'a fait, ce n'est pas cela la question. La question, c'est qu'aujourd'hui, nous sommes dépendants de la SNCF qui fixe elle-même les règles du jeu sauf une : le financement, et elle vient nous voir chaque fois pour ce sujet-là. La Gare de la Médoquine, il faut faire en sorte de gagner du temps parce qu'il y aura des travaux à faire. Je dis oui à Monsieur CHAUSSET quand il nous signale qu'il y aura des travaux pour la ligne d'Arcachon. Il y a même des travaux pour la ligne de ceinture qui n'est plus aux normes, etc., mais tout cela est possible grâce à de meilleurs aiguillages. Quand on rentre dans le « cantonnement » de la Médoquine, il faut une signalisation ferroviaire automatisée meilleure qu'aujourd'hui, et on gagnera du temps. Enfin, il y a tout un tas de choses qui permettent de le faire. Sauf qu'aujourd'hui, cela passera par un grand plan dans lequel les règles de jeu seront fixées. Chacun y mettra quelques financements pour pouvoir faire avancer. Mais faisons attention à ce que l'on nous dit en *off* par rapport à ce qui est écrit sur des documents parce que ce sera toujours ce qui est écrit sur les documents, ce qui sera dans les études, qui sera rendu. Ce que l'on peut dire en dehors, je me méfie toujours. En tout cas, sachez que la détermination des services de Bordeaux Métropole est importante mais ils se heurtent souvent aux difficultés des collègues de la Région, et aussi de la SNCF qui est une machine à avancer vite, mais uniquement sur la LGV.

**M. le Président Alain JUPPE** : Merci. Vite sur la LGV, c'est une façon de voir les choses. Cela a pris du temps aussi.

Sur la Halte de la Médoquine, je n'allongerai pas les débats que nous venons d'avoir. Tout le monde se réjouit de voir les planètes s'aligner, mais avec des perspectives qui ne sont pas acceptables. On nous explique maintenant qu'il faut reprendre des études alors que l'on ne cesse de faire des études depuis des années et des années. Je vais effectuer une démarche auprès de Monsieur PEPY à qui je demande rendez-vous pour essayer de le convaincre d'actionner ses services pour aller un petit peu plus vite.

Plus globalement, je voudrais rappeler que dans le schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains qui porte ce nom barbare de SDODM que nous avons adopté en 2016, nous avons donné au développement de l'offre ferroviaire une place importante. C'est en vertu de ce SDODM que nous avons, avec la Région, cofinancé une étude sur les besoins de desserte ferroviaire de la Métropole. L'offre ferroviaire aujourd'hui, nous en sommes tous conscients, est insuffisante. Le réseau de TER ne remplit pas le rôle qu'il devrait jouer pour la Métropole au sens large, c'est-à-dire dans les relations aussi de la

Métropole avec sa périphérie proche ou lointaine. C'est un constat sur lequel tout le monde peut être d'accord.

Cette étude fait ressortir un certain nombre de conclusions, dont nous reparlerons. Pour aller à l'essentiel, de lourds investissements sont nécessaires pour essayer d'améliorer cette offre ferroviaire, mais à l'échelle de l'ensemble de la Région ; effectivement, le chiffre qui a été donné par Monsieur CHAUSSET correspond à ce qui a été dit dans cette étude, 1,2 milliard dont une part importante concerne la Métropole. Comme l'a dit Christophe DUPRAT, nous n'avons jamais été réticents à financer même quand on est hors de notre champ de compétence. Je voudrais simplement vous rendre attentifs au fait que l'on ne va pas pouvoir tout faire. Nous n'avons pas suffisamment conscience de la charge que va représenter la maintenance de notre réseau de tramway. Nous avons un des plus importants réseaux de tramway. Lorsque nous aurons réalisé les lignes qui sont en cours d'études, ou déjà en phase pré-opérationnelle, ce sera 100 km, le plus important de France, et une partie de ce réseau est en train de vieillir. Les pannes se multiplient. Il y a donc beaucoup d'argent à investir dans la maintenance. C'est la raison pour laquelle on ne peut pas le multiplier à l'infini. Je dis à Monsieur ROSSIGNOL-PUECH que certes, on mettra à l'étude un jour le prolongement de la liaison de TCSP de Thouars jusqu'à Bègles, mais si on ne veut pas retarder l'ouverture de la concertation sur ce dossier, on ne peut pas aujourd'hui remettre à plat quelque chose qui a déjà fait l'objet de beaucoup d'analyses.

Cette étude fait apparaître d'autres éléments importants. À moyen et à long termes, la Métropole et la Région ont retenu un scénario destiné à renforcer la desserte ferroviaire de l'étoile bordelaise grâce à des fréquences accrues et à la diamétralisation des axes Libourne-Arcachon et Saint-Mariens - Langon. Je pense qu'il y a aussi des initiatives à prendre pour aller plus vite sur le court terme, et là aussi, de ce point de vue, nos relations avec la Région sont aussi transparentes que possible. Le Président de la Région m'a en effet écrit en annotant sa lettre de manière manuscrite pour me dire qu'il était prêt à en parler avec moi. On va aller plus loin, cela va de soi, on en est bien décidé. Je voudrais quand même rappeler que c'est en 2014 que j'ai proposé la création d'un syndicat mixte des transports. Oui, c'est au programme de la mandature que l'on a demandé la réalisation de ce syndicat. Il s'est installé en 2018. Vous l'aviez peut-être demandé avant, mais cela accroît encore le problème et les délais. Donc, on l'a enfin en 2018, et je suis un peu déçu de ce qui est mis sur la table dans le cadre de ce syndicat. Cela manque d'audace. Cela manque de rapidité aussi dans l'exécution. Il faut donc que l'on reprenne le débat et le dialogue, d'une part avec la SNCF, et d'autre part avec la Région pour aller plus vite et plus loin dans la réalisation de ce que nous appelons peut-être de manière ambitieuse un « métropolitain » ou un TER métropolitain, c'est un complément, plus qu'un complément, c'est un axe essentiel de notre politique de mobilité.

Juste un petit bémol pour terminer, je m'amuse beaucoup d'entendre dire que l'agglomération est totalement congestionnée, que c'est un drame épouvantable et que nous sommes les pires des pires sur le plan national. Allez à Toulouse à 18 heures ou à 8 heures le matin. Allez à Marseille. Allez à Lyon. Allez à Paris, vous verrez que toutes les agglomérations sont dans la situation où nous nous trouvons. Ce n'est pas une façon de se défausser et de ne rien faire, mais cela permet aussi de relativiser. On n'est pas si mauvais que cela. J'entends dire aujourd'hui que l'on a beaucoup investi dans le tramway. Heureusement, c'est un succès fantastique. 150 millions de passagers transportés sur le réseau TBM chaque année, dont l'essentiel sur le tramway. Je crois que c'est 65 % sur le tramway. Heureusement que l'on a le tramway. Sinon on serait totalement paralysé. Donc, ne battons pas trop notre coulpe non plus sur ces choix fondamentaux qui ont été faits au moment où ils devaient l'être.

On ne va pas prolonger le débat parce que nous allons le recommencer à la séance suivante.

Je vous remercie. J'ai cru noter qu'il y avait une unanimité sur le dossier de la Médoquine. Il n'y a pas d'opposition ? Pas d'abstention ? Je vous en remercie.

### **Unanimité**

Monsieur ROSSIGNOL-PUECH.

**M. Clément ROSSIGNOL-PUECH** : Monsieur le Président, mes chers collègues, délégation de Monsieur LABARDIN, délibération n° 8 : « La Ronde des Quartiers de Bordeaux – Convention pour l'animation des commerces impactés par les travaux de la ligne D du tramway – Décision – Autorisation ».

**M. LABARDIN**

**(n°8) La Ronde des Quartiers de Bordeaux - Convention pour l'animation des commerces impactés par les travaux de la ligne D du tramway - Décision - Autorisation**

**M. Michel LABARDIN** présente le dossier.

**M. le Président Alain JUPPE** : Merci. C'est Monsieur JAY qui a demandé le dégroupement de cette délibération.

**M. François JAY** : Monsieur le Président, chers collègues, les commerçants souffrent effectivement du chantier de la ligne D du tram. Je tiens à exprimer ma solidarité avec eux, et mon souhait qu'ils soient convenablement indemnisés du préjudice qu'ils subissent.

Je profite de cette occasion pour redire mes doutes quant à l'opportunité de continuer à investir dans le réseau de tram. Je souhaite un arrêt des investissements dans les prolongations de lignes. Nous allons vivre une révolution technique dans les moyens de déplacement, nous en avons une illustration d'ailleurs avec la nouvelle offre de transport de KEOLIS, une sorte de mix entre Uber et les transports collectifs. À mon sens, il est préférable de ne pas investir pour construire des équipements qui pourront être rapidement dépassés.

**M. le Président Alain JUPPE** : Madame DELAUNAY.

**Mme Michèle DELAUNAY** : Un mot seulement pour dire qu'il faudrait presque augmenter cette subvention avec les travaux autour de la Rue Fondaudège qui viennent aggraver la situation, mais tel n'est pas mon sujet.

Je veux simplement alerter nos collègues sur le prix des baux commerciaux dans notre Métropole, et principalement dans et autour de Bordeaux. À Euratlantique, ces prix sont de 100 à 250 euros le mètre carré par mois. Quelle est la conséquence ? Que seulement les grandes enseignes qui sont en réalité des chaînes appartenant à de grands groupes, peuvent souscrire à des baux aussi colossaux. Et malheureusement, cela entraîne des conséquences. D'abord, ces grandes enseignes ne vendent pour la plupart que des produits fabriqués en Chine ou au plus près en Turquie. Et deuxièmement, cela constitue une véritable barrière pour les apprentis qui voudraient s'installer, installer une boulangerie,

mettre le pied dans l'activité, un atelier de carrosserie ou autre. Cela est devenu totalement inabordable. Alors, on peut nous parler tous les jours de l'apprentissage et promettre à ces apprentis un avenir professionnel réel, mais il ne faut pas leur barrer la route. Et je suggère que notre Métropole, que nos municipalités fassent des aides pour l'installation des nouveaux commerces, par des locaux, au moins dans le début de leur exercice. Après, si leur commerce monte en puissance, peut-être pourra-t-on envisager des paliers, mais actuellement, c'est totalement dissuasif. Il y a des conséquences écologiques. Toutes ces marchandises qui viennent de loin sont transportées dans des tankers, dans des containers, et sont très loin d'être écologiques. Il y a des conséquences sur la vie de nos quartiers, car cela n'est plus la relation commerciale dont nous voudrions. Il y a des conséquences multiples, et je crois que c'est une sorte de dévitalisation de nos villes. Et j'attire votre attention, ce n'est pas une opposition, c'est une proposition et une prise en considération qui me paraît nous concerner tous.

**M. le Président Alain JUPPE** : Monsieur JUNCA.

**M. Bernard JUNCA** : Oui, Monsieur le Président, mes chers collègues, quelques mots pour justifier s'il en était besoin, le bien-fondé de l'attribution de cette subvention à la Ronde des Quartiers, et également pour souligner le rôle essentiel que celle-ci joue dans le soutien aux commerces du secteur Fondaudège Libération qui connaît, nous le savons tous, aujourd'hui, son lot de perturbations et de difficultés dans le cadre de la progression du chantier de la ligne D.

La Ronde des Quartiers fait en effet bénéficier les commerçants de ce secteur de sa grande expertise, et de l'efficacité de son soutien logistique qui est constamment prouvée. Ses liens avec l'association de la Barrière du Médoc sont déjà très éprouvés, et la Ronde des Quartiers a contribué à la création de l'association des commerçants de La Calypso qui vient de voir le jour.

Les actions d'animation et de communication ont pu ainsi prendre une autre dimension grâce au concours de cette équipe. Je souhaiterais, Monsieur le Président, chers collègues, souligner à cette occasion la diversité des soutiens que notre Métropole accorde aux professionnels touchés par le chantier de la ligne D, et qui connaissent aujourd'hui un ralentissement de leurs activités ; le secteur du commerce de proximité nous est cher, pour aller dans le droit fil de l'intervention de notre collègue.

La Commission d'indemnisation amiable (CIA), tout d'abord, a vu évoluer très nettement ses critères d'indemnisation qui sont aujourd'hui plus performants et mieux adaptés dans la rapidité des versements à l'activité économique. Le budget global que Bordeaux Métropole consacre ainsi à cette indemnisation double chaque année, tant il est vrai que les demandes sont également de plus en plus nombreuses.

Bordeaux Métropole a également été décisive dans la création ou l'aménagement de parkings dans le secteur de la Barrière du Médoc qui va pouvoir compter à très brève échéance à peu près 500 places de stationnement, offre qui a été, bien entendu, boostée par la création du parking Beaujon et le rachat des locaux de l'IDDAC (Institut départemental de développement artistique et culturel).

Enfin, si Patrick BOBET n'est pas des nôtres aujourd'hui, c'est qu'il nous représente au sein de la Commission départementale des valeurs locatives des locaux professionnels qui envisage la possibilité, pour répondre à la demande des Maires de Bordeaux, Le Bouscat, Bruges et Eysines, de minorer le coefficient de localisation pour la taxation 2019 des

valeurs locatives des locaux professionnels, et de ce fait, alléger la taxe foncière de ces différentes entités commerciales.

Cet ensemble d'actions relayées par des initiatives propres à chaque commune qui sont nombreuses, permettent à nos professionnels de traverser ce cap difficile, et même de redresser la tête, vous le verrez, avec ingéniosité et humour. Je vous invite pour vous en convaincre à visionner la vidéo très décalée et pleine d'autodérision sur les pérégrinations d'une jeune femme qui fait ses courses à la Barrière du Médoc, que les commerçants de ce secteur ont postée sur les réseaux sociaux, qui a bénéficié en 6 jours de 130 000 vues et qui a été très largement relayée par les médias écrits et audiovisuels. L'action de la Ronde des Quartiers n'est donc pas isolée, elle est l'un des rouages d'un faisceau d'initiatives associatives privées, publiques à deux niveaux, le niveau communal, le niveau métropolitain qui ont pour objectif la persistance et la protection du dynamisme économique de ce secteur aujourd'hui passagèrement affecté.

**M. le Président Alain JUPPE** : Madame BOST.

**Mme Christine BOST** : Merci Monsieur le Président, une intervention très courte pour faire écho à ce que vient de dire mon collègue du Bouscat. Il est évident que les perturbations liées aux travaux du tramway sont accompagnées et anticipées en particulier par le travail très important de la Commission d'indemnisation amiable. Moi, je voudrais attirer l'attention de Patrick BOBET, il est absent, mais on aura l'occasion d'en rediscuter, sur la situation de certains commerces qui, dans le cadre des règles qui sont posées par la CIA ne peuvent prétendre à indemnisation s'ils ne sont pas installés au moins 3 ans avant le démarrage des travaux. Il y a sur Eysines, et en particulier sur le secteur du Grand Caillou, un commerçant qui s'est implanté récemment. Mais là, nous faisons face à une situation tout à fait atypique de fermeture de la voie dans un sens et dans l'autre pendant près de 3 à 4 mois. Donc, là, cela entraîne vraiment des impacts très, très forts et y compris des risques sur la pérennité du commerce. J'aimerais voir dans quelle mesure il est possible d'intervenir afin d'introduire une règle spécifique pour ce type de problématique.

**M. le Président Alain JUPPE** : Merci. Madame BERNARD.

**Mme Maribel BERNARD** : Merci Monsieur le Président. J'aimerais juste rajouter à ce qu'a dit Monsieur JUNCA qu'avec Anne-Marie CAZALET nous rencontrons les commerçants tous les 15 jours avec la Direction du chantier, ce qui nous permet de leur donner les renseignements au plus près sur les inconvénients et sur les voies fermées pour qu'ils puissent adapter leurs activités.

J'aimerais ajouter aussi que nous avons le système de l'ELP, de l'Établissement de Livraison de Proximité, qui permet une vraie aide aux commerçants aussi bien sur des livraisons entrantes que sortantes, compte tenu des difficultés de circulation dans la rue. Je voudrais conclure avec une petite note d'optimisme pour dire qu'un certain nombre de commerçants ont choisi de s'installer consciemment dans la Rue Fondaudège parce qu'ils croient qu'une fois les travaux terminés, cette rue sera très commerçante. Je pense à une salle de sport, à un nouveau restaurant, à un primeur bio qui s'est installé dans la rue, ce qui nous permet de dire que celle-ci, quand elle sera terminée, sera une réussite. Merci.

**M. le Président Alain JUPPE** : Précision complémentaire. L'espace logistique de proximité dont vous avez parlé qui est à la disposition des commerçants et des transporteurs pour leurs livraisons est gratuit parce qu'il est subventionné à 80 % par Bordeaux Métropole et à 20 % par la Chambre de commerce. C'est 350 000 euros qui viennent s'ajouter aux efforts légitimes que nous faisons en faveur des commerçants.

Monsieur LABARDIN, vous voulez apporter des éléments de réponse ?

**M. Michel LABARDIN** : Non, tout a été dit sur le sujet. Je crois que c'est une très bonne action, et je rejoins la remarque de Madame BERNARD sur le fait que les commerces anticipent la plus-value apportée par le tramway par des décisions d'implantation qui sont une très belle note d'optimisme ici comme ailleurs.

**M. le Président Alain JUPPE** : Certains d'entre vous se souviennent des discussions préalables au lancement de la ligne D, n'est-ce pas Monsieur FELTESSE ? Nous avons eu de longs débats. On nous a expliqué que le tramway tuait la vie commerciale sur les rues qu'il emprunte. Le cas du Cours Alsace-Lorraine est un contre-exemple. Il y a très peu, pratiquement pas de friche commerciale sur cette voie, qui a retrouvé un dynamisme commercial. Je suis sûr qu'il en sera de même sur la Rue Fondaudège. Ces travaux sont extrêmement impactants évidemment pour les commerçants. Nous faisons tout ce que nous pouvons pour les accompagner. L'information est indispensable. Quand les commerçants ou les riverains d'ailleurs savent à peu près ce qui va se passer dans les semaines ou les mois qui viennent, cela dégonfle tout à fait les inquiétudes et les oppositions. Donc, je voudrais saluer l'esprit de résilience des commerçants et des riverains qui sont très patients. Il faut quand même signaler que le chantier est dans les délais annoncés et que l'inauguration de la ligne, certes pas de toute la ligne, chère Christine BOST, est attendue pour la fin 2019.

Pas d'oppositions, je pense ? Pas d'abstentions non plus ? Cette subvention est votée. Merci.

**Unanimité**

**M. Clément ROSSIGNOL-PUECH** : Délégation de Monsieur MANGON, délibération n° 40 : « Contribution de Bordeaux Métropole au Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires -(SRADDET) – Décision – Autorisation ».

**M. MANGON**

**(n°40) Contribution de Bordeaux Métropole au Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) - Décision - Autorisation**

**M. Jacques MANGON** présente le dossier.

**M. le Président Alain JUPPE** : Merci Monsieur le Vice-Président. Qui souhaite s'exprimer ? Madame MELLIER, Monsieur PUYOBRAU, Madame CASSOU-SCHOTTE, Monsieur HURMIC, Madame VILLANOVE, Madame BOST, Monsieur TURON.

Je vais donner tout de suite la parole à Madame VILLANOVE qui s'est beaucoup impliquée dans les relations bilatérales avec certaines communautés de communes.

Madame VILLANOVE.

**M. Marie-Hélène VILLANOVE** : Oui, Monsieur le Président, cela fait 3 ans que vous avez initié la démarche de Bordeaux Métropole coopérative qui vise à structurer les relations entre Bordeaux et son *hinterland*. Le nouveau dispositif du SRADDET doit être un tremplin pour la Métropole coopérative. Il doit permettre de booster une certaine forme de réflexion prospective territoriale et de réunir tous les acteurs du territoire autour d'objectifs communs, afin de poser les bases d'une vraie stratégie publique partagée. C'est une opportunité pour construire les liens entre la Métropole et les territoires dans une optique de travail en réseau à plusieurs échelles. Nous travaillons sur les liens, les flux, les logiques. Il nous faut le faire avec tous les acteurs du territoire. Je me réjouis de l'inscription d'un volet coopération dans les propositions que notre établissement souhaite inscrire dans le futur schéma.

**M. le Président Alain JUPPE** : Merci. Madame MELLIER ?

**Mme Claude MELLIER** : Monsieur le Président, chers collègues, cette contribution au SRADDET qu'il nous est demandé de voter aujourd'hui nous a quelque peu surpris sur la tonalité. Le face à face entre ces deux institutions - Région et Métropole - gomme, nous semble-t-il, toujours plus l'échelle communale comme départementale et pose la question de la maîtrise démocratique des citoyens. Ce qui tend à nous inquiéter fortement, ce sont les réponses proposées dans ce document.

En termes de mobilité d'abord. Nous soutenons le développement du rail sur notre Métropole, les débats que nous avons eus là tout à l'heure le confirment, mais il ne doit surtout pas se faire au détriment du reste du département qui devrait se contenter de bus, ce qui est hautement insuffisant en termes de mobilité pour de nombreux territoires. Nous constatons également le grand retour du contournement brandi comme une solution face à la question du transit et pour lutter contre la congestion, alors que le fret est cité, mais sans aucun objectif chiffré à la clé. Enfin, vient la dernière partie de ce document consacrée au plan climat énergie. Cette partie, sous couvert d'intentions louables, propose de remettre en cause le service public national de l'énergie. Si nous partageons avec vous le fait que l'énergie de demain sera nourrie de sa diversité et devra être adaptée selon les spécificités locales, les logiques de service public national doivent être maintenues, ce qui n'empêche aucunement de réfléchir à une gestion déconcentrée et adaptée aux besoins, notamment des énergies renouvelables. De plus, il nous faut prendre en compte le fait que les questions énergétiques se posent de plus en plus à l'échelle européenne. En cela, cette partie ne nous paraît pas en phase avec la réalité des flux énergétiques tels que le gaz ou de l'électricité. Cette contribution est un document qui aura une valeur prescriptive, notamment sur les différents documents d'urbanisme des collectivités. Elle nous paraît plus comme une volonté d'affirmer la vision et la place de la Métropole dans la Région que comme une véritable volonté de se mettre au service des métropolitains et néo-aquitains. Y travailler ensemble avec toutes les collectivités pour développer harmonieusement l'ensemble des territoires, sans les appauvrir en les mettant en concurrence les uns aux autres, aurait été préférable. C'est pour ces raisons que nous ne pouvons voter favorablement sur cette contribution. Donc, vote contre.

**M. le Président Alain JUPPE** : Monsieur PUYOBRAU.

**M. Jean-Jacques PUYOBRAU** : Nous voterons bien entendu la contribution de Bordeaux Métropole au SRADDET. Je voudrais tout simplement attirer votre attention, ce qui avait été fait en Commission urbanisme d'ailleurs, sur non pas l'absence, mais l'insuffisance dédiée au développement économique des quartiers Politique de la ville dans cette contribution. Monsieur le Vice-Président vient d'y faire référence dans sa présentation très complète. Je tiens toutefois à attirer l'attention de notre assemblée sur ce volet qui me semble insuffisamment pris en compte dans ce nouveau schéma qui s'imposera à nos collectivités demain.

**M. le Président Alain JUPPE** : Merci. Madame CASSOU-SCHOTTE.

**Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE** : Monsieur le Président, chers collègues, comme vous l'avez dit Monsieur MANGON, ce schéma a vocation à être prescriptif et à être traduit dans les SCOT (Schéma de cohérence territoriale) et le PLU (Plan local d'urbanisme). Ses enjeux ne sont pas anodins. Aussi nous souhaiterions prendre le temps de revenir sur plusieurs items de la contribution métropolitaine.

Concernant les objectifs de développement équilibré du territoire, cette contribution revient à plusieurs reprises sur le phénomène de métropolisation et les risques de concurrence et de fracture territoriale qu'il engendre. Conscients de ces enjeux, nous approuvons bien évidemment la proposition de la Métropole, nous prenons une part active dans la construction de nouveaux équilibres territoriaux.

Toutefois, si nous partageons les constats énoncés, certains éléments nous interrogent ou nous interpellent quant aux attentes métropolitaines exprimées, parmi lesquelles une certaine dichotomie entre des enjeux bien compris et des propositions qui demeurent dans la continuité de ce que précisément génèrent les dysfonctionnements d'aujourd'hui. Le volet économique en est une illustration flagrante. Ainsi, comme le dit d'ailleurs Monsieur PUYOBRAU à l'instant, tandis que la métropolisation se heurte à la fragilisation grandissante de nombreux territoires, y compris au sein même de la Métropole, la proposition demeure axée sur le renforcement des polarités économiques existantes des OIM et autres pôles d'excellence. La persévérance de certains maires aura certes permis l'introduction d'une référence dans le texte des quartiers Politique de la ville, mais le projet de territoire tel que rédigé ici semble dresser deux chemins parallèles : les pôles d'excellence pour les uns, l'économie sociale et solidaire, les contrats aidés, l'aide à la création d'entreprise pour les autres. À cette vision binaire s'ajoute le regret de ne pas avoir mentionné des enjeux tels que la reconversion industrielle, la requalification des zones commerciales, la mixité fonctionnelle. Des pans entiers de notre économie locale sont même oubliés, comme par exemple l'artisanat. À notre sens, l'enjeu de l'égalité des territoires n'est donc pas tellement pris en compte dans cette contribution.

Concernant les mobilités, c'est bien évidemment cet item qui pose éminemment problème aux Écologistes car tout en rappelant l'enjeu sanitaire et environnemental de la circulation routière, ce thème fait la part belle au projet de maillage routier de contournement et dresse des constats dont la rédaction est révélatrice d'une vision très datée. Ainsi, en page 7, je lis : « La rocade de Bordeaux est sous-dimensionnée ». « Important retard de notre agglomération en matière de capacité routière ». Si bon nombre de propositions nous satisfont pleinement - billettique unique, droit à l'expérimentation tel que péage urbain, facilitation de covoiturage - celle-ci nous semble antinomique avec le retour en catimini d'un projet d'un autre âge : le grand contournement routier. Certes, le vocable a évolué dans cette nouvelle version de la contribution, mais il recouvre bien la même réalité et le même désir de répondre à la problématique réelle de l'engorgement de la rocade par de

nouveaux tuyaux, quand nous devrions nous concentrer sur l'évolution des usages et sur les contraintes à apporter au trafic routier des marchandises. Outre l'aberration écologique de ces nouveaux barreaux routiers, envisager de reporter le trafic de transit sur les territoires périphériques consiste simplement à exporter nos externalités négatives sans résoudre le problème à la source. De plus, nous rappelons que le trafic poids lourds représente entre 10 et 15 % du trafic sur la rocade. Ce faisant, nous n'aurons toujours pas réglé la question des déplacements pendulaires. À ce sujet, la contribution met en avant la proposition de cars express tout en insistant sur le refus de toute obligation de créer des voies réservées à cet effet. Or, il faut être clair : sans voies réservées, cela ne fonctionnera pas.

Enfin, pour terminer, concernant la transition énergétique et climatique, le volet consacré à l'énergie décline la volonté de la Métropole d'aller vers une plus grande décentralisation de la politique de transition énergétique, ce à quoi nous souscrivons pleinement. Nous partageons des propositions avancées telles que la création d'un fonds d'investissement de projet citoyen et l'affectation d'une partie de la taxe carbone au volet transition énergétique du SRADDET.

Concernant la production énergétique, nous attirons cependant l'attention sur le fait que le gisement d'énergies renouvelables ne se situe pas seulement sur les territoires ruraux, ce qui ne transparaît pas assez dans le document. Le solaire a, par exemple, un potentiel non-négligeable sur les toitures de nos tissus urbains et économiques, ce que notre PLU n'a pas suffisamment insufflé à notre grand regret.

Pour poursuivre sur la consommation d'espace, je laisse Pierre HURMIC terminer et conclure.

**M. le Président Alain JUPPE : Monsieur HURMIC.**

**M. Pierre HURMIC** : Oui, Monsieur le Président, mes chers collègues, j'aborderai un autre point que n'a pas évoqué notre collègue Sylvie CASSOU-SCHOTTE qui est le problème de l'artificialisation des sols, c'est-à-dire pour nous essentiellement l'aspect climatique dont nous considérons qu'il est totalement sous-évalué au niveau du document et que les engagements pris par ce schéma ne sont pas à la hauteur de cet enjeu.

Je voudrais d'abord souligner que nous avons un certain nombre d'obligations qui ne sont pas rappelées. C'est-à-dire que si l'on protège la biodiversité, Monsieur MANGON, ce n'est pas pour conserver à tout prix les petits oiseaux, c'est parce qu'il y a des impératifs internationaux qui font que nous avons cette obligation pour faire face au changement climatique. La COP21 nous assigne comme objectif de ne pas émettre plus de gaz à effet de serre que la biosphère ne peut en absorber. Encore faut-il que nous nous donnions les moyens de conserver cette biodiversité. Or précisément, ce sont les milieux naturels en bon état qui absorbent le carbone. Il est impératif de les conserver, et nous considérons que les propos que vous utilisez, les précautions oratoires auxquelles vous avez fait référence tout à l'heure, ne sont pas à la hauteur de l'enjeu. Vous dites : « Il faut graduer l'intensité urbaine », mais c'est « stopper l'artificialisation des sols » qu'il convient d'intégrer dans ce document. Et je note, Monsieur MANGON, cela me paraît quand même assez important, que le document que vous nous présentez aujourd'hui est très en retrait par rapport à ce qu'était le document de travail initial que j'ai sous les yeux du 9 juillet 2018 dans lequel il était indiqué, je cite, « Il faut suspendre l'artificialisation des sols ». On est passé de la suspension de l'artificialisation des sols qui est, je l'ai rappelé, un impératif climatique, à une espèce de rhétorique tout à fait conciliante qui consiste désormais à graduer l'intensité urbaine et à limiter la consommation d'espace pour l'urbanisation. Ce

n'est pas la même chose limiter et stopper. Pourquoi ? Pourquoi êtes-vous passé de l'arrêt qui était initialement prévu à une simple et prudente limitation ? Moi, je trouve cela particulièrement inquiétant qu'il n'y ait pas eu une volonté politique plus forte que celle qui avait été initialement envisagée. Je note que ce n'est pas un petit enjeu, notamment en Gironde. J'ai regardé ce que sont les chiffres de l'artificialisation des sols en Gironde. On est à +1100 ha par an, c'est-à-dire 3 ha par jour qui sont artificialisés. On est au-dessus de la moyenne nationale en termes d'artificialisation. On a 12 % de nos espaces qui sont déjà artificialisés, soit une artificialisation supérieure à la moyenne nationale qui est de 9 %. Donc, ce n'est pas un petit enjeu même localement et le SRADDET aurait été l'occasion précisément de mettre - passez-moi l'expression - le paquet là-dessus.

Et puis, dernier point que je voulais aussi aborder, je ne vois pas l'intérêt d'un schéma s'il est en-dessous des prescriptions légales. Les prescriptions légales, quelles vont-elles être très rapidement ? Le Plan biodiversité présenté par le Gouvernement le 4 juillet 2018 s'attaque clairement, dit-il, à l'artificialisation des sols, et il se fixe un objectif de zéro artificialisation. Donc, nous, on va avoir un schéma, j'ai envie de dire à cet égard, ridicule qui dit « Ah, non, mais nous, on limite. Zéro, cela nous fait trop peur ». Mais quel est l'intérêt d'un schéma qui est en-dessous des prescriptions légales ? On sera obligé d'appliquer la loi. Quelle est l'utilité de ce schéma s'il est en-dessous des obligations que nous imposera demain la loi ? Donc, autorisez-nous à vous faire part de notre déception qui va nous amener à voter contre.

Enfin, il y a d'autres sujets sur lesquels nous aurions pu revenir également tant le sujet est large, mais pour ne pas faire trop long, nous en resterons là, et vous indiquons que, pour l'ensemble de ces raisons, nous voterons contre cette délibération. Merci.

**M. le Président Alain JUPPE : Madame BOST.**

**Mme Christine BOST** : Merci Monsieur le Président. Réduire les déséquilibres, offrir de nouvelles perspectives de développement et de conditions de vie sur les territoires sont les objectifs qui sont portés par le SRADDET de la Région Nouvelle Aquitaine. L'exercice qui nous est demandé est d'indiquer comment la Métropole souhaite se positionner pour atteindre ces objectifs que l'on ne peut que partager. Il s'agit là d'une opportunité majeure pour définir les grands principes, pour mettre en place un certain nombre d'actions et un cadre opérationnel. Si nous partageons la très grande majorité des propositions émises par le groupe de travail qui a rédigé cette contribution, nous pouvons regretter qu'un certain nombre de questions n'aient pas été approfondies, au-delà de regretter également que le groupe de travail ait été restrictif dans sa composition puisque le groupe socialiste n'y a pas participé.

Parmi les thématiques que nous aurions aimé voir développer, j'en citerai trois : le développement économique, le développement équilibré du territoire et la question de la transition énergétique. S'agissant du développement économique, la contribution est très orientée pôles d'excellence, numérique, recherche et tourisme qui méritent en effet une place prépondérante. Cependant, l'impasse a été totalement faite sur les volets ESS (Economie sociale et solidaire), commerces de proximité et artisanat. Il n'est pas inutile de rappeler que ces trois champs représentent 90 000 emplois sur la Métropole, et que nous avons à aménager l'espace pour prévoir l'implantation de nouvelles activités.

Se pose également la question d'une meilleure répartition des zones d'emplois et d'une vigilance à maintenir sur le nécessaire rééquilibrage à l'échelle même de la Métropole. Il importe de veiller aux effets de concentration parfois trop importants qui génèrent des

difficultés de mobilité avec les flux domicile-travail toujours plus longs en distance, et toujours plus longs en temps.

Par ailleurs, il semblerait utile d'indiquer clairement le positionnement de la Métropole à l'égard du développement de l'urbanisme commercial. Nous sommes un territoire très productif en la matière et allons très rapidement être en prise avec des difficultés liées à la perte de vitesse de ce mode de commercialisation très concurrencé notamment par le commerce en ligne - rappelons que le chiffre d'affaires du commerce en ligne a été multiplié par 8 sur les dix dernières années - et concurrencé également par les consommations de modes alternatifs. Ce projet de contribution ne dit mot de cette question qui, à terme, risque de générer de véritables friches commerciales et urbaines.

S'agissant de l'aménagement équilibré du territoire, deux questions attirent notre attention. L'une concerne, cela a été indiqué par mon collègue Jean-Jacques PUYOBRAU, la présence de 21 quartiers prioritaires sur 14 communes de notre territoire qui en font une singularité régionale. Cette particularité qui nécessite toutes les attentions n'est que très succinctement évoquée dans le document. Cela aurait mérité, comme évoqué en Bureau, de le préciser comme notre engagement à concentrer nos efforts notamment en termes de développement de services publics et d'équipements de proximité sur ces territoires.

L'autre question, plus générale, relève du positionnement même de la Métropole à l'égard des autres territoires. Nous connaissons bien ici, en Gironde, l'inquiétude de nombre d'élus non métropolitains vis-à-vis de la Métropole, vis-à-vis de son attractivité, de sa capacité à capter prioritairement un grand nombre de richesses. Les actualités liées à la duplication potentielle du modèle lyonnais discutée en chambre ou peut-être dans les jardins secrets a, vous l'avez évidemment noté, mobilisé au-delà des clivages politiques un très grand nombre d'élus municipaux, mais également des citoyens qui ne veulent pas voir leur territoire se fragmenter. Notre rôle est bien de veiller à stimuler l'attractivité de notre Métropole, mais en prenant bien garde de ne pas renforcer certaines inégalités territoriales. Dans tous les cas, nos destins sont liés. Il existe une forte indépendance, interdépendance même les uns vis-à-vis des autres. La Métropole a besoin des ressources naturelles des autres territoires, l'exemple des champs captants du Médoc en est un, la côte atlantique, le patrimoine viticole et agricole en sont d'autres ; et les autres territoires ont besoin du rôle de locomotive, c'est indéniable, de la Métropole. Nous sommes, à ce titre, plutôt très favorables et satisfaits des coopérations territoriales engagées avec des territoires girondins, mais également avec des territoires hors département. Cette volonté de partage, de co-construction, permet de bâtir, voire de renforcer des relations de confiance qui sont extrêmement nécessaires. Nous aurons donc à l'avenir à veiller à ce que dans les faits, ces intentions se traduisent véritablement en actions. Nous avons d'ailleurs, nous aussi, tout à gagner, à accompagner une vision polycentrique de la Gironde qui signifie une juste répartition des emplois, des services et des populations. Si nous n'avions pas cette vision, nous pourrions nous retrouver dans une situation encore plus critique au regard des mobilités engendrant une perte de vitesse économique et des traces indélébiles en termes d'environnement. Tout est lié. *Big* n'est pas forcément *beautiful* et encore moins durable. Il me semble indispensable de démontrer que nos grandes collectivités sont capables d'accompagner les plus petits territoires dans leur émancipation. À ce titre, il est bon de garder à l'esprit que nos concitoyens n'ont que faire des périmètres institutionnels, mais sont bien plus préoccupés par notre capacité à travailler conjointement, de façon efficiente afin de répondre à leurs attentes en termes d'emploi et de cadre de vie. Je crois que c'est là notre seule mission.

La troisième thématique qui était abordée est certainement la plus urgente dans notre contribution à un schéma prospectif régional. Elle est d'inscrire notre Métropole dans le défi écologique qui s'impose tant pour adapter notre agglomération au changement climatique, que pour préserver notre biodiversité et nos ressources naturelles. Le constat

est posé depuis des années avec une acuité particulière ces derniers mois : l'appel des 15 000 scientifiques, le rapport du GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) et dernièrement du WWF (World Wide Fund for Nature ou Fonds mondial pour la nature). Tout un ensemble de diagnostics qui ne peut nous détourner de l'enjeu du réchauffement climatique et de ses conséquences en termes de qualité de vie et d'adaptation rapide de nos modèles d'aménagement, d'habitat, de déplacement et de gestion des ressources.

Des objectifs majeurs sont posés dans les thématiques 4 et 5, et nous saluons la place faite à l'agriculture, à la réduction de l'artificialisation des sols - même si, je partage les propos de Pierre HURMIC, nous aurions dû aller plus loin - la gestion des déchets ou encore la volonté de développer les énergies renouvelables.

Cependant, nous devons certainement aller encore plus loin et plus rapidement dans nos objectifs en matière de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre, de préservation de la qualité de l'air, de végétalisation de notre aire urbaine, de préservation de nos sols, et de notre ressource en eau. En bref, tout, ce qui constitue notre biodiversité.

Je conclurai donc sur cet enjeu de préservation de nos espaces de vie qui nous oblige à répondre plus fermement au défi du réchauffement climatique et nous conduira très certainement, dans les prochaines années, à réajuster notre modèle d'aménagement du territoire. Merci.

**M. le Président Alain JUPPE** : Monsieur TURON.

**M. Jean-Pierre TURON** : Je regrette que le fleuve ne soit pas plus présent dans ce document même s'il a été timidement introduit dans cette dernière version. Pourtant, s'il y a un élément structurant de notre territoire, c'est bien le fleuve. Je pourrais évoquer évidemment l'histoire, le développement urbain passé, présent, la question des franchissements, des grandes manifestations qui s'y déroulent, et puis, sur le plan économique, le tourisme ou la logistique. Et le fleuve paraît totalement effacé. C'est une chose sur laquelle je m'interroge : pourquoi, dans la durée, faire abstraction de ce fleuve comme s'il ne devait pas faire partie de notre ADN ?

**M. le Président Alain JUPPE** : Monsieur MANGON.

**M. Jacques MANGON** : Monsieur le Président, mes chers collègues, je remercie tous mes collègues pour la qualité de leurs contributions. Je vais tenter d'apporter quelques éléments.

Tout d'abord, Madame MELLIER mettait en exergue le fait qu'elle semblait trouver que nos propositions en matière de rail avaient une connotation limitée à celle de la Métropole. Pas du tout. Nous avons bien en tête que non seulement ce Plan rail doit concerner la Métropole avec ce que l'on a dit sur l'étoile ferroviaire et tous ses développements, mais aussi des liaisons imaginées avec le hors Métropole car bien entendu, la mobilité des Girondins ne s'arrête pas aux frontières administratives de la Métropole. Donc, c'est tout à fait dans notre intention, et il faudra que notamment le syndicat mixte pourvoie à des propositions très concrètes en la matière.

Certains, et j'y reviendrai dans ma réponse à d'autres de nos collègues, ont fait aussi une allusion au contournement. Nous en reparlerons tout à l'heure.

Monsieur PUYOBRAU considérait comme insuffisante la mise en avant de la nécessité du développement économique pour les quartiers de la politique de la ville. Ils sont cités comme une intention forte. Ils sont cités dans le préambule et ils sont recités dans le volet « Développement économique ». Je crois qu'après, on pourrait faire 4 ou 5 paragraphes. Ce qui compte surtout, c'est que derrière on mette des réalités. En tout cas, ils sont bien là, comme un objectif et une règle dans notre relation avec la Région sur ces sujets.

Madame CASSOU-SCHOTTE craignait que l'on mette en parallèle deux visions du développement, une vision vouée à l'excellence, et une autre vouée au pansement de diverses sortes. Ce n'est pas du tout cela. Simplement, on sait bien qu'il n'y a pas de classe qui fonctionne en ralentissant les bons élèves, et c'est souvent en trouvant des relations entre ceux-là et ceux qui ont plus de difficultés que l'on arrive à mettre tout le monde sur la voie du progrès. C'est tout simplement notre intention.

Elle a également objecté que rien n'était dit sur la requalification des zones commerciales entre autres, c'est pourtant une réalité de tous les jours de notre urbanisme. C'est vrai que dans beaucoup d'interventions, c'était comme oublié. Cela, c'est une contribution que nous aurons, qui aura à être traduite dans le SRADDET, mais le SRADDET est un document à l'échelle de la Région. Il ne faut pas demander au SRADDET de traduire tous nos objectifs typiquement métropolitains. Il y a cette confusion qui souvent s'est introduite et j'y reviendrai dans les remarques qui ont été faites par Pierre HURMIC.

Pierre HURMIC, justement, s'est beaucoup exprimé sur la question de l'artificialisation des sols, en considérant que ce qui était indiqué-là était un recul. Cher collègue, pas du tout. Vous avez mal lu ce qui est proposé. Quand on parle notamment de graduer l'intensité urbaine, ce n'est pas du tout pour reculer sur ce que nous faisons à la Métropole. Il a bien été dit que nous avons un objectif totalement affirmé de limiter à 50 %, c'est-à-dire de ne pas augmenter l'artificialisation des sols. Cet objectif est inscrit dans le PLU. Nous y tenons. Nous n'avons pas du tout l'intention d'y déroger. En revanche, ce que veut dire cette notion-là, c'est simplement que l'on ne peut pas demander aux territoires de l'aire d'influence métropolitaine dont on parlait, d'appliquer le même gradient, sinon, ce serait dramatique. Imaginez qu'à 40 km de la Métropole, on autorise d'artificialiser 50 % des zones rurales, ce serait un drame absolu. Et nous, ce que nous souhaitons, mais nous ne voulons pas l'imposer et proposer nous-mêmes des chiffres sinon on nous taxerait d'une vision impérialiste, c'est que les territoires qui sont extérieurs à la Métropole trouvent leurs propres règles. Sans doute dans certains endroits, ce sera 20 %, dans d'autres 10, peut-être dans d'autres 5 qui seront à urbaniser et pas plus. Donc, c'est l'inverse de ce que vous dites. C'est un défaut de compréhension. Peut-être nous sommes-nous mal exprimés, mais en tout cas, il n'y a vraiment aucune volonté de revenir en arrière, et ce que nous disons là, c'est une invitation aux territoires qui nous sont proches à prendre des règles aussi contraignantes que nous avons prises pour notre propre territoire.

Christine BOST faisait état d'un certain nombre de notions que nous partageons totalement, au moins dans les objectifs. Je n'ai pas de commentaires particuliers à faire là-dessus. Effectivement, la juste répartition des emplois, des services qu'elle appelait de ses vœux, c'est notre objectif. En même temps, je rappelle que l'économie n'est pas une notion administrée. Cela ne se décrète pas. Donc, on va faire tout ce que l'on pourra pour, mais il n'empêche que cela pourrait nous échapper pour partie .

Pour le reste, elle regrettait que l'économie sociale et solidaire ne soit pas plus citée. Effectivement, elle n'apparaît pas en tant que telle, mais c'est une préoccupation constante. Je reconnais qu'il aurait fallu la glisser quelque part. C'est peut-être encore possible.

Sur le développement d'urbanisme commercial, la critique que vous faites, ma chère collègue, je ne crois pas qu'elle soit tellement fondée. Ce que nous disons là n'est pas faible. Nous disons, pour la première fois dans un document qui est une expression métropolitaine, que désormais le développement d'urbanisme commercial doit être lié à une notion démographique. Or, vous le savez bien, les exemples abondent pour dire que dans le passé, cela n'a pas toujours été le cas. Il y a parfois eu des cas où c'était pour équilibrer des bilans d'opération d'aménagement que l'on mettait du développement commercial. Là, nous disons clairement que désormais, la Métropole souhaite que les éventuels développements d'urbanisme commercial soient complètement liés à des évolutions démographiques. C'est quand même une notion qui n'est pas mineure et qui indique bien que l'on a pris pleinement conscience d'un nouveau rapport à cette manière d'urbanisme.

Notre collègue TURON, praticien averti du fleuve, redit que peut-être ce n'est pas assez souligné. Je crois que clairement, c'est dans la tête de tous, y compris la Région, comme la Métropole. C'est dit. Faut-il le dire plus ? Ce qui compte surtout c'est que l'on fasse. Là encore, on peut faire des paragraphes et des paragraphes, nous sommes nombreux à souhaiter surtout que le rapport au fleuve continue à se développer, en particulier dans sa dimension économique.

J'espère n'avoir oublié personne.

**M. le Président Alain JUPPE** : Merci. Je voudrais simplement saluer le travail qui a été accompli sous l'impulsion de Jacques MANGON avec nos élus et nos services. Ce n'était pas évident. Il faut dire qu'au départ, la Région n'a pas fait preuve, peut-être, d'un esprit d'ouverture aussi important que celui que l'on aurait souhaité. On s'y est mis. On ne peut pas faire un SRADDET régional sans prendre en compte les objectifs de la Métropole, compte tenu du poids qui est le sien. Ce travail est perfectible, bien évidemment. Il y a sans doute des compléments à apporter sur le fleuve, sur les quartiers Politique de la ville, sur l'économie sociale et solidaire. Si j'ai bien compris, ce travail va se poursuivre puisque nous avons convenu avec le Président du Conseil régional de mettre en place un groupe de travail, élus, administration. Il serait bon d'ailleurs que dans ce groupe de travail tous les groupes politiques de notre assemblée soient représentés s'ils ne l'ont pas été dans le travail préparatoire.

Juste deux observations sur deux sujets qui ont été abordés. D'abord, le contournement de Bordeaux. Il est incontournable. Quand j'entends dire que le trafic de poids lourds, qui ne disparaîtra pas - il faut espérer que ce seront des poids lourds propres, pas des poids lourds polluants - ne représente que 10 à 15 % du trafic sur la rocade. Je connais cet argument qui n'est absolument pas convaincant. D'abord, il est calculé en nombre de véhicules et pas en surface occupée au sol. Un poids lourd que je sache, c'est 3 véhicules individuels. Donc, on arrive à des taux plutôt de 20 à 25 %. Mais même 10 à 15 %, c'est la différence entre la congestion et la fluidité. D'une manière ou d'une autre, je ne sais pas comment, c'est un dossier qui sera très difficile à faire avancer, il faudra bien que l'on envisage cette question du contournement. Toutes les grandes agglomérations françaises ont géré cette question que, pour l'instant, nous avons mise au frigidaire.

Deuxièmement, sur les relations entre la Métropole et les territoires hors Métropole, je voudrais me réjouir de ce que nous avons fait par les coopérations bilatérales avec certains EPCI (Etablissement public de coopération intercommunale) et nous continuons avec d'autres dans cette vision d'une Métropole coopérative. Je voudrais surtout dire qu'il faut arrêter, pour des raisons politiciennes, de dresser les communes hors Métropole contre la Métropole parce que cela ne correspond pas à la vérité. Dire que la Métropole aspire la totalité ou l'essentiel de l'activité économique, c'est un non-sens. Les entreprises

viennent en Gironde pour la Métropole. Et ensuite, il faut évidemment faire en sorte que leur installation se diffuse sur l'ensemble du territoire, mais elles ne viendront pas spontanément en dehors de l'attractivité de la Métropole.

Sur le plan démographique, d'après les chiffres que m'a communiqués récemment le Président du Conseil départemental lui-même, depuis 10 ans, la croissance de la population hors Métropole a été plus rapide que dans la Métropole. L'ensemble du territoire girardin, ce n'est pas vrai peut-être dans tous les départements, mais l'ensemble des territoires girardins profitent du développement de la Métropole, et c'est dans cet esprit de complémentarité qu'il faut continuer à travailler. Certains peuvent avoir leur jardin secret, mais d'autres ont leur pré carré, et ce n'est pas en se barricadant dans son pré carré que l'on fera lancer les choses.

Cela dit, sous réserve d'améliorer ce document, de le perfectionner, je le mets aux voix pour que nous puissions l'adresser au Conseil régional. Qui vote contre ? Qui s'abstient ? Je vous remercie et nous passons à la suite.

### 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 JOANDET, Monsieur PADIE**

**M. Clément ROSSIGNOL-PUECH : Madame Agnès VERSEPUY :** « Construction d'un stade nautique métropolitain à Mérignac – Choix du mode de gestion – Création d'un groupement d'autorités concédantes entre Bordeaux Métropole et la commune de Mérignac – Lancement d'une concession de service public pour le financement, la construction et l'exploitation de l'équipement d'intérêt métropolitain – Décision – Autorisation. »

**M. le Président Alain JUPPE :** Madame la Vice-Présidente ?

### **Mme VERSEPUY**

**(n°51) Construction d'un stade nautique métropolitain à Mérignac - Choix du mode de gestion - Création d'un groupement d'autorités concédantes entre Bordeaux Métropole et la commune de Mérignac - lancement d'une concession de service public pour le financement, la construction et l'exploitation de l'équipement d'intérêt métropolitain - Décision - Autorisation**

**Agnès VERSEPUY** présente le dossier.

**M. le Président Alain JUPPE :** Merci. Monsieur GUICHARD.

**M. Max GUICHARD :** Monsieur le Président, mes chers collègues, s'il y a aujourd'hui un point d'accord entre nous tous, c'est que notre Métropole a l'utilité, le besoin d'un stade nautique et qu'il soit construit sur la Ville de Mérignac. Je dis « aujourd'hui », car il n'en fut

pas toujours ainsi tant quelques communes de notre agglomération revendiquaient un tel projet, parfois d'ailleurs de manière techniquement abusive, comme par exemple en s'appuyant sur l'agrandissement d'une piscine existante. Chacun s'y reconnaîtra. Membre du COPIL (Comité de pilotage) qui avait en charge de faire ce choix, je me souviens de ces débats compétitifs où l'intérêt général était relégué au second plan. Nous renouvelons ce choix, mais qui ne doit pas venir en concurrence avec le Plan piscine métropolitain lequel reste d'une urgence absolue. Aussi l'exigence d'une somme de 20 millions d'euros, toutes participations métropolitaines comprises, c'est-à-dire en deux parties, et en dehors de ce stade nautique, reste d'actualité pour ce Plan piscine en cours de réalisation. Mais comme trop souvent, nous retombons face à un choix de gestion publique ou privée. L'immense majorité de nos piscines est gérée sous la forme publique directe. Ce choix est d'autant plus incontournable qu'elle concerne en priorité nos scolaires et notre mouvement associatif. Cette gestion a fait ses preuves depuis 80 ans. Or, voilà que vous nous proposez de passer en concession. Si je ne me trompe, mais sûrement que certains ici me feront la démonstration inverse, ce qui guide un investisseur ou gestionnaire privé, c'est bien d'avoir un retour sonnante et trébuchant. Si nos piscines sont déficitaires, il faudra que le concessionnaire trouve de l'argent. Malheureusement, nous connaissons trop bien le processus. Il faudra d'une part que la collectivité fasse un joli chèque, mais il est fort à parier que les usagers aussi soient obligés de mettre la main au portefeuille. Donc nous allons passer d'un service public accessible à tous, à un loisir qui demandera aux familles de regarder la faisabilité de cette sortie. Et nous voyons bien que, partant de cet exemple, d'autres communes sont prêtes à s'engouffrer dans ce processus. Ce serait là une grande erreur, et pour notre part, nous combattons fermement cette dérive qui ferait sortir les piscines des logiques de service public pour les faire entrer dans des logiques marchandes. Nous ne pouvons donc accepter les conclusions de cette délibération qui ne font apparaître à aucun moment parmi les études celles de la régie. Nous savons que ce n'est pas un oubli, mais bien une volonté, certes, pour faire face aux conséquences d'une politique libérale qui, depuis de nombreuses années, réduit considérablement les dotations de nos collectivités.

Monsieur le Président, Monsieur le Premier Vice-Président et Maire de Mérignac, chers collègues, vous avez toujours, hélas, soutenu cette désastreuse politique, malgré nos appels à s'y opposer maintes fois répétés ici. Vous comprendrez, malgré notre attachement renouvelé à cet investissement, que nous ne pouvons vous soutenir dans cette dérive économique qu'est la concession et ainsi, vous nous amenez à voter contre cette délibération. Merci.

**M. le Président Alain JUPPE** : Merci. Monsieur ANZIANI.

**M. Alain ANZIANI** : Monsieur le Président, mes chers collègues, je voudrais évidemment me féliciter de ce projet qui a de multiples intérêts, et qui a d'abord un intérêt métropolitain certain. Cela a été rappelé tout à l'heure par Agnès VERSEPUY, on va d'abord renforcer le pôle sportif de la Métropole et donc de l'agglomération d'une façon très significative. Un tel équipement n'existe pas, on le voit très nettement sur une carte de France, en dehors de Limoges, et en dehors de Montpellier. Donc, dans un très grand quart Sud-Ouest de la France, il n'y aura pas un équipement de cette nature et je crois que c'est évidemment un atout supplémentaire pour notre Métropole.

C'est un équipement qui pourra, en particulier, accueillir des compétitions que nous ne pouvons pas aujourd'hui satisfaire. Nous avons fait un choix très raisonnable aussi de ne pas accueillir certaines compétitions, ce que l'on appelle les championnats de France Élite, pour ne pas alourdir le projet, mais nous pourrions accueillir d'autres types de compétitions. Donc, c'est d'un intérêt majeur pour notre Métropole. C'est également d'un intérêt majeur pour nos habitants puisque l'on va pouvoir améliorer la superficie du plan d'eau. La

superficie du plan d'eau de Mérignac va être doublée. C'est évidemment intéressant pour les habitants de Mérignac. Ce sera intéressant pour les habitants de l'ensemble de la Métropole puisque c'est un équipement d'intérêt métropolitain, et je rappelle que, par exemple, le tarif sera le même évidemment pour tous les habitants de la Métropole.

Je crois que c'est un intérêt métropolitain qui se fait dans un cadre financier raisonnable. C'est un lourd investissement, comment ne pas le constater ? La technique de la concession de service public, en fait, s'imposait. Je comprends bien les objections qui peuvent être formulées. Il y en a une qui paraît tout à fait essentielle en faveur de la concession, c'est que si nous ne recourons pas à la concession, nous ne faisons pas le stade nautique d'intérêt métropolitain tout simplement. La concession a cet intérêt majeur de pouvoir lisser cet investissement sur une vingtaine d'années en dehors de l'apport initial à la fois de la Métropole et de la Ville de Mérignac. Cela aura un coût, bien entendu, mais si nous ne le faisons pas, nous n'avons pas les moyens aujourd'hui de financer un tel équipement. Je crois qu'il faut se le dire.

Et puis, l'autre intérêt, c'est également de confier à l'exploitant évidemment le suivi de cet équipement, mais également les risques en cas de pertes d'exploitation. De le mettre aussi devant ses responsabilités. Il sera associé à la conception, à la réalisation, à l'entretien et à l'ensemble de la maintenance, et donc ensuite, après, à l'exploitation. Il y aura donc une très forte cohérence qui reposera sur ce concessionnaire.

On peut toujours avoir des débats que je considère tout à fait intéressants, mais que je qualifierai de très politiques. La vérité, c'est que si on souhaite une régie, alors on ne peut pas faire de stade nautique ici ou ailleurs. Donc, il faut se donner les moyens juridiques également de notre volonté.

J'ajouterai pour terminer que la répartition de la charge entre la Métropole et la Ville de Mérignac me paraît tout à fait équitable. La Ville de Mérignac va prendre sa part comme il est bien normal, la Métropole prendra la sienne en tant que propriétaire de l'ouvrage. Donc, je crois que nous avons trouvé une répartition qui permet aux uns et aux autres d'arriver à assumer chacun ses responsabilités.

Je conclurai pas sans avoir vraiment des remerciements très sincères envers Agnès VERSEPUY qui a porté ce projet. Évidemment aussi à Patrick BOBET qui était un membre éminent du Comité de pilotage, à tous les autres élus, aux services de la Métropole, et, bien entendu, j'adresse également mes remerciements au Président de la Métropole qui a toujours cru en ce beau projet.

**M. le Président Alain JUPPE** : Merci. Monsieur JOANDET.

**M. Franck JOANDET** : Monsieur le Président, chers collègues, cette délibération intervient dans un contexte qui est véritablement très compliqué actuellement pour les nageurs et les écoliers de l'agglomération. En effet, le diagnostic réalisé par l'AMO (Assistance à maîtrise d'ouvrage) avait mis en évidence l'état important des besoins en matière de surface d'eau sur la Métropole. Vous savez qu'actuellement, il y a de nombreuses fermetures liées au vieillissement des équipements existants qui compliquent fortement l'équation liée aux piscines. Notre groupe porte depuis longtemps le projet d'un schéma directeur des équipements sportifs métropolitains notamment nautiques. Nous avons toujours plaidé pour la prise de compétence sur ce sujet, convaincus que pour des équipements de cette importance, la réponse ne pouvait être que métropolitaine. À défaut d'un consensus sur ce sujet, le projet de stade nautique de Mérignac constitue tout de même le premier équipement nautique véritablement métropolitain, et nous saluons cette avancée.

Il offre aussi, pour la première fois, la perspective d'une tarification métropolitaine pour ce type d'équipement. Nous nous étions exprimés à plusieurs reprises sur la pertinence de réfléchir à une harmonisation de ces tarifs à l'échelle métropolitaine, car vous le savez de réelles disparités existent entre les différents territoires. S'il est logique que chaque commune reste libre de sa politique tarifaire, du fait d'assumer les charges de fonctionnement, il n'est pas scandaleux que la Métropole puisse inciter à une certaine harmonisation pour plus d'équité entre les citoyens de l'agglomération, le public des piscines dépassant souvent le cadre communal.

Pour en revenir au projet de Mérignac, le mode de gestion retenu apparaît comme celui le plus à même de faire face aux aléas de la construction, fréquents sur ce type d'équipement. Il me semble néanmoins intéressant d'explorer plus avant la possibilité d'optimiser l'apport initial. Nous aurions tort de nous priver de l'opportunité de faire des économies sur la durée du contrat si ce qui nous a été indiqué dans le rapport est exact. Nous voterons favorablement ce projet.

**M. le Président Alain JUPPE** : Monsieur CHAUSSET.

**M. Gérard CHAUSSET** : Oui, Monsieur le Président, chers collègues, je soutiendrai, bien sûr, ce dossier. Il y a déjà eu pas mal d'interventions, je ne vais donc pas en rajouter. Voilà, merci.

**M. le Président Alain JUPPE** : Monsieur RAYNAL.

**M. Franck RAYNAL** : Oui, merci Monsieur le Président, mes chers collègues, je ne reviendrai ni sur l'opportunité, ni sur la localisation à Mérignac, ni même sur les clés de répartition des efforts d'investissement respectifs de la Métropole et de la commune de Mérignac qui me semblent parfaitement conformes aux décisions antérieures. Je ne reviendrai pas non plus sur le choix de la concession qui, pour ma part, ne me choque pas.

En revanche, je souhaite revenir sur la répartition de la charge de fonctionnement. Je me situerai ainsi dans la stricte continuité des positions exprimées lors du Conseil de 2 décembre 2016 qui a établi les principes de ce nouveau stade nautique d'intérêt métropolitain. C'est donc un droit de suite. Je commencerai ainsi par citer Alain ANZIANI qui, lors de cette séance, a déclaré « La Ville de Mérignac a participé d'une façon forte aux dépenses de construction, et en assumera le fonctionnement. Chacun d'entre nous, nous savons ce que veut dire le fonctionnement. Nous assumons le fonctionnement y compris pour la Métropole ». J'avais alors, à mon tour, déclaré : « Je salue et souligne ce qu'a rappelé Alain ANZIANI, le fonctionnement incombera à la ville de Mérignac. C'est un gros engagement... » et j'avais insisté « ... il faut le souligner ». Aujourd'hui, ce qui nous est présenté n'est pas conforme à ce qui a été dit, il y a maintenant moins de 2 ans. Mérignac paiera pour le fonctionnement de ce stade nautique, non pas 100 %, mais à 60 %. Je ne parle ni de l'investissement, ni des grosses réparations, ni de tout ce qui a trait aux responsabilités du propriétaire. C'est 60 % du déficit pour un montant évalué à 680 000 euros par an. 680 000 euros par an de contribution au fonctionnement pour un stade nautique qui plus est de cette importance, c'est très modeste au regard de l'équipement d'ampleur considéré. Et surtout, au-delà, c'est très novateur comme conception des contributions respectives de la Métropole et de la commune d'accueil aux charges de fonctionnement d'un équipement d'intérêt métropolitain. En effet, tous les équipements déjà transférés à la Métropole voient l'intégralité de leurs charges de fonctionnement

financée par la commune qui les accueille. Pour le stade nautique de Mérignac, nous nous apprêtons à consacrer une nouvelle doctrine, et il n'est pas interdit de penser que les prochaines discussions des CODEV (Contrat de Développement) avec les communes concernées seront abordées avec un nouveau regard. Je ne voterai pas contre cette délibération, je ne m'abstiendrai pas non plus, mais je tenais à ce que chacun ait conscience de cette considérable et non-anticipée évolution. Merci.

**M. le Président Alain JUPPE** : Je ne vois, dans ce qui vous est proposé, aucune considérable évolution. Certes, ce qui avait été dit, il y a quelques mois, ne correspond pas très exactement à ce qui vous est proposé, mais nous avons décidé d'aller dans ce sens ensemble au Bureau. Il n'y a rien de choquant dans le fait de faire évoluer les choses.

D'abord, on ne doit pas avoir peur des novations, et deuxièmement, on n'a pas beaucoup d'exemples d'équipements d'intérêt métropolitain dont l'exploitation soit partagée entre la commune et la Métropole. Je ne pense pas que la Ville de Bordeaux soit prête à prendre en charge une partie de l'exploitation du stade, par exemple, qui n'a pas de vocation municipale stricte, qui n'a qu'une vocation métropolitaine. Donc il me semble que tout ceci a été bien étudié, est tout à fait équilibré et équitable, et je ne vois pas en quoi cela peut avoir une influence sur les CODEV qui, de mon point de vue, ne traitent pas des équipements d'intérêt métropolitain.

C'est la raison pour laquelle je mets aux voix ce projet. Il y a la divergence du groupe communiste sur le mode de gestion et sur la concession, on la connaît. Max GUICHARD vient de l'exprimer. Donc, le groupe communiste vote contre. Y a-t-il des abstentions ? Je vous remercie.

**Majorité**

**Abstention : Monsieur MILLET, Madame PEYRE**

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

Nous passons à la suite.

**M. Clément ROSSIGNOL-PUECH** : Délégation de Monsieur DUCHÈNE, délibération n° 54 : « Opération d'intérêt national Bordeaux Euratlantique. Zone d'aménagement concerté (ZAC) Garonne Eiffel – Étude d'impact – Avis de Bordeaux Métropole »

**M. DUCHENE**

**(n°54) Opération d'intérêt national (OIN) BORDEAUX EURATLANTIQUE - Zone d'aménagement concerté (ZAC) Garonne Eiffel - Etude d'impact - Avis de Bordeaux Métropole**

**M. Michel DUCHÈNE** présente le dossier.

**M. le Président Alain JUPPE** : Merci. Qui souhaite s'exprimer sur ce sujet ?  
**Monsieur PUYOBRAU**.

**M. Jean-Jacques PUYOBRAU** : Merci, Monsieur le Président, Monsieur le Vice-Président, mes chers collègues, bien sûr mon avis sera un avis positif. Toutefois, je tiens à rendre compte dans cette assemblée du vote à l'unanimité lors du Conseil municipal de la commune de Floirac qui a eu lieu le 29 octobre.

S'agissant de remarques strictement floiracaises, il me semble néanmoins que ces réflexions ont un impact sur l'ensemble du projet pour notre Métropole. Bien entendu, vous le comprendrez bien, il ne s'agit pas de ma part de vouloir bloquer quelques projets que ce soit, notamment celui-ci, mais au contraire de le rendre plus acceptable dans la mesure du possible.

Donc, j'interviendrai sur trois sujets : la mobilité, le PPRI (Plan de prévention des risques contre les inondations) et l'évolution du dossier de création.

Sur les mobilités, nous avons remarqué que l'étude des déplacements multimodaux réalisée dans le cadre de l'étude d'impact semble reposer sur des postulats de base incomplets. En effet, s'agissant de la ligne 8 du SDODM dite Bassens-Campus, celle-ci n'est pas prévue en TCSP au SDODM. Sur la ligne 9 du SDODM, dite de Pont à pont, nous ne disposons pas d'éléments suffisamment développés dans le cadre de sa projection et nous pouvons estimer au stade du projet que la ligne TCSP réalisée en concomitance du projet urbain n'est pas tout à fait au rendez-vous escompté. En effet, la ligne est conditionnée par l'ouverture du faisceau ferroviaire de Cracovie, la reconfiguration de la Place Latule, de la Libération, d'un passage sur la Brazzaligne, de la trémie de la Benauge, de la requalification de la voie Eymet, et enfin du réaménagement des boulevards. Tout cela me semble suffisamment lourd, important et ne me paraît pas être au rendez-vous. De même, il apparaît essentiel que l'étude d'impact puisse apporter des mesures concrètes et plus détaillées quant à l'interaction des éléments de mutation urbaine, intéressant les villes de Bordeaux, et de Floirac, mais aussi de Cenon, qui retentiront indéniablement sur le bassin de vie du projet de territoire Cœur plaine Rive droite plus largement.

Pour ces raisons, je souhaiterais qu'une nouvelle étude de déplacement soit effectuée pour prendre en compte l'ensemble de ces paramètres. Cette étude devra notamment associer les différents acteurs publics en charge des mobilités sur le territoire girondin de manière générale, et sur la Métropole plus particulièrement. Plus concrètement, il s'agirait de développer la réflexion sur le covoiturage, sur les parcs-relais en entrée de Métropole, extra-rocade ou encore du développement plus poussé du TCSP.

Parmi ces modes de transport alternatifs, le transport fluvial doit être inscrit clairement comme l'un des modes de transport en commun utiles au projet ainsi que la réactivation - cela a été dit tout à l'heure au cours d'un précédent projet de délibération - de la ceinture du TER. Par ailleurs, je confirme que la commune de Floirac est toujours d'accord pour accueillir sur un foncier dédié, un dépôt de bus.

Par rapport au risque inondation, je rappelle la carte des zones inconstructibles. Dans le rapport, page 255, il est mis en avant que 5 îlots du sud de la ZAC (Zone d'aménagement concerté) sont inconstructibles alors que des îlots semblent y être programmés. Je m'interroge sur le niveau de prise en compte des ouvrages hydrauliques de Garonne Eiffel dans les modélisations effectuées par l'État concernant le risque inondation. Je déplore en ce sens que les 22 millions d'euros mis pour la réhabilitation des digues et portés en grande majorité par nos collectivités ne suffisent pas à l'État pour considérer le niveau de reprise des digues et leur rôle de défense face à ce risque. En ce sens, l'application des

cotes de seuil, si elle ne revient pas à mettre à néant l'utilité de la digue, demeure totalement inadaptée à la réalité et ne mesure pas les conséquences pour les usagers ou encore le développement urbain plus globalement. Je m'interroge même sur l'évolution du plan guide au regard de ce risque inondation qui semble perdurer, si j'en crois les dires de l'État. Je préconise donc l'étude précise du niveau de compatibilité au plan de prévention contre le risque inondation.

Enfin, s'agissant de l'évolution du dossier création, dossier de réalisation, enjeux socio-économiques, je souhaite rappeler que la ZAC (Zone d'aménagement concerté) permettra de créer environ 9 000 logements sur 20 ans et d'accueillir une future population d'environ 19 000 habitants. La diversité des logements répondra, bien entendu, aux exigences du programme local de l'habitat en termes de mixité sociale et intergénérationnelle. Les équipements publics seront, bien entendu, au rendez-vous. La réalisation de la ZAC devrait générer environ 10 000 emplois et nous ne pouvons que nous en féliciter. Toutefois, l'impact de la programmation tel que présenté dans l'étude n'est pas apprécié à l'échelle des communes pour lesquelles il existe des enjeux financiers liés aux besoins générés par les projets. Je demande donc plus de précision quant à la répartition de la programmation urbaine sur les deux villes de Bordeaux et Floirac, dans l'optique de permettre aux décideurs publics et opérateurs privés de disposer d'une vision de territoire la plus cohérente et la plus durable possible. Les liens entre développement économique et emploi doivent pouvoir être objectivés comme source de développement pérenne des nouveaux quartiers et au-delà. Je souhaite enfin que soit précisé à quelle programmation urbaine fait référence la mention des 50 000 m<sup>2</sup> du SDP (Surface de plancher) des fonciers non cédés par l'EPA (Etablissement public d'aménagement), et à quel secteur géographique ces fonciers correspondent. Je vous remercie.

**M. le Président Alain JUPPE : Madame CASSOU-SCHOTTE.**

**Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE :** Monsieur le Président, chers collègues, l'actualisation de cette étude d'impact pourrait paraître satisfaisante, pourtant, elle soulève quelques interrogations.

La première porte sur la prise en compte du volet mobilité, comme cela a été dit. La ZAC Garonne Eiffel, c'est 19 000 nouveaux habitants, mais sur la Rive Droite, ce n'est pas le seul projet d'envergure. La ZAC Bastide Niel, environ 10 000 habitants. Brazza, 6 500 habitants, soit près de 40 000 nouveaux habitants sur cette plaine Rive Droite en 10-15 ans, et cela sans compter les projets urbains que peuvent avoir Cenon et Lormont par ailleurs. Pour l'heure, un TCSP est prévu sur la ZAC, mais nous constatons un important décalage entre les programmes immobiliers d'envergure et les programmes structurants de transport. Il nous semble que la Métropole s'affranchit de plus en plus des priorités du SDODM dont faisait partie la liaison TCSP pont à pont. Même si le Pont Simone Veil prend du retard, il faut intégrer d'ores et déjà cette liaison dans l'aménagement, comme la navette fluviale d'ailleurs, au risque de voir la thrombose gagner un peu plus du terrain sur la Rive Droite.

Notre deuxième question ou inquiétude concerne l'attention qui doit être portée à la biodiversité. Il est essentiel de la préserver. Cela semble être pris en compte, toutefois quels sont les garanties et le suivi qui permettent de contrôler ces engagements ? Si nous sommes vigilants sur ce point, c'est que le déclin de la biodiversité est vertigineux : moins 60 % à l'échelle mondiale en 40 ans. C'est principalement la disparition des habitats par l'artificialisation des sols qui est responsable de ce déclin, d'où le rôle majeur des zones humides et des corridors écologiques.

Enfin, problème crucial concernant le risque inondation, Monsieur le Président : dans quelques jours, vous allez réceptionner le chantier de renforcement des berges et des digues de Garonne, nous aimerions connaître les derniers éléments à votre connaissance concernant cette problématique du PPRI.

Cette réserve et toutes ces réserves n'étant pas levées, notre groupe s'abstiendra sur cette délibération.

Pour conclure, outre la nécessité de respecter la mixité fonctionnelle au niveau des deux communes, Bordeaux et Floirac, nous attirons à nouveau votre attention sur les besoins énormes en termes de prise en compte des publics fragiles, de prise en charge de nos aînés et du vieillissement de la population, comme nous l'avons déjà évoqué lors du vote de la convention-cadre du 29 septembre 2017.

**M. le Président Alain JUPPE** : Merci. Monsieur SUBRENAT.

**M. Kévin SUBRENAT** : Merci Monsieur le Président. Pour répondre à quelques interrogations sur les fameuses digues qui vont être inaugurées la semaine prochaine, le coût consolidé est de l'ordre de 20 millions d'euros TTC sur lequel nous allons, bien entendu, récupérer la TVA. Et quant à leur prise en compte par les services de l'État dans le futur PPRI qui est en cours d'élaboration, nous nous battons avec Monsieur le Président pour que ces digues-là, mais aussi les digues que nous allons réhabiliter, à savoir la presqu'île d'Ambès, la partie Bordeaux Nord et enfin la partie Bègles soient également - en tous les cas c'est notre volonté - prises en compte dans le futur PPRI. Il a d'ailleurs beaucoup de retard, donc on espère que ce retard permettra la prise en compte de ces digues. Néanmoins, la partie Euratlantique est traitée différemment puisque, théoriquement, ces digues-là ont fait l'objet d'une validation par les services de l'État pour que cette prise en compte et les permis de construire soient débloqués tout en ayant un PPRI en cours d'élaboration.

**M. le Président Alain JUPPE** : Sur ce sujet, je viens de saisir Monsieur le Préfet pour qu'effectivement la situation puisse être débloquée. Le débat est de savoir si les travaux que nous avons réalisés pour 20 millions d'euros permettent d'avoir des digues pérennes ou non.

**M. Kévin SUBRENAT** : Monsieur le Président, il n'y a pas de débat ...

**M. le Président Alain JUPPE** : Si, il y a débat, je n'ai pas aujourd'hui la réponse du Préfet que j'ai actionné à plusieurs reprises et les services nous donnent pour indication, aujourd'hui, qu'il y a interrogation. J'espère que cette interrogation sera levée le plus vite possible et j'attends la réponse du Préfet pour que l'on ait la possibilité de débloquer les permis de construire.

Monsieur DUCHÈNE, est-ce que vous voulez répondre aux observations de Monsieur PUYOBRAU ?

**M. Michel DUCHÈNE** : Oui, Monsieur le Président pour le remercier de ses propositions très positives.

Concernant le TCSP, je pense qu'EPA Euratlantique et les équipes n'ont pas voulu mettre en avant des tracés de transport en commun sans que soit levé un certain nombre de conditions. La volonté aujourd'hui est bien de développer un réseau de transport en commun qui soit le plus fiable possible, mais nous dépendons parfois de décisions extérieures à la Métropole.

Concernant l'étude de déplacement, il y a régulièrement des études sur ce sujet au sein de l'EPA. Si une étude spécifique était nécessaire, il faudrait la mener, mais à condition que l'on ait de la part de nos partenaires des positions fermes et définitives avant de dépenser de l'argent dans une étude qui reviendrait finalement cher face à leurs décisions.

Concernant le dépôt de bus, c'est en débat.

Pour le PPRI, pour la page 255 ce sont les deux îlots, et nous espérons tous que ces îlots seront constructibles. Mais vous savez que nous dépendons des services de l'État et que les discussions sont quotidiennes.

Pour répondre à ma collègue CASSOU-SCHOTTE, je suis un peu surpris de l'abstention de son groupe. Quand on lit ce document, c'est une réponse à toutes les questions posées aussi bien en commission que dans les réunions de travail. C'est un document qui est très large, et qui ouvre des possibilités. Il se termine par celle de travailler encore sur le TCSP et sur les problèmes d'écologie et d'inondation. Je pense que c'est un document plutôt positif dans lequel son groupe se retrouvera. Voilà, c'est tout. Merci.

**M. le Président Alain JUPPE** : Si j'ai bien compris, ce que nous proposons, c'est un avis favorable « sous réserve » avec des observations qui correspondent à ce qui a été demandé par Monsieur PUYOBRAU et aussi en partie par Madame CASSOU-SCHOTTE à savoir la poursuite d'un travail avec l'établissement public Bordeaux Euratlantique sur la question des mobilités, sur la réalisation des TCSP, sur les enjeux de développement durable, et en particulier sur la question inondation et sur un certain nombre de sujets techniques, comme les réseaux de chaleur, les réseaux d'eaux usées et pluviales, les travaux de confortement de la digue. On va continuer à travailler. Notre avis est favorable sous réserve que ces études complémentaires nous donnent satisfaction.

On n'a pas évoqué non plus la question que je connais moins bien de l'évolution du centre Matteotti.

**M. Michel DUCHÈNE** : Oui, c'est bien indiqué dans le document. Il est rappelé que « S'agissant de son évolution, son devenir et celui des activités du Centre Deschamps, aussi bien emprise au sol suffisante, bâtiments, usage, non superposition de fonctions relèvent de la maîtrise d'ouvrage de Bordeaux Métropole. Les usages à terme du centre Matteotti sont à ce jour encore à préciser. »

**M. le Président Alain JUPPE** : Donc je vous propose un avis favorable à condition que nos observations soient prises en compte et que le travail avec l'établissement public Bordeaux Euratlantique se poursuive sur tous ces sujets.

Qui vote contre ? Qui s'abstient ? Je vous remercie.

**Unanimité des suffrages exprimés**  
**Abstention : Monsieur ROSSIGNOL-**  
**PUECH, Madame BOUTHEAU, Madame**  
**CASSOU-SCHOTTE, Monsieur CHAUSSET,**  
**Monsieur HURMIC, Monsieur JOANDET**

Dossier suivant.

**M. DUCHENE**

**(n°57) Bordeaux - ZAC Bastide Niel - Acquisition de terrains auprès de la SAS Bastide Niel - îlots B017 et B018 - Décision - Autorisation**

**M. Michel DUCHÈNE** présente le dossier.

**M. le Président Alain JUPPE** : Madame AJON.

**Mme Emmanuelle AJON** : Merci. Monsieur le Président, chers collègues, nous sommes appelés à voter pour le rachat de deux îlots de la ZAC Bastide Niel correspondant aux hangars actuellement occupés par Darwin abritant d'une part le *skate-park*, d'autre part des locaux associatifs comprenant notamment le dépôt Emmaüs. Dans ce dossier, plusieurs points interrogent, et pour commencer l'opportunité de ce rachat. En effet, les différentes parties n'ayant pas été concertées, nous n'avons aujourd'hui aucune assurance quant à la volonté ou la possibilité pour Darwin et les associations occupantes aujourd'hui de racheter ou de louer ces terrains, et si tel est le cas, à quel prix. Cette opération financière coûteuse risque donc d'accoucher d'une souris.

La deuxième interrogation est donc, en effet, le coût de cette opération. Une opération coûteuse, car il convient de faire un petit retour en arrière sur ces emprises. Lors du Conseil du 27 janvier 2017, la Métropole vendait parmi d'autres la parcelle AZ34 à l'aménageur SAS Bastide Niel, comme prévu dans le programme de la ZAC au prix de 120 euros par mètre carré hors taxes. Ce qui représentait donc, à l'époque, pour les deux lots de 5 261 m<sup>2</sup>, un gain d'environ 600 000 euros pour la collectivité, hors taxes puisque cette parcelle n'était pas soumise alors à la TVA. Or, aujourd'hui, la délibération proposée nous demande de voter le rachat de ces deux mêmes terrains au prix de 3 millions d'euros hors taxes, soit 570 euros le mètre carré, à 18 mois d'intervalle. Le prix au mètre carré a donc quintuplé, portant le préjudice pour Bordeaux Métropole à 2,4 millions d'euros auxquels se rajoutent 600 000 euros de TVA qui serait apparemment nouvellement applicable. Un manque à gagner total qui se chiffre donc à 3 millions d'euros. Il est entendu que cette énorme plus-value pour la SAS Bastide Niel est légitimée par l'estimation de France Domaines. Précisons tout de même que cette estimation est basée sur le bilan prévisionnel de la ZAC fourni par le vendeur et uniquement sur cette pièce. Pour faire simple, ces 3 millions d'euros d'écart correspondent en fait au bénéfice prévu par l'aménageur sur ces deux îlots. La pilule est tout de même un peu dure à avaler. Que le promoteur se sente

lésé est un sentiment légitime au vu de la programmation initiale de la ZAC. Pour autant, nous ne pouvons pas laisser ces terrains être pris en otage, où la caution serait fixée en fonction de recettes prévisionnelles fournies par le vendeur et sans que celui-ci n'ait eu à construire, aménager ou commercialiser quoi que ce soit. On peut imaginer que sur les 36 ha de la ZAC le moins à gagner à construire pour l'aménageur pourrait être lissé sans trop de difficultés.

Enfin, rappelons qu'une médiation judiciaire est en cours entre BMA (Bordeaux Métropole Aménagement) et Darwin qui n'inclut pas la Métropole. Aussi en rachetant ces terrains d'ores et déjà, nous risquerions de rendre caduque cette médiation puisque le litige porte en grande partie sur ces deux îlots.

Au regard de ces éléments, il me semble important d'attendre avant toute chose les conclusions de la médiatrice, de ne pas interférer dans le travail de la Justice. Je reconnais tous les efforts que vous avez fournis, Monsieur le Président, pour trouver un compromis qui satisfera les différentes parties et cela n'a pas été une chose simple, mais cela ne peut tout de même pas se faire au détriment de l'argent public et de la procédure en cours. Ce rachat ne revêt aucun caractère d'urgence aujourd'hui. Nous n'avons pas à prendre la place d'un médiateur nommé par un Tribunal.

Aussi, je vous demanderai le report simple de cette délibération afin de pouvoir débattre et reprendre sérieusement les négociations à la lumière de l'avis rendu par le Tribunal, car il n'est pas nécessaire, aujourd'hui je pense, que chacun cherche à apporter sa solution et que nous en trouvions une ici en pensant que c'est la nôtre. Laissons faire la Justice et parlons-nous après. Merci.

**M. le Président Alain JUPPE** : Monsieur HURMIC.

**M. Pierre HURMIC** : Oui, Monsieur le Président, je pense d'abord que ce n'est peut-être pas une mauvaise chose que vous vous impliquiez à nouveau dans ce dossier.

**M. le Président Alain JUPPE** : « À nouveau », vous me faites rire Monsieur HURMIC ! Heureusement que vous êtes là pour me stimuler comme d'habitude.

**M. Pierre HURMIC** : Non, non. Il y a surtout eu, reconnaissez-le avec moi, un tête-à-tête entre BMA et Darwin jusqu'à présent dans lequel vous n'étiez pas partie prenante.

**M. le Président Alain JUPPE** : Arrêtez franchement ! Je ne suis pas intervenu dans le dialogue ? Vous avez parfois, mon cher collègue, des positions invraisemblables.

**M. Pierre HURMIC** : Je n'ai pas dit quelle était notre position encore, ne m'accusez pas de tous les maux.

**M. le Président Alain JUPPE** : Si, vous venez de dire que je n'avais pas participé au dialogue entre BMA et Darwin. Les bras m'en tombent !

**M. Pierre HURMIC** : Je vais être plus clair, Monsieur le Président. Vous rachetez aujourd'hui des parcelles que vous aviez vendues pour négocier en direct avec Darwin. C'est bien cela l'esprit de la délibération que vous nous proposez. Je ne pense pas avoir trahi votre esprit en disant : « Vous vous impliquez à nouveau aujourd'hui en récupérant la propriété foncière et en discutant directement avec Darwin ». Est-ce que ces propos-là vous choquent Monsieur le Président ?

**M. le Président Alain JUPPE** : Oui, absolument parce que c'est contraire à la vérité. Je suis impliqué depuis le début dans ces négociations, et je vais vous dire pourquoi je vous propose cela. Madame AJON en essayant de relayer ici les états d'âme de Darwin, vous l'aidez à se tirer une balle dans le pied. Vous faites une mauvaise action en réalité et je vais vous expliquer pourquoi tout à l'heure.

Monsieur HURMIC.

**M. Pierre HURMIC** : Bon, on est d'accord. Donc, aujourd'hui, la Métropole récupère...

**M. le Président Alain JUPPE** : Je me demande si, à chaque fois que vous prenez la parole, vous ne cherchez pas à m'énerver. Vous commencez par dire que je ne suis pas intervenu entre BMA et Darwin. C'est vraiment le meilleur moyen pour me donner des boutons. Est-ce que c'est cela que vous voulez ? Vous réussissez à chaque fois, je le reconnais.

**M. Pierre HURMIC** : En tout cas, si c'est une technique de ma part, elle est parfaitement réussie.

**M. le Président Alain JUPPE** : Je salue votre efficacité. Cela marche à tous les coups.

**M. Pierre HURMIC** : J'ai plus tendance à penser que vous faites de l'auto-allumage dès que je prends la parole. J'avais à peine parlé 15 secondes que vous me coupez.

**M. le Président Alain JUPPE** : Vous me cherchez et vous me trouvez ! Voilà.

**M. Pierre HURMIC** : Je suis plutôt conciliant et de bonne humeur, et je regrette que la réciproque ne soit pas à la hauteur. Mais bon, je poursuis.

**M. le Président Alain JUPPE** : Contrairement aux apparences, je suis d'excellente humeur.

**M. Pierre HURMIC** : Aujourd'hui, la Métropole reprend la main sur la négociation avec Darwin en récupérant des parcelles de terrain qu'elle avait vendues, il y a de cela un an et demi. C'est ce que j'ai dit. Je pense que c'est la réalité objective. Mes propos ne sont pas polémiques et je trouve plutôt bien et c'était dans ce sens-là que je voulais orienter le début de mon propos, que vous interveniez maintenant en qualité de propriétaire des terrains, ce que vous n'étiez pas jusqu'à présent. Je regrette que vous ayez cédé cette propriété des terrains. Je veux vous rappeler, Monsieur le Président, que lors des débats du 25 janvier 2017, quand nous avons pris la décision de vendre ces parcelles de terrain à

l'aménageur, j'étais intervenu en vous disant - il faut se rappeler du contexte, vous veniez de désigner Élizabeth TOUTON comme médiatrice qui n'a pas démerité d'ailleurs, qui a fait un travail difficile - je vous avais dit, Monsieur le Président, et le procès-verbal de l'époque fait foi : « C'est peut-être prématuré de vendre ces terrains à l'aménageur alors que vous-même vous prenez l'initiative... », cela devrait vous faire plaisir « ... vous-même vous prenez l'initiative de désigner une médiatrice pour précisément discuter de l'aménagement de ces terrains ». J'ai dit : vous vous tirez une balle dans le pied en vendant d'ores et déjà ces terrains à l'aménageur au lieu de les mettre dans la mission d'Élizabeth TOUTON qui discutera avec Darwin et BMA du sort futur de ces terrains-là. Vous ne m'avez pas entendu, une fois encore, et vous avez dit : « Non, non, non, on est pressé, on vend les terrains ». On était tellement pressé que maintenant, 18 mois après, on les rachète. On les rachète, excusez-moi, mais dans des conditions que l'on ne peut laisser sous silence. On a vendu ces terrains-là, il y a quelques mois, à l'aménageur 120 euros du mètre carré. On les rachète aujourd'hui à l'aménageur 570 euros du mètre carré. C'est-à-dire pratiquement 5 fois plus. Sur le plan financier, ce n'est quand même pas une très bonne opération pour Bordeaux Métropole.

Alors, on a été surpris qu'en quelques mois, ces terrains puissent prendre une telle plus-value, certes sur la base de l'estimation des Domaines, mais enfin quand même une plus-value considérable. On a interrogé les services pour savoir exactement quelles étaient les raisons de cette culbute assez exceptionnelle. Et ce que nous répondent les services, j'ai la réponse sous les yeux, c'est que la plus-value, c'est les frais d'aménagement et de dépollution qui ont été avancés par l'aménageur. On dit « La valeur des cessions 2017 représentait une moyenne sur les emprises métropolitaines, présentant des terrains desservis, pollués, occupés pour certains par des rails et nécessitant globalement des travaux d'aménagement conséquents à mettre en œuvre par Bastide Niel ». C'est cela qui justifierait que les prix augmentent 5 fois plus. Le problème, c'est que pour les parcelles dont on parle aujourd'hui, l'aménageur n'est pas intervenu puisque, précisément, elles ont été conservées par Darwin. Donc, ils n'ont pas dépensé un fiorelin. Pas un fiorelin n'a été dépensé par l'aménageur sur ces terrains-là. Alors, on nous dit : « les aménagements de la ZAC vont constituer une plus-value incontestable pour ces terrains », mais la principale plus-value de ces terrains, autorisez-moi de le dire aujourd'hui sans vous choquer, c'est Darwin qui l'a donnée. Mais oui, le succès de Darwin, Monsieur le Président, vous n'allez pas le contester. Vous êtes tout à fait sur cette position-là.

**M. le Président Alain JUPPE** : Monsieur HURMIC, vous voulez bien conclure s'il vous plaît parce que votre démonstration ne tient pas la route 30 secondes.

**M. Pierre HURMIC** : Je sais bien que vous n'êtes pas d'accord avec moi.

**M. le Président Alain JUPPE** : Oui, cela c'est clair.

**M. Pierre HURMIC** : L'augmentation, j'aimerais que vous me justifiiez cette augmentation, multiplier par cinq le prix des terrains en quelques mois. Et puis, dernier mot, Monsieur le Président, et je terminerai là-dessus, vous reprenez donc la main, je le redis, vous allez négocier en direct avec Darwin maintenant l'occupation de ces terrains. On les rachète à un prix élevé, mais est-ce que vous êtes sûr, est-ce que vous pouvez nous dire aujourd'hui que Darwin est vraiment intéressé par le prix.

**M. le Président Alain JUPPE** : Je vais vous le dire.

**M. Pierre HURMIC** : ... je termine, ou par le bail emphytéotique que vous allez peut-être lui proposer parce que sinon, excusez-moi, ce sera une nouvelle mauvaise affaire si la Métropole se retrouve avec ces terrains-là et que vous n'arrivez pas à un accord avec Darwin malgré votre talent de négociateur, concernant ou le bail emphytéotique ou la vente de ces terrains. Je regrette qu'aujourd'hui, d'après les informations que j'ai, les pourparlers en direct entre vous et Darwin ne soient pas du tout avancés concernant le futur de ces terrains que l'on achète aujourd'hui. Voilà ce que je voulais vous dire.

**M. le Président Alain JUPPE** : Tout cela est un tissu de contre-vérités et je vais essayer de m'exprimer avec le plus grand calme possible. Pourquoi est-ce que je vous propose cette opération ? Pour aider Darwin. C'est la politique que nous menons, depuis des années et des années, mon prédécesseur et moi-même parce que cet éco-système, comme il est d'usage de le dire, est précieux pour Bordeaux, pour la cohésion sociale dans notre ville et pour le rayonnement de Bordeaux et aussi à l'extérieur puisque c'est un des sites les plus visités de l'agglomération par les touristes. Ma politique vis-à-vis de Darwin a été constante, c'est de chercher à les aider.

Aujourd'hui, je fais un constat, je ne porte pas de jugement ni sur les uns ni sur les autres, les relations entre BMA et Darwin ne sont pas bonnes. J'utilise un terme très en-deçà de la vérité. Donc ce que je veux essayer de faire, c'est de faire en sorte que le dialogue se passe désormais entre la Métropole et Darwin, et non pas entre BMA et Darwin. Je pense que nous trouverons plus facilement un terrain d'entente – pardon de personnaliser les choses - entre Darwin et moi qu'entre Darwin et le Directeur général de BMA ou de la société qui aménage la ZAC. Voilà pourquoi je veux faire cela. Et je le répète, tous ceux qui essaient de bloquer l'opération - à commencer par Darwin lui-même qui fait preuve d'une très, très grande maladresse dans tout cela - se tirent une balle dans le pied parce que si on ne fait rien, très bien, les choses vont continuer. La médiation est en cours, et je dis tout de suite à Madame AJON que ce que je propose n'interfère en aucune manière avec la médiation qui se poursuivra, bien sûr. Simplement, cela nous permettrait, le cas échéant, si nous étions propriétaires, de retirer les recours. Parce que moi, je peux le faire en tant que Président de la Métropole. Vous voyez que cela faciliterait les choses sous bien des aspects.

Ensuite, il y a la question bien sûr du prix, et là, on nous a raconté un petit peu n'importe quoi. 120 euros du mètre carré, ce n'est pas l'achat de ces parcelles, c'est la vente de la totalité de la ZAC. Or, sur la totalité de la ZAC qui a été confiée à BMA, il y a des terrains pollués, il y a des terrains constructibles, il y a des terrains sur lesquels se situe une voie de chemin de fer. Donc, c'est un prix moyen qui ne correspond en aucune manière à la valeur des emprises que nous nous proposons de racheter au prix des Domaines. C'est le prix des Domaines parce qu'effectivement, compte tenu de l'évolution de la ZAC, compte tenu de l'environnement, des aménagements qui ont été faits non pas directement sur ces terrains, mais au-delà, ces terrains, aujourd'hui, ont une valeur supérieure à celle qu'ils avaient lorsque nous les avons vendus. Ces terrains sont occupés illégalement par Darwin – je voudrais quand même le rappeler - parce que le problème, il vient bien de là, il occupe ces terrains illégalement, sans titre et contre les engagements qu'il avait pris au départ. Le bâtiment du *skate-park*, c'était clair, c'était pour 5 ans. Ils y restent. L'entrepôt dans lequel se trouvent les associations, il n'était en aucune manière prévu de le mettre à leur disposition. BMA avait sur ces parcelles-là, des projets de construction. Donc, elles avaient une valeur et BMA s'appropriait à les commercialiser pour y construire des logements et la valeur de ces terrains correspond aux 3 millions tels qu'ils ont été appréciés par les Domaines. Si je vous avais proposé d'ailleurs un prix inférieur aux Domaines, vous auriez poussé des hurlements en disant que, naturellement, je mettais BMA en difficulté.

Je voudrais rajouter une dernière chose, c'est que si nous n'indemnisons pas BMA à la hauteur des recettes qu'elle était en droit d'attendre de la commercialisation de ces parcelles, ceci dégraderait l'équilibre général de la ZAC, et qui est-ce qui, au total, finit par payer ? C'est évidemment la Métropole qui est garante de l'équilibre de la ZAC. Donc, cette opération est bénéfique pour Darwin parce qu'elle lui permet d'avoir un interlocuteur bienveillant, ce qui n'est pas exactement le cas aujourd'hui. Elle est équilibrée pour la Métropole parce que, de toute façon, nous aurions dû faire face au déficit qu'aurait supporté BMA. Elle est neutre pour BMA et pour l'opération de la ZAC. Voilà pourquoi je vous la propose et pourquoi elle semble tout à fait légitime et tout à fait pertinente.

Je voudrais préciser que j'ai été au-delà du *skate-park* et de l'immeuble que l'on appelle l'entrepôt, c'est-à-dire les emprises B017 et B018 parce que Darwin ne cesse pas de grignoter. Ils m'ont demandé aujourd'hui de leur laisser à disposition ce qu'ils appellent la Ferme urbaine, dont je ne sais pas d'ailleurs si elle est polluée ou pas polluée, il faudra bien qu'un jour, on le vérifie. Sous la Ferme urbaine devaient passer les réseaux des concessionnaires alimentant la ZAC. Les services ont commencé par me dire : « On ne peut pas passer ailleurs, donc il faut déménager la Ferme urbaine, quitte à la faire revenir dans un second temps ». Cela a été un drame absolu et les responsables de la Ferme urbaine ont même été raconter à Monsieur Edgar MORIN que je voulais les étrangler. J'ai eu l'occasion d'en parler avec ce personnage pour qui j'ai la plus grande estime et le plus grand respect, mais que l'on intoxique naturellement. C'était aussi sans doute de bonnes méthodes que d'aller faire signer des tribunes dans Le Monde par des gens qui n'ont jamais mis les pieds à Darwin. Ce n'est pas le cas de Monsieur MORIN, mais enfin c'est le cas de quelques autres. J'ai donné à mes services pour instruction de trouver une autre solution. Ils ont fini par en trouver une qui sera plus coûteuse d'ailleurs pour la Métropole, puisque l'on fera passer les réseaux ailleurs. Je suis prêt aussi à sanctuariser l'espace de la Ferme urbaine pour les mettre à disposition.

Après, reste la question de la transaction entre la Métropole et Darwin. Monsieur HURMIC me dit qu'il n'y a pas eu de concertation. C'est une plaisanterie ? Cela fait des mois et des mois que l'on concerte avec la médiatrice qui a été nommée par Darwin, Madame BOIS-HUYGHE qui est parfaitement au courant. Nous avons déjà envoyé un premier texte de compromis à Darwin. Hier encore, Madame BOIS-HUYGHE me disait qu'il était tout à fait d'accord sur le principe du rachat ou de la location de ces terrains. Donc ils sont parfaitement au courant de ce que nous leur proposons. Il y a deux cas de figure : ou bien, ils ont l'argent pour acheter. Dans une réunion, je parle sous le contrôle de Madame TOUTON, j'ai entendu Monsieur Philippe BARRE dire : « On a 60 millions de disponibles ». Donc ils en ont 3 pour acheter le terrain. Et s'ils n'ont pas d'argent pour acheter le terrain, je suis prêt à ce que la Métropole garde la propriété du terrain, ce qui prouve que l'on n'aura pas gâché l'argent public à terme, pour leur faire un bail emphytéotique à des conditions qui soient compatibles avec leurs équilibres économiques. Je ne peux pas faire plus. Je ne peux pas faire mieux. C'est vraiment dans leur intérêt essentiel.

Qu'est-ce qui subsiste comme désaccord avec eux ? C'est quand même dans l'épaisseur du trait. Premièrement, je leur demande d'évacuer les terrains au-delà de ce que nous sommes prêts à mettre à leur disposition, soit par vente, soit par location. Ils ont encore, au-delà de ce périmètre, des tétrodons qui n'ont rien à faire là, et je leur demande de les déplacer pour que la ZAC puisse continuer à se développer. Ils m'expliquent qu'actuellement ils sont en négociation avec la SNCF pour déplacer les tétrodons. C'est un geste qui n'est pas très considérable. Ils se sont engagés, depuis des mois et des mois, à les évacuer ces tétrodons. Ils sont toujours là. Ils ne respectent pas leur parole.

Le deuxième point de désaccord, c'est qu'il y a entre les magasins généraux Nord et les magasins généraux Sud une allée qui s'appelle l'Allée cavalière qui est encore propriété des aménageurs de la ZAC, mais qui a vocation à devenir une voie publique. Il est hors de

question de privatiser cette voie pour la commodité de Darwin. Elle sera une voie publique permettant de desservir la ZAC au-delà de l’empreinte de Darwin. Voilà où on en est aujourd’hui.

J’ajouterai que je serais très heureux de leur voir commencer les travaux dans les Magasins généreux. Je voudrais rappeler quand même que l’on a organisé un concours. On leur a attribué ces magasins généreux Sud parce qu’ils avaient un projet sans doute moins solide financièrement que leur concurrent, mais plus séduisant culturellement et, avec Vincent FELTESSE à l’époque, on a fait le choix de le leur attribuer. Ils sont propriétaires. On leur a vendu. Ils ont le permis de construire, j’aimerais bien qu’ils commencent les travaux et cela n’a aucun lien avec le reste du contentieux que nous avons entre nous.

Je ne vais pas poursuivre ce débat. Voilà la proposition que je vous fais. Elle n’est pas désavantageuse pour la Métropole. Elle est avantageuse pour Darwin à terme. Elle permet de respecter les équilibres de BMA et de la ZAC. Je ne dirais pas que c’est la solution idéale, mais enfin, cela permettra, je l’espère, d’aller un coup plus loin dans la recherche d’un compromis équilibré.

Madame AJON, je vous en prie, il est une heure moins le quart, essayez d’aller à l’essentiel.

Mme Emmanuelle AJON : Excusez-moi Monsieur le Maire, je n’ai pas parlé de toute la séance, donc je vais être rapide. Tout d’abord, vous dire que vous êtes, je crois, malheureusement sourd quand je dis des mots positifs parce que j’ai reconnu que vous aviez beaucoup travaillé pour ...

M. le Président Alain JUPPE : J’ai très bien entendu, et je vous en remercie chaleureusement.

Mme Emmanuelle AJON : Ah, cela fait du bien des fois de l’entendre, que vous entendez.

M. le Président Alain JUPPE : Mais cela ne m’empêche pas de vous dire qu’en vous faisant le relais ici des états d’âme de Darwin pour bloquer cette opération, vous ne lui rendez pas service.

Mme Emmanuelle AJON : Monsieur le Maire justement, je ne me fais pas l’écho de leur état d’âme, ce n’est pas de cela dont il s’agit, mais de défendre...

M. le Président Alain JUPPE : Je ne suis pas né de la dernière pluie.

Mme Emmanuelle AJON : Essayez de me laisser finir, s’il vous plaît... mais de défendre les intérêts de la Métropole et de l’argent des contribuables.

M. le Président Alain JUPPE : Ils ne sont pas en cause.

**Mme Emmanuelle AJON** : Laissez-moi terminer, s'il vous plaît. Cette délibération arrive, soit trop tôt, soit trop tard.

**M. le Président Alain JUPPE** : Donc à point nommé, entre les deux, c'est formidable.

**Mme Emmanuelle AJON** : Il subsiste aujourd'hui de nombreux points de désaccord, vous les avez soulignés. Trop tard parce que l'on n'avait qu'à pas vendre, comme l'a justement dit Pierre HURMIC, les terrains il y a quelques mois. Et trop tôt, car nous devons attendre la fin de la médiation judiciaire. Et l'estimation des Domaines a été faite uniquement sur l'estimation, le prévisionnel donné par la SAS. Je suis désolée, on pouvait donner une autre estimation. Elle est bien trop élevée.

**M. le Président Alain JUPPE** : Vos deux arguments, Madame, ne me convainquent pas. On ne va pas poursuivre ce débat indéfiniment, et vous faites une mauvaise action vis-à-vis de Darwin, je vous le répète.

Sur l'estimation, je vous ai donné les éléments. Nous ne mettons pas en cause les intérêts de la Métropole parce que, de toute façon, s'ils ne veulent pas acheter, nous resterons propriétaires. Et deuxièmement, nous aurions été obligés de combler le déficit de la ZAC si elle n'avait pu faire construire des logements sur ces terrains.

Quant à la médiation, elle est en cours. Cela n'interfère en aucune manière et on verra les résultats auxquels elle aboutira.

Voilà, je vous ai donné mes arguments. Je ne vous ai pas convaincue. Vous ne me convainquez pas pour autant. Donc, il faut maintenant passer aux voix. Qui est contre cette opération ? Qui s'abstient ?

**Mme Béatrice DE FRANÇOIS** : En tant que Présidente d'AQUITANIS, je ne prends pas part au vote.

**M. le Président Alain JUPPE** : Très bien, parfait, merci.

#### **Majorité**

**Abstention : Monsieur ROSSIGNOL-PUECH, Madame BOUTHEAU, Madame CASSOU-SCHOTTE, Monsieur CHAUSSET, Monsieur HURMIC, Monsieur JAY, Monsieur JOANDET, Madame RECALDE**

**Contre : Madame AJON, Madame DELAUNAY, Monsieur FELTESSE**

**Ne prend pas part au vote : Madame DE FRANÇOIS**

Monsieur ROSSIGNOL-PUECH.

**M. Clément ROSSIGNOL-PUECH** : Délégation de Monsieur TOUZEAU, délibération 64 « InCité – Rapport des administrateurs sur les sociétés d'économie mixte en application de l'article L. 1524-5 du Code général des collectivités territoriales – Rapport 2018 – Exercice 2017 – Information ».

**M. TOUZEAU**

**(n°64) InCité - Rapport des administrateurs sur les sociétés d'économie mixte en application de l'article L.1524-5 du Code général des collectivités territoriales - Rapport 2018 - Exercice 2017 - Information**

**M. Jean TOUZEAU** présente le dossier.

**M. le Président Alain JUPPE** : C'est Monsieur JAY qui a demandé le dégroupement. Donc, je lui passe la parole.

**M. François JAY** : Monsieur le Président, chers collègues, aujourd'hui, sur la première année de l'OPAH (Opération programmée d'amélioration de l'habitat), Bordeaux Métropole 2017-2022, le constat du travail d'InCité est particulièrement mauvais. C'est issu du rapport. Les objectifs annuels concernant les propriétaires occupants sont réalisés à 13 %. Les objectifs annuels concernant les logements locatifs sont réalisés à 44 %. Concernant le PIG (Programme d'intérêt général) n°2, 2014-2018 qui va se terminer, le constat est satisfaisant pour les propriétaires occupants, mais catastrophique pour les logements locatifs, 23 % de l'objectif global est réalisé à la fin 2017 alors que l'opération se termine.

Quelles sont les raisons de ce bilan ? Les méthodes employées par InCité pour convaincre les propriétaires occupants ou bailleurs à rénover leur logement sont-elles les plus incitatives ? Les différents dispositifs d'aide sont-ils adaptés au public visé ? Les moyens financiers et fiscaux proposés aux propriétaires sont-ils suffisants ? À ces trois questions, nous répondons « Non ». Pourtant, InCité travaille sur le centre historique depuis 2002, même depuis 1957 sous l'appellation de SBUC (Société bordelaise d'urbanisme et de construction). N'est-ce pas un problème de méthodes ? InCité a mauvaise réputation. J'ai reçu de nombreux témoignages de personnes qui expliquent avoir été spoliées par InCité. D'autres qui racontent avoir été obligées d'assigner InCité devant la Justice même plusieurs fois pour le même immeuble pour éviter des préemptions à vil prix. Les mots employés sont durs. Ces victimes parlaient de « méthode de voyous ».

Trois principaux reproches sont faits à InCité :

- Sa politique d'achat à bas prix utilisant les pouvoirs que donne la concession par préemption ou par achat forcé dans le cadre d'une DUP (Déclaration d'utilité publique). C'est le pot de terre contre le pot de fer.
- Les exigences pharaoniques en termes d'injonction de travaux ;
- Un comportement rigide, tatillon, sans aucun esprit de coopération avec les propriétaires.

Ces aspects négatifs n'apparaissent pas dans les statistiques, mais cela n'est pas négligeable. Beaucoup d'opérateurs privés fuient le centre à cause d'InCité, ce qui ralentit les opérations de rénovation et augmente significativement les coûts contribuant à l'inflation des prix de vente et de location. Le problème d'InCité n'est-il pas lié à ses missions ? Être à la fois opérateur immobilier, titulaire du droit de préemption n'est pas simple. Cela suscite beaucoup de commentaires sur la neutralité ou les conflits d'intérêts.

Est-ce judicieux de confier à la même entité la lutte contre l'habitat insalubre, dangereux, indigne et l'incitation des propriétaires à l'amélioration de l'habitat ? La propriété immobilière impose des servitudes qui sont lourdes. L'entretien doit être continu et est complexe. À cet entretien s'ajoutent des impositions dont le montant peut être supérieur aux revenus dégagés et des droits de tiers dont celui des occupants.

Pour illustrer mon propos, deux exemples. L'immeuble du 9 rue Renière que la Métropole a acquis par préemption en 1990 sur lequel elle n'a fait aucun entretien et qui a été vendu à InCité en septembre 2017, 27 ans après. Dans quel état était ce bâtiment loué pendant 27 ans ? Les services de Bordeaux Métropole ont précisé, je cite, « Le 9 rue Renière faisait partie de l'habitat dégradé ou indigne ou insalubre ». La Métropole a-t-elle été un marchand de sommeil pendant 27 ans ? Non, mais elle a certainement été négligente.

Deuxième exemple, InCité gère le centre commercial Europe dans le quartier du Grand parc et InCité connaît la difficulté de la gestion immobilière. J'ai lu dans SUD-OUEST d'octobre un article qui rend compte de la situation. Commerçants et clients critiquent l'état de saleté, la vétusté de la galerie commerciale gérée par InCité. Il est vrai que les qualificatifs employés par les habitants ou les commerçants ne manquent pas de sel : furoncle du quartier, saleté repoussante, état lamentable, on est à bout. Europe, c'est une décharge.

Dans un autre article de SUD-OUEST, les difficultés du centre commercial sont de nouveau évoquées. SUD-OUEST donne la parole à Benoît GANDIN, le Directeur général d'InCité qui explique ...

**M. le Président Alain JUPPE** : Monsieur JAY, est-ce que vous pouvez conclure là parce qu'il est une heure moins dix maintenant ?

**M. François JAY** : Oui, je n'en ai pas pour longtemps, c'est bientôt fini.

Comme on le voit dans les deux exemples que j'ai cités, les difficultés ne viennent pas forcément des propriétaires ou des gestionnaires. Je le répète : les méthodes ne sont pas bonnes. Pour l'habitat dangereux et insalubre, il faut de la coercition, mais pour l'amélioration de l'habitat, il faut de la communication. Et dans ce domaine, je ne comprends pas bien comment travaille InCité. Pourquoi les propriétaires et les locataires découvrent-ils ces prescriptions seulement quand arrive la coercition ? Pourquoi les artisans intervenant sur le périmètre concerné ne les connaissent pas ? Pourquoi la Métropole ne communique-t-elle pas régulièrement sur ces questions pour informer les propriétaires ? Comment comprendre, par exemple, que les marchands de matériaux bordelais ne vendent pas les huisseries prescrites aux clients concernés par la réglementation du périmètre sauvegardé ?

Enfin, sur les moyens financiers, si nous voulons des améliorations qui dépassent les questions de salubrité et de sécurité, ne faut-il pas indemniser ceux à qui la collectivité demande ces dépenses ? 16 ans après le début de toutes ces opérations, les propriétaires occupants non modestes n'ont toujours droit à rien, car ils dépassent le plafond des ressources. Est-ce que c'est incitatif ? Jacques COLOMBIER avait déjà soulevé cette question. Il s'agit d'un intérêt public pour la qualité du centre-ville. Pourquoi les classes moyennes sont-elles exclues des dispositifs d'aide ? La sagesse pour notre Métropole serait de revoir la concession d'InCité, ses attributions, son mode de fonctionnement.

**M. le Président Alain JUPPE** : Merci Monsieur JAY. J'ai envie de poser une question tout à fait innocente. Vous êtes propriétaire de combien de logements dans le centre-ville de Bordeaux ?

**M. François JAY** : Je crois que ma situation personnelle n'a rien à voir avec cette question.

**M. le Président Alain JUPPE** : C'est exact.

**M. François JAY** : Mais cela me permet quand même de...

**M. le Président Alain JUPPE** : Oui, de bien connaître le dossier, et de bien connaître les relations avec InCité.

**M. François JAY** : Bien sûr, de m'y intéresser.

**M. le Président Alain JUPPE** : InCité fait un travail très positif. Je ne vais pas passer la parole à Madame TOUTON qui pourrait réfuter pied à pied chacun de vos arguments. Je pense que c'est un outil très, très utile et avec lequel nous allons continuer à travailler.

Ce n'est pas aujourd'hui où on voit les dégâts que font le logement insalubre et le mauvais entretien des propriétés privées que l'on va renoncer à demander aux propriétaires de faire des travaux nécessaires. Ils sont informés en temps utile et avant de recourir à des mesures contraignantes, il y a toute une phase de négociation et d'information qui est très développée. Il faut bien leur demander aussi de se mettre en conformité parce que des marchands de sommeil dans le centre de Bordeaux, il y en a encore et ce n'est pas InCité effectivement. Nous allons leur rendre la vie de plus en plus difficile.

**M. François JAY** : Monsieur le Président, écoutez quand même ce que je vous ai dit...

**M. le Président Alain JUPPE** : Oui, j'écoute, j'écoute. Je vous écoute à chaque séance du Conseil municipal où vous vous déchaînez contre InCité...

**M. François JAY** :... sur les méthodes et sur la nécessité d'une certaine animation, avec d'autres relations entre notre collectivité et les propriétaires privés.

**M. le Président Alain JUPPE** : Ceci ne correspond pas à la façon dont nous voyons les choses, où nous les constatons. Je vais quand même passer la parole à Madame TOUTON puisque moi, je suis toujours suspect de ne pas dire tout à fait bien les choses. Madame TOUTON va vous les dire.

**Mme Elizabeth TOUTON** : Je crains d'être aussi suspecte puisque je suis la Présidente d'InCité. Je ne peux pas répondre à toutes les questions que M. JAY vient de poser, mais il est évident, je pense, qu'il a une mauvaise compréhension à la fois des objectifs et des

moyens par lesquels nous pouvons atteindre ces objectifs. Nous avons des méthodes à la fois incitatives et, par moments, des méthodes coercitives parce que nous nous trouvons confrontés à un certain nombre de propriétaires qui ne veulent pas entendre ce que nous leur demandons, qui ne veulent pas mettre en conformité leurs immeubles, qui peuvent mettre la vie d'autrui en danger d'ailleurs, qui, de toute façon, n'acceptent pas que la force publique s'immisce dans la gestion de leurs immeubles alors que ceux-ci font l'objet d'une déclaration d'utilité publique par le Préfet. Face à cela, évidemment, il y a des incompréhensions. Je crois qu'InCité réalise au contraire un travail absolument exceptionnel et comme vous venez de le dire, Monsieur le Maire, heureusement que vous avez lancé cette opération en 2002 parce que l'état du bâti du centre ancien ne serait pas ce qu'il est aujourd'hui.

Nous avons quand même réalisé 4 DUP, la dernière étant en cours, c'est celle qui est sur Marne – Yser ; les trois premières étaient sur Saint-Éloi, sur Saint-Michel et sur Sainte-Croix. On voit sur le terrain, et quand on visite les immeubles que les conditions de vie, les conditions de salubrité ont beaucoup, beaucoup évolué. Les locataires qui vivaient dans des conditions impossibles ont été relogés. L'ensemble de cette opération est au bénéfice de nos habitants. On y voit revenir des habitants, d'ailleurs, dans ce centre ancien, et quand j'entends que beaucoup d'opérateurs privés fuient le centre parce que les méthodes d'InCité ne sont pas celles qu'ils attendent, là, on marche sur la tête. Ils font la queue pour obtenir des immeubles. Ils font monter les prix. Ils spéculent. Ils continuent de spéculer, et heureusement, que nous avons l'outil d'InCité pour les remettre dans le droit chemin sur les programmations, sur le fait qu'il faille des logements conventionnés privés, et sur la qualité de leurs travaux.

**M. le Président Alain JUPPE** : Madame CASSOU-SCHOTTE, rapidement si vous le voulez bien.

**Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE** : Très rapidement, simplement pour m'associer à vos propos, Monsieur le Président, ainsi qu'à ceux d'Élizabeth TOUTON pour témoigner sur le travail que fait InCité dans lequel je suis administratrice. Je suis ravie parce que je vois le travail utile, vous l'avez dit, une action utile pour lutter contre l'habitat insalubre et offrir des solutions les plus adaptées pour améliorer le confort des habitants des quartiers anciens. Pour avoir connu les opérations de réhabilitation dans les années 80, quand InCité n'existait pas, je peux témoigner du travail qui est fait aujourd'hui avec InCité.

**M. le Président Alain JUPPE** : Merci Madame. Monsieur TOUZEAU pour conclure.

**M. Jean TOUZEAU** : Simplement pour conclure, votre intervention, Monsieur JAY, a entraîné chez moi une poussée de tension vertigineuse par la méconnaissance que vous avez des difficultés de porter, comme cela a été souligné par les précédents intervenants, des opérations programmées d'amélioration de l'habitat avec un travail difficile de persuasion et parfois coercitif. Je peux témoigner, moi, de l'excellent travail d'InCité qui, au-delà de l'action sur Bordeaux, a une action remarquable sur Lormont, sur Le Vieux Bourg que j'ai d'ailleurs élargie à l'ensemble du patrimoine de la ville. Et je peux vous dire qu'il y a des résultats remarquables avec des points durs de difficultés et de mobilisation sur les marchands de sommeil, sur les propriétaires sur lesquels nous sommes actuellement arcbutés pour essayer de faire bouger les choses. Vous voyez, c'est un témoignage direct d'un travail remarquable d'InCité et de toutes ses équipes.

**M. le Président Alain JUPPE** : Merci. C'était un débat d'information. Il n'y a pas de vote à proprement parler.

#### Communication effectuée

**M. le Président Alain JUPPE** : Même traitement pour le dossier suivant. Monsieur ROSSIGNOL-PUECH.

**M. Clément ROSSIGNOL-PUECH** : Pour la délibération n° 65, la dernière, Monsieur TOUZEAU.

#### **M. TOUZEAU**

**(n°65) BORDEAUX MÉTROPOLE AMÉNAGEMENT (BMA)- Rapport des administrateurs sur les sociétés d'économie mixte au titre de l'article L. 1524-5 du Code général des collectivités territoriales. Rapport 2018 - Exercice 2017 - Information**

**M. Jean TOUZEAU** présente le dossier.

**M. le Président Alain JUPPE** : Merci. Monsieur JAY.

**M. François JAY** : Monsieur le Président, chers collègues, je vais être rapide. Dans ce rapport sur la SEM (Société d'économie mixte) BMA, on parle d'une entreprise qui intervient sur notre Métropole. Comme beaucoup d'entreprises du secteur du BTP (Bâtiment travaux publics), elle a recours à divers prestataires qui utilisent la sous-traitance. Je souhaitais simplement attirer l'attention de ce Conseil sur les drames humains engendrés par la directive européenne des travailleurs détachés. Il y a trois semaines, SUD-OUEST a relaté l'histoire de ces ouvriers employés pour la construction du quai 82 sous la responsabilité de BMA. Licenciés, ils ne sont plus payés depuis un mois et demi. Cette directive européenne permet à des entreprises étrangères de travailler en France avec des salariés employés avec des rémunérations à charges sociales basées sur les conditions du pays d'origine de l'entreprise donc en échappant à l'URSSAF. Nos compatriotes sont évincés de l'emploi salarié de ces chantiers, les salaires sont tirés vers le bas. Notre collectivité peut-elle faire quelque chose pour donner une priorité à nos compatriotes ? J'ai peur que non. En tout cas, c'est une question de droit européen et des 27 états membres, mais au niveau français, au niveau du Gouvernement français, on pourrait espérer une baisse des charges sociales sur l'emploi salarié, mais là aussi, je crains que l'on n'y aboutisse pas.

**M. le Président Alain JUPPE** : Bien. Là, nous dépassons largement le domaine de compétence dans notre établissement. Pas d'autres interventions sur cette information ? Je vous en remercie.

#### Communication effectuée

**M. le Président Alain JUPPE** : Nous avons encore, comme je vous l'ai annoncé, une proposition de vœu. Je vais demander au groupe des Verts de la présenter. Madame CASSOU-SCHOTTE.

**Mme CASSOU-SCHOTTE**

(n°77) Proposition de vœu de soutien à l'appel pour un "pacte-finance-climat-européen"

**Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE** : Tout le monde l'a sur table. Vous avez eu le temps de la lire. Il s'agit d'un soutien à l'appel pour un Pacte finance climat européen. Appel donc à tous les Chefs de Gouvernement européens à négocier ce pacte pour les années à venir.

**M. le Président Alain JUPPE** : Merci. Monsieur GUICHARD.

**M. Max GUICHARD** : Oui, nous le voterons, moi, je le découvre, mais vraiment, il n'est pas coercitif.

**Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE** : Il se veut rassembleur.

**M. Max GUICHARD** : Je me disais que même peut-être Donald TRUMP pouvait le signer.

**M. le Président Alain JUPPE** : Oui, mais la coercition vis-à-vis des Chefs d'État et de Gouvernement de la part de notre Conseil a des limites. Je pense que ce vœu fait l'unanimité. Pas d'oppositions ? Monsieur JAY, vous votez contre ? Bien sûr.

Je vous remercie.

**Majorité**

**Contre : Monsieur JAY**

*LA SÉANCE EST LEVÉE À 13 HEURES.*

Le Secrétaire de séance

M. ROSSIGNOL-PUECH