



EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL

SEANCE DU 26 MARS 2009

PRESENTS : M. GRENET, Président ; MM. BOROTRA, ESPILONDO, LABAYLE, Michel VEUNAC, Christian MILLET-BARBÉ, GRENADE, Vice-Présidents ; MM. VOISIN, PAUL-DEJEAN, POMMIEZ, DAUBAGNA, Mmes JARRAUD-VERGNOLLE, BISAUTA, MM. ABEBERRY, ROUX, Jacques VEUNAC, LOZANO, LAFITE, Mme GIBAUD-GENTILI, Conseillers Titulaires ; Mme CASTEL, M. LACASSAGNE, Mme DURRUTY, MM. DOMÈGE, CAUSSE, Conseillers Suppléants.

ABSENTS OU EXCUSES : M. MONDORGE, Vice-Président ; MM. ETCHEGARAY, BRISSON, GOUFFRANT, Mme CONTRAIRES, Conseillers Suppléants ; Mmes PRADIER, GETTEN-PORCHÉ, M. POUYEYS, Mmes LANNEVERE, DESTRUHAUT, MM. CAZAUX, CÉLAN, Conseillers Suppléants.

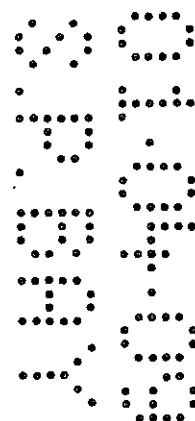
PROCURATIONS : M. MONDORGE à M. VOISIN ; M. ETCHEGARAY à Mme BISAUTA ; M. BRISSON à M. DOMÈGE ; M. GOUFFRANT à M. MILLET-BARBÉ ; Mme CONTRAIRES à M. BOROTRA.

SECRETARE DE SEANCE : Mme GIBAUD-GENTILI.

O/J N° 1 - ADMINISTRATION GENERALE.
ADOPTION DES PROCES-VERBAUX DES SEANCES DU CONSEIL DE LA COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION DES 26 JANVIER ET 13 FEVRIER 2009.

Madame GIBAUD-GENTILI soumet à l'approbation du Conseil de la Communauté d'Agglomération les procès-verbaux des séances des 26 janvier et 13 février 2009.

DONT ACTE



Fait et délibéré en séance les jours, mois et an que dessus, et le présent extrait certifié conforme au registre.

Certifié exécutoire.

Transmis à la Sous-Préfecture

de Bayonne le 01 AVR. 2009

Affiché le 01 AVR. 2009



P/Le Président,

Le Vice-Président Délégué,

PROCES-VERBAL DE LA SEANCE DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE

DU 26 JANVIER 2009

Le Conseil Communautaire s'est réuni en séance publique à l'Hôtel de la Communauté d'Agglomération de Bayonne Anglet Biarritz à Bayonne, le Lundi 26 janvier 2009 à 18 heures, sur invitation en date du 16 janvier 2009, affichée le 16 janvier 2009. Il a délibéré sur la question suivante dont le compte-rendu a été affiché sur les panneaux de l'Hôtel de la Communauté d'Agglomération.

PRESENTS : M. GRENET, Président ; MM. ESPILONDO, LABAYLE, MONDORGE, MILLET-BARBÉ, GRENADE, Vice-Présidents ; MM. ETCHEGARAY, PAUL-DEJEAN, POMMIEZ, DAUBAGNA, Mmes JARRAUD-VERGNOLLE, BISAUTA, MM. BRISSON, GOUFFRANT, ABEBERRY, ROUX, Jacques VEUNAC, LOZANO, Mmes CONTRAIRES, GIBAUD-GENTILI, Conseillers Titulaires ; Mmes PRADIER, GETTEN-PORCHÉ, CASTEL, DURRUTY, M. DOMÈGE, Mme Marise DESTRUHAUT, MM. CAZAUX, CÉLAN, CAUSSE, Conseillers Suppléants.

ABSENTS OU EXCUSES : MM. BOROTRA, Michel VEUNAC, Vice-Présidents ; MM. VOISIN, LAFITE, Conseillers Titulaires ; MM. POUYEYS, LACASSAGNE, Mme LANNEVERE, Conseillers Suppléants.

PROCURATIONS : M. BOROTRA à M. GRENET ; M. Michel VEUNAC à M. BRISSON ; M. VOISIN à M. CÉLAN ; M. LAFITE à Mme PRADIER.

SECRETARE DE SEANCE : M. GROUFFRANT.

La séance est ouverte à 18 heures par Monsieur GRENET, Président. Il procède à l'appel, constate que le quorum est atteint et déclare la séance ouverte.

Monsieur GOUFFRANT est désigné Secrétaire de Séance.

INFRASTRUCTURES

O/J N° 1 - INFRASTRUCTURES. LIGNE A GRANDE VITESSE.

Rapporteur : Monsieur GRENET.

En préambule, il souligne l'importance capitale de ce rapport. Il a généré, le premier grand débat public au sein de l'assemblée, pour la première fois depuis la création du District en 1972. Deux réunions du Bureau Communautaire et une réunion privée préparatoire à la séance publique ont été exclusivement réservées à la LGV.

Il se déclare très ouvert aux débats au sein de l'Assemblée : ils sont indispensables et nécessaires aujourd'hui.

La Communauté d'Agglomération est, et sera porteuse à l'avenir de projets extrêmement importants. Le débat est nécessaire et l'assemblée se réunit pour traiter de façon concrète de projets en érudant la politique politicienne.

Il donne lecture du rapport sur lequel il invitera ses collègues à débattre avant sa mise au vote.

...

Le 1^{er} décembre 2008, Monsieur Dominique BUSSEREAU, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, a adressé le projet de protocole d'intention relatif au financement de la ligne ferroviaire à grande vitesse Sud Europe Atlantique (LGV – SEA). Monsieur Dominique BUSSEREAU confirme par ce courrier qu'il convient que ce protocole puisse être soumis dans la mesure du possible à la délibération du Conseil Communautaire dans le courant du mois de décembre 2008 et en tout état de cause avant la fin du mois de janvier 2009, précisant qu'un retard dans sa signature se traduirait désormais par un décalage dans le lancement de l'opération.

Ce document résulte des différentes consultations organisées depuis le mois de juillet à ce sujet et notamment de la dernière rencontre du 20 novembre 2008 à Bordeaux entre Monsieur BUSSEREAU et les représentants de l'ensemble des collectivités territoriales appelées à sa ratification.

Il résulte de l'application de ce protocole que la Communauté d'Agglomération serait appelée à participer à hauteur de :

- 1,77 % du montant à la charge des collectivités territoriales pour la section Tours Bordeaux,
- 1,90 % pour la section Bordeaux Sud Gironde,
- 0,32 % pour la section Sud Gironde Toulouse,
- 5,17 % pour la section comprise entre le Sud Gironde et le Nord de la section internationale.

Ces participations en l'état actuel du projet et de la participation des autres partenaires (Réseau Ferré de France, Etat, Union Européenne et futurs concessionnaires) conduisent à un appel à financement de la C.A.B.A.B. à hauteur de :

- 24,9 M€ pour Tours Bordeaux) en valeur
- 40 M€ pour Bordeaux Toulouse Espagne) juin 2006.

L'ensemble du projet est évalué à 12,6 Milliards d'Euros dont 5,6 Milliards d'Euros pour la liaison Tours Bordeaux.

Le protocole et ses avenants, dans cette ultime rédaction présentée, ne répondent pas de façon précise aux observations et demandes d'amendements proposés par la Communauté d'Agglomération, conditions de son approbation sans réserve.

Pour rappel :

- aucunes précisions sur le trajet de la ligne Internationale entre Dax et Astigaraga, les enjeux urbains et environnementaux sont cependant considérables notamment entre Labenne et la Bidasoa.
- aucune précision sur la desserte ou pas de l'agglomération bayonnaise sur cette nouvelle voie mixte, l'enjeu économique est pourtant évident.
- une participation en pourcentage aléatoire notamment au Sud de Bordeaux en raison du faible avancement des études.

Par ailleurs, la participation de l'Europe à ce projet dont la dimension internationale n'est pas à démontrer, peut être jugée extrêmement faible. Elle est en effet limitée à 9,50% pour l'ensemble des sections au Sud de Bordeaux et à 0,21 % pour Tours Bordeaux.

Enfin, le protocole ne comporte aucune précision sur la nature des outils financiers que l'Etat devra mettre à disposition des collectivités locales afin de permettre un allègement de leurs charges annuelles.

Le dossier a évolué de ce point de vue : la Caisse des Dépôts et Consignations sera chargée d'établir le protocole avec l'Etat qui sera ensuite soumis aux différents partenaires.

Dans ces conditions, il vous est proposé de faire connaître à Monsieur le Ministre BUSSEREAU :

- notre accord sur le financement Tours-Bordeaux à hauteur de 24,9 M€
- notre réserve quant au financement du GPSO à hauteur de 40 M€.

Ce n'est qu'en étant associé aux études et aux décisions prises sur la traversée du Pays Basque et la desserte ou non de notre agglomération par une gare, que nous pourrions engager la Communauté d'Agglomération sur le financement de cette deuxième partie du projet.

Monsieur GRENET donne des explications complémentaires. La partie du projet portant sur la portion Tours/Bordeaux ne concerne pas directement la CABAB en tant que territoire. Elle la rapproche de PARIS par un gain de temps de 50 minutes. De ce point de vue, il est difficile de se prononcer contre.

Sans connaître la trajectoire précise de la voie et sans savoir aujourd'hui si l'agglomération sera desservie par une gare, il est hors de question de signer un chèque en blanc de 40 M€.

Des études viennent d'être lancées par R.F.F. pour lever les incertitudes relatives au tracé et à la desserte de l'agglomération par une gare.

Messieurs Alain ROUSSET et Jean GRENET ont décidé ensemble de demander à l'Agence d'Urbanisme de travailler sur un projet de traversée du Pays Basque. Cette étude permettra de recueillir des informations, de sorte que le moment venu, les élus présenteront des propositions alternatives à R.F.F.

Par ailleurs, la Communauté des Communes du Sud, présidée par Monsieur Michel HIRIART a décidé, de son côté, de financer une étude sur les perspectives de développement du fret. Elle permettra de vérifier si les estimations de R.F.F. sont légitimes et si leurs propositions sont de nature à remettre en question la pertinence d'une ligne nouvelle.

Aujourd'hui, il n'est pas question de signer le protocole proposé et un engagement sur 24,9 M€ + 40 M€.

La rédaction du rapport porte sur l'accord de l'engagement de la CABAB sur 24,9 M€ (projet Tours/Bordeaux).

Par contre, la réciprocité des Collectivités au Nord de Bordeaux et de Bordeaux vis-à-vis des grands projets Sud-Ouest est acquise, puisque le financement est globalisé.

Par ailleurs, et à la suite des réunions tenues à l'Hôtel de Région, on ne peut pas imaginer que les Collectivités, notamment la Communauté d'Agglomération de Bordeaux et le Conseil Général de la Gironde, remettent en cause leurs décisions. Elles ont pris des engagements sur le protocole qui consacre les investissements du Sud pour le Nord et du Nord pour le Sud.

La position proposée permet de faire part de :

- l'intérêt que porte la CABAB à la LGV car il serait grave de s'y opposer ;
- sa réprobation concernant les propositions faites et notamment les imprécisions relatives au grand projet Sud-Ouest.

...

Monsieur GRENET propose donc de faire diligenter ces études. Il invite également tous les partenaires concernés à se réunir pour tenir, le moment venu, un débat démocratique, ouvert et dans le respect des opinions de chacun.

A cet égard, il exprime sa satisfaction car la LGV a permis de tenir un débat démocratique au sein de l'Assemblée.

Il donne la parole à Monsieur ESPILONDO.

« Nous avons déjà eu un débat préalable, comme il est de règle dans cette Assemblée.

Je rappellerai rapidement un certain nombre de principes :

D'abord premièrement, c'est quand même nouveau, même si cela c'est déjà fait pour le TGV Est, que l'Etat se désengage des problèmes de grandes infrastructures.

Les élus ne sont pas opposés au TGV, mais sont opposés, dans un premier temps, à son mode de financement.

Mais la réalité est là et aujourd'hui, si les élus souhaitent que le TGV arrive au moins jusqu'à Bordeaux, la règle du jeu est quasiment donnée. La question se pose au fond de savoir si oui ou non les élus souhaitent que le TGV arrive à Bordeaux et dans quelles conditions ils le souhaitent.

La délibération soumise est selon nous imprécise.

Nous avons soulevé quelques points : la participation financière de l'Union Européenne, de R.F.F., la question de la mixité de la nouvelle ligne, des explications sur le retour de bonne fortune, le coût en euro constant de la totalité de la ligne TGV.

Si nous avons bien compris, Monsieur le Président, et si nous comprenons le fond de la délibération proposée, la CABAB s'engage uniquement sur la portion Tours/Bordeaux et sur rien d'autre.

Un autre vote devrait intervenir ultérieurement sur le protocole d'accord et le protocole global.

Il est inacceptable que la CABAB paye 40 M€ pour la ligne TGV Bordeaux/Toulouse/Espagne. Cette somme totalement exagérée reviendra en négociation.

Le débat n'a pas encore été engagé sur la traversée du Pays Basque, ce qui signifie que cette deuxième question se posera au moment où sera discuté le protocole pour la portion Bordeaux/Toulouse/Espagne. Cette question n'est pas simple et pèsera sur les décisions à venir.

Pour l'instant, et compte tenu du fait que le TGV va permettre un gain de temps de 50 minutes sur le trajet Paris/Côte Basque, un certain nombre d'élus d'Anglet voteront pour le rapport.

Les élus anglais ont débattu de cette question, chacun garde sa liberté de vote. Aujourd'hui, le vote sera donc différencié. »

...

Il en sera de même pour la délégation de Bayonne précise Monsieur GRENET. De tels sujets engagent la conscience de chaque personne et non celle d'un groupement politique ou d'une majorité ; il respecte le vote de chacun.

Il apporte ensuite quelques précisions.

Le coût de l'opération (24,9 M€ et 40 M€) paraît astronomique. L'investissement réalisé par la CABAB, lors du précédent mandat, s'est élevé à 320 M€ et des emprunts remboursables en 15 ans ont été souscrits. Pendant le même temps, les investissements de la Ville de Bayonne ont été financés à hauteur de 125 M€. Raison pour laquelle, le coût de cette opération n'effraie pas Monsieur GRENET.

Le manque de précision sur ce projet génère des inquiétudes légitimes sur son impact environnemental et économique.

Des accords ont été passés entre la C.D.C. et l'Etat pour que les collectivités concernées bénéficient d'emprunts à taux réduits, sur une durée de 40 à 50 ans. Le financement de cette infrastructure, dont bénéficieront les générations futures, sera remboursé sur une durée assez longue. Cette solidarité intergénérationnelle paraît tout à fait normale.

Il donne la parole à Monsieur BRISSON.

« La délégation biarrote est aussi caractérisée par la diversité ; ce n'est pas nouveau et elle s'exprimera d'une manière différenciée.

Cela dit, c'est au nom de Monsieur Didier BOROTRA que je vais m'exprimer et à sa demande, même si j'aurai aussi l'occasion d'apporter des éléments plus personnels à ce débat.

D'abord ce que Didier BOROTRA veut vous dire, c'est qu'il vous a laissé sa procuration pour bien vous marquer, Monsieur le Président, sa totale solidarité.

Il m'a demandé de saluer la démarche qu'était la vôtre tant sur la forme que sur le fond. Nous avons pris du retard avant notre séance plénière, mais il y a eu, comme vous l'avez rappelé Monsieur le Président, bien des séances de travail. On veut saluer une vraie vie démocratique de notre Assemblée que vous avez largement facilitée. Elle a permis de faire évoluer les points de vue. C'est le propre même de la démocratie et de la vie d'une Assemblée comme la nôtre.

Sur le fond, vous voulez aussi engager notre Communauté d'Agglomération sur un équipement majeur et structurant, un projet global qui doit s'entendre à l'échelle de l'espace européen et sur lequel nous avons, compte tenu de notre position transfrontalière notre mot à dire. Nous allons l'exprimer ce soir de manière solennelle.

Donc engagement total de Didier BOROTRA et du mien sur votre démarche et sur la manière dont vous avez voulu que la Communauté d'Agglomération exprime son point de vue.

Bien sûr on peut avoir des regrets d'ailleurs exprimés précédemment par Jean ESPILONDO.

On peut regretter que les Collectivités Territoriales soient sollicitées. Cela étant dit, nos territoires sont en compétition et ne nous y trompons pas, certains y verront peut-être du chantage, mais si nous n'envoyons pas à Paris un message fort, c'est vers d'autres territoires et vers d'autres Collectivités que ces investissements nationaux et européens partiront. On peut penser, en particulier, à la Région Bretagne.

...

D'autre part, nous pourrions aussi regretter les modes de calculs choisis. Le Conseil Général, s'est largement exprimé sur le sujet car il y a eu, au sein de l'Assemblée Départementale, un large débat. On peut en effet regretter que la valeur absolue ait été choisie pour le mode de calcul des contributions des collectivités.

Nous gagnerons 50 minutes sur le trajet Paris/Bayonne. Une heure sera également gagnée de Paris à Bordeaux. Le temps de trajet à Paris/Bordeaux sera réduit d'un tiers alors que le nôtre ne sera réduit que du quart. La valeur relative aurait certainement permis une moindre contribution. Il faut savoir que pour l'ensemble des contribuables des Pyrénées-Atlantiques, dont ceux de la CABAB, la contribution sera égale à celle du contribuable girondin pour une réduction du temps de trajet vers la capitale qui sera beaucoup plus intéressante à Bordeaux qu'à Bayonne. On pourra largement faire l'aller/retour entre Bordeaux et Paris dans la journée, alors que cela sera beaucoup plus difficile depuis Bayonne ou Hendaye.

Incontestablement, le temps gagné est important pour une Collectivité comme la nôtre qui a dans ses compétences l'économie. On sait que le temps gagné constitue un atout important pour l'exploitation des entreprises. Il est important également, pour le Sénateur-Maire de Biarritz, de rappeler que l'attractivité de la Côte Basque dépend aussi de ses liaisons de qualité avec les marchés du Nord de l'Europe.

Pour l'instant, nous sommes encore largement prisonniers de la desserte avion avec toutes les contraintes que cela entraîne. On peut penser que ces contraintes seront de plus en plus nombreuses.

Voilà pourquoi la diversification par une offre ferroviaire de meilleure qualité ne peut être qu'une excellente chose pour l'économie de notre Communauté d'Agglomération et en particulier pour l'économie touristique de la Côte Basque.

J'ai donc exprimé une adhésion à votre démarche assortie de quelques regrets, mais aussi une position très favorable par rapport à l'arrivée du TGV à Bordeaux et ses conséquences pour notre territoire.

Sur Bordeaux la frontière, je voudrais dire que Didier BOROTRA et moi-même sommes parfaitement en accord avec votre position, Monsieur le Président. Les inconnues sont trop nombreuses à propos du tracé, du positionnement de la gare et le plus important la qualité de la desserte du Pays Basque à partir de cet axe au Sud de Bordeaux.

On aurait pu souhaiter, et je suis tout à fait d'accord à cet égard avec le propos de Monsieur ESPILONDO, que la réciprocité soit mieux affirmée dans le texte, encore qu'il paraît peu probable que les Collectivités au Nord de l'Aquitaine s'engagent au Sud. En revanche, il y a déjà une réciprocité nouvelle et intéressante qui concerne l'engagement des Collectivités de la Gironde sur la portion au Sud. Cette démarche est nouvelle, dans notre pays bien Jacobin.

A titre plus personnel, et sans engager Didier BOROTRA, je vais faire quelques remarques à propos de cette ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique.

Il faut d'abord se rappeler qu'il y a trois ou quatre ans, au moment du débat public, et vue de Paris, elle ne paraissait pas du tout intéressante. La vision jacobine qui a pu être portée lors du débat public était plutôt en faveur de Toulouse. Vu de Paris, rejoindre Bordeaux et Toulouse avait un sens. Il est rare que je rende un hommage appuyé au Président du Conseil Régional d'Aquitaine, mais je vais le faire ce soir. C'est le combat d'Alain ROUSSET qui a ramené la ligne Sud Europe Atlantique et qui nous a permis d'entrer le dispositif appelé Grand Projet Sud-Ouest. Ce n'était pas prévu à l'origine.

...

Je rappelle que le débat public s'est engagé sur Toulouse avant de s'engager sur Sud Europe Atlantique. C'est dire que vue de Paris, tout simplement, la liaison de deux grandes métropoles du grand Sud-Ouest de la France paraissait prioritaire.

Le Président du Conseil Régional avait promis un engagement financier des Collectivités en disant qu'il en faisait son affaire. Cet engagement lui a permis de raccrocher cette ligne Sud Europe Atlantique. Je le dis avec conviction : s'il ne s'agit que de desservir le Pays Basque, le train à grande vitesse n'est pas nécessaire. En revanche, l'européen convaincu que je suis, pense aussi qu'il faut prévoir un aménagement du territoire européen, car demain le train sur l'espace européen à construire jouera un rôle essentiel. On ne peut pas dépendre uniquement des transports aériens. Nous avons des territoires au Sud qui doivent s'intégrer. C'est une chance pour notre agglomération et le Pays Basque de se trouver à ce point nodal d'un grand axe de circulation : celui de l'Europe Atlantique qui au Sud englobe la péninsule ibérique.

Je demande qu'on réfléchisse à l'idée que cette ligne va s'inscrire dans une construction européenne. L'histoire nous apprend que les territoires se construisent à partir des infrastructures. Elle nous apprend également que les territoires qui restent éloignés des grands axes d'infrastructures le paient ensuite très, très cher.

Je comprends parfaitement vos réticences Monsieur le Président, je les approuve et nous avons besoin d'y voir plus clair.

Je dis aussi, à titre personnel, que cette ligne est indispensable dans le cadre de la construction européenne.

Le vrai combat que nous devons mener, me semble-t-il, repose sur la qualité environnementale du Pays Basque. Il faut se battre pour que :

- cette traversée soit la plus réussie possible ;
- cette infrastructure ait le moins de conséquences négatives pour notre territoire car il est fragile ;
- la desserte du Pays Basque soit assurée par une gare. Nous avons à cet égard quelques avancées car le Ministre BUSSEREAU a répété, plusieurs fois, qu'il était envisageable qu'il y ait une gare au Pays Basque ;
- le développement du trafic marchandises soit possible.

Le vrai combat repose sur la qualité de la desserte du Pays Basque.

Voilà Monsieur le Président, l'accord complet de Didier BOROTRA ainsi que le mien, à la délibération que vous proposez. La convention financière viendra plus tard. Entre temps nous avons, ainsi que vous le proposez, intérêt à travailler sur les conditions du tracé et sur les schémas de fonctionnalité et de desserte.

Nous sommes tout à fait en phase avec votre délibération et avec votre propos introductif. »

Monsieur GRENET remercie Monsieur BRISSON.

L'Assemblée émet des réserves et discute sur le tronçon Dax la frontière. La CABAB ne le finance pas, ce qui est paradoxal. Le financement à assurer (40 M€) concerne les portions Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/Dax. La portion Dax/Astigaraga est financée intégralement par l'Etat, l'Europe et le concessionnaire.

...

Même si la CABAB ne finance pas cette portion, elle traverse le Pays Basque et les élus s'inquiètent légitimement de son tracé.

Monsieur le GRENET donne la parole à Monsieur ROUX.

« Monsieur le Président, vous nous avez demandé à ce que l'on se détermine en fonction de nos convictions. Je vais donc essayer de vous satisfaire.

Nous devons nous prononcer sur ce projet dans un contexte de crise sans précédent du capitalisme.

Vous nous avez dit, Monsieur le Président, qu'il s'agissait d'un projet de dimension internationale, d'un des projets européen prioritaire. Il s'inscrit donc dans le cadre de la privatisation du rail orchestrée par l'Europe.

Dans votre rapport, vous regrettez la très faible participation financière de l'Europe. Avec un budget modeste, égal au tiers du budget de la France, l'Europe élargie ne peut pas satisfaire tout le monde. Plutôt que d'être social, elle a fait le choix de servir le monde des affaires.

Dans cette logique, le Gouvernement pour mieux drainer l'argent public vers les puissances financières (les banques) organise le désengagement financier de l'Etat dont on a largement parlé tout à l'heure.

Il enjoint donc les Directions de la S.N.C.F., mais aussi de R.F.F. d'abandonner leur mission de service public, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des transports fret et voyageurs.

Ces entreprises, qui se conduisent désormais comme des entreprises privées, font le forcing pour transférer l'essentiel des charges au public, aux Régions, aux autres Collectivités Locales. C'est ce que nous vivons.

Les Collectivités d'Aquitaine devraient déboursier, pour ce projet 1,6 milliard d'euros valeur 2006 soit autant que l'Etat. C'est considérable, à un moment où la crise va saigner nos budgets, avec des recettes en baisse et des plans sociaux en hausse. D'ailleurs, vous avez déclaré Monsieur le Président : la CABAB concentrera ses ressources sur ses compétences propres. Il ne sera plus question d'un P.P.I. de 25 M€ pour chaque Commune. S'il atteint 7 M€ ce sera bien.

Ainsi, la lourde participation de la CABAB à la LGV, mais aussi la crise due à la spéculation foncière et financière va hypothéquer nos investissements respectifs pour répondre aux besoins de nos concitoyens, ce qui va avoir une incidence néfaste sur l'emploi ici. Ainsi, nous ne prenons pas le chemin du progrès.

Cela s'accompagne aussi par le recours à des partenariats publics/privés pour la construction de nouvelles infrastructures. Le démantèlement de la S.N.C.F. est ici une grande première ; ce sera le cas pour Tours/Bordeaux avec Eiffage, Vinci ou Bouygues sans avoir l'assurance d'un retour à bonne fortune. Autrement dit, la socialisation des charges permet de doper les profits qui eux sont privatisés.

Par ailleurs, nous faisons le constat que les trains à grande vitesse consomment une énergie qui augmente exponentiellement avec la vitesse et absorbent aussi l'essentiel des moyens de la S.N.C.F. et de R.F.F.

Beaucoup de T.E.R. sont supprimés ; d'autres ne doivent leur survie qu'aux investissements importants concédés par les Régions.

...

Quant aux liaisons Corail, l'existence des moins rentables est régulièrement menacée. Les lignes Pau/Oloron et Bayonne/Saint-Jean-Pied-de-Port qui sont retournées au diesel en témoignent.

La restructuration de la S.N.C.F. aboutit à la fermeture de 260 gares, à la désertification de certains territoires, à la remise en cause du droit au transport des citoyens qui dénoncent la vétusté du réseau, mais aussi, au sabotage du fret de petites entreprises par l'abandon du wagon isolé, l'abandon de la proximité, ce qui conduit bien évidemment à privilégier la route.

Les choix budgétaires du Gouvernement et des Directions de la S.N.C.F. et de R.F.F. sont aussi à l'origine de la dégradation de la qualité du service dû à l'usager, de la détérioration des conditions de travail des agents, de la fragilisation de la sécurité avec une maintenance délaissée.

Beaucoup trop de trains, et on l'a vu dans notre région, sont aujourd'hui retardés, annulés ou bloqués en rase campagne au grand dam des usagers.

Tout cela, ce n'est pas un progrès mais plutôt une régression.

Les conséquences sont aussi désastreuses pour l'environnement. Entre 2000 et 2007, le fret ferroviaire est passé d'un volume annuel de 55 à moins de 40 milliards de tonnes au kilomètre transporté.

Ce trafic perdu a été transféré sur la route. 1,4 millions de camions en plus sillonnent la France, alors que le transport routier est un des premiers secteurs émetteur de gaz à effet de serre.

Là encore, ce n'est pas un progrès. Taxer le transport routier n'est absolument pas envisagé.

Le transport maritime et le cabotage ne sont pas assez utilisés.

Dans ces conditions, les scénarii de prospective menés par l'Europe font apparaître je cite : Un trafic très congestionné notamment dans les zones de fort transit, ce qui impacte le Pays Basque. Les effets sur l'environnement ont été mesurés, particulièrement en ce qui concerne la qualité de l'air qui semble être très affectée à l'horizon 2030. (fin de citation)

La qualité de l'air est déjà très affectée avec le mur de camions actuels : 9 000 par jour. Les décisions de passer l'A63 à 2 x 3 voies et la D932 à 2 x 2 voies, comme le projet pour la 10 sont édifiants. La route est visiblement la priorité absolue.

Plus loin, dans le même document qui a été donné au Conseil des Elus, on peut lire, je cite : Le Pays Basque est localisé hors de l'espace productif et apparaît marginalisé en Europe, d'autant plus marginalisé d'ailleurs que le centre de gravité de l'Europe s'est éloigné vers l'est. Alors qu'il faudrait produire au plus près des consommateurs, pour économiser l'énergie, l'Europe nous condamne à être une zone de transit, les décisions sont prises. Les productions sont délocalisées dans les pays à bas coûts ; nous sommes voués, selon l'Institut DESTREE, à une zone, je cite encore, à haut potentiel résidentiel pour retraités et forte vocation touristique.

Avec ces conditions et la crise, la ligne rapide actuelle rénovée devrait suffire.

Ce projet, la grande vitesse, que l'on nous présente comme moderne, masque en réalité une politique, des choix économiques, sociaux mais aussi environnementaux cohérents mais guidés par les seuls besoins des grands financiers et aussi par les intérêts des gros chargeurs qui nous ont eux placés dans la crise actuelle.

...

Je pense que les agents de la S.N.C.F., de R.F.F., les Syndicats, les Associations, les populations et les Collectivités Locales ne peuvent que repousser ce programme européen rétrograde qui ne répond pas à l'intérêt général.

Je ne puis donc m'associer à ce projet qui est étranger à ma logique de communiste ».

Monsieur GRENET remercie Monsieur ROUX pour sa participation. Il formule trois remarques :

L'économie et les infrastructures font partie des compétences propres de la Communauté d'Agglomération ; par conséquent la LGV entre dans ce cadre.

L'augmentation de vitesse de la LGV entraîne une consommation supérieure d'énergie, bien moindre cependant que le kérosène pour nos avions. En matière de développement durable, tout le monde partage cet avis.

A propos de la volonté politique de transférer le trafic sur la route. La question se pose : est-ce qu'il y a le choix, aujourd'hui, dans les circonstances actuelles ? Quand on sait que :

- la vitesse moyenne d'un train de marchandises est de 18 km/h ;
- toutes les entreprises travaillent à flux tendus ;

quel moyen de transport, sauf par route, peut-on utiliser dans ces conditions ? Il n'y a pas d'autre alternative.

Par ailleurs, à supposer que l'on privilégie le cabotage, le ferroutage, tous les moyens alternatifs du fret autres que la route, on n'absorberait que l'augmentation du trafic des poids lourds sur les routes. Au mieux, la circulation resterait ce qu'elle est. Si les trois voies ne sont pas aménagées il deviendra impossible de circuler sur l'A63.

Alain ROUSSET compte pousser le cabotage et le Port de Bayonne est tout particulièrement concerné.

Personne ne peut nier cette évidence. Face à la réalité du problème le pragmatisme conduit à un élargissement de l'A63 en prévoyant un péage dans les Landes. Les poids lourds sont pollueurs et doivent par conséquent acquitter un péage.

Par ailleurs, chacun l'a noté, le discours qui vient d'être prononcé est politique et Monsieur GRENET respecte parfaitement les convictions et le vote de Monsieur ROUX.

Monsieur GRENET donne la parole à Madame BISAUTA.

« Merci Monsieur le Président.

Quelques mots, je vais essayer d'être un peu moins longue que dans la réunion précédente.

D'abord, je m'associe à ce qui a été dit sur la qualité de ce débat et sur le fait que la CABAB, de par sa position, a initié un nouveau débat sur ce territoire, alors qu'on croyait qu'il s'était un petit peu éloigné de nous après la fin du débat public.

...

Il incontestable qu'il faut choisir le train et je dirai à Max BRISSON, pas seulement pour traverser l'Europe.

Il faudrait opter pour ce mode de déplacement pour des dessertes de proximité, pour des déplacements nombreux et quotidiens (Garazi/Bayonne ou Ustaritz).

On se rend compte à quel point la S.N.C.F. méconnaît cette problématique. Dans une histoire récente, elle a fait ce qu'elle pouvait pour laisser périr ces réseaux de proximité qui maillaient le territoire. Donc là, un mauvais point pour la S.N.C.F. mais vous verrez, cela ne sera pas le seul.

La S.N.C.F. est d'ailleurs le premier transporteur routier de France. On comprend aussi que pour la politique de fret, elle n'a jamais été particulièrement excitée pour l'améliorer parce qu'elle préférerait lancer les camions de la SERNAM sur toutes les routes françaises.

Le débat pour moi, et cela n'étonnera personne, n'est pas de savoir si on veut aller plus vite et si on souhaite améliorer les temps de transport. Il porte sur la nécessité de créer ou non une voie nouvelle. Le fond du problème est là ; on doit répondre aux questions suivantes : y a-t-il une véritable utilité sociale, avons-nous une véritable faisabilité économique, quelles sont les conséquences environnementales ?

Si on répond positivement à ces questions alors on signe tout de suite.

Le problème est qu'il paraît difficile de répondre par l'affirmative à ces trois questions. Pourquoi ? Après les Pyrénées, le train va rouler à 220 km/h, chez nos amis Basques du Sud et dans l'état espagnol. J'attends qu'on nous démontre l'importance qu'il dépasse ces 220 km/h entre Dax et la frontière, pour ralentir dès qu'il aura passé les Pyrénées.

Lors du débat public d'une grande qualité, qui a connu une affluence de population, il avait été demandé par les associations et un certain parti politique, une enquête contradictoire indépendante, appelée enquête Suisse. Je regrette qu'elle n'ait pas été prise en compte dans les décisions finales. Elle a été caricaturée, ridiculisée et R.F.F. n'y a toujours pas répondu. Or, les Suisses sont considérés comme les plus grands spécialistes du ferroviaire en Europe. Il est fort dommage que R.F.F. n'ait pas répondu point par point aux éléments avancés. Ils tendaient à démontrer qu'en améliorant le réseau il était possible de réduire le temps de parcours, de mieux desservir l'ensemble du territoire, de préserver nos gares sur la Côte Basque et d'éviter une tragédie au Pays Basque. L'aménagement de cette infrastructure va générer un massacre programmé et annoncé.

Pour autant, je reconnais qu'il y a eu une avancée dans ce débat. On a obligé l'Etat, la Région et R.F.F. à devoir s'expliquer et peut-être à devoir mener des études.

Je tendrais à penser qu'il faut aussi diligenter de vraies études indépendantes. R.F.F., depuis le début dans cette affaire, nous a quand même considérablement « promenés ».

Je voterai contre cette délibération, Monsieur le Président, et vous n'en serez pas surpris, pour une seule raison.

Sur le tronçon Tours/Bordeaux, il y a aussi des oppositions. Il y a aussi un tronçon de voie nouvelle, moins péjoratif que ce qui nous attend, mais je préfère ne pas faire le bonheur des tourangeaux et des charentais. Ils ont dit : on va le faire chez vous pour gagner du temps chez nous. Cette position me paraît un petit peu difficile.

Fidèle à mes convictions, j'émettrais un vote contre. »

Monsieur GRENET n'a pas d'observation à formuler sur cette intervention ; chacun est libre de voter comme il l'entend. Il donne la parole à Monsieur ABEBERRY.

« Il faut souligner la réalité : Monsieur le Président vous nous avez régulièrement informés.

Dès le lendemain ou le surlendemain de votre première rencontre à Bordeaux, le 29 septembre 2008 vous nous avez réunis pour nous informer de ce qui nous tombait sur la tête.

Il faut revivre ce moment là ; nous étions tous assommés par les coûts annoncés et par l'urgence dans laquelle nous devons nous prononcer. Je dois reconnaître que ce dialogue, instauré en toute franchise et avec beaucoup de clarté, a fait évoluer les choses.

Quelques uns ici avons pris position publiquement, deux ou trois jours après votre intervention.

Déjà, nous étions déjà troublés et nous en avons fait état dans la presse. Je suis toujours sur cette position : je ne suis pas satisfait. Pourquoi ?

Parce que dans un protocole d'accord il y a deux parties. Visiblement ici, nous sommes de bonne foi et nous avançons nos arguments. Je ne crois pas que nos interlocuteurs le soient. Martine BISAUTA a dit « nous avons été promenes » ; moi, je dis : nous avons été trompés. Pendant trois ans, il y a eu un débat public, diligenté exclusivement par R.F.F. Ils nous ont dit ce qu'ils ont voulu ; à aucun moment ils nous annoncés que nous serions payeurs de cette infrastructure. Cela n'a jamais été dit. D'ailleurs beaucoup plus d'élus auraient participé aux débats publics s'ils avaient été détenteurs de cette information.

Ils nous ont trompés parce qu'ils n'ont même pas tenu compte de la contre expertise établie par les Suisses.

Le débat de fond n'est pas de savoir si on est pour ou contre ce projet. Je suis effectivement plutôt pour le TGV, pourquoi pas. En matière de transports, il constitue un élément beaucoup plus sain que la route ou l'avion.

Il n'empêche que dans ce débat nous allons nous engager sur un protocole. Bien sûr il ne nous engage pas définitivement. Ce protocole passé avec 55 Collectivités Territoriales prévoit :

- la solidarité des territoires Sud vers le Nord et inversement ;
- que les fonds européens, même s'ils sont en infime partie, ne financeront que notre tronçon transfrontalier. Alors qu'ils devraient réduire l'effort financier de nos Collectivités Territoriales du Pays Basque, il est prévu une mutualisation des coûts.

Nous rentrons dans une règle du jeu instaurée par R.F.F. à travers ce protocole qui, je le reconnais, prend en compte un amendement. Le texte aujourd'hui me convient mieux que celui proposé à l'origine.

Il me semble que la réflexion que nous avons engagée s'étend à d'autres Collectivités qui décident d'opposer un vote négatif.

Sur ce dossier, je suis par ailleurs étonné qu'un Ministre de l'Intérieur contredise un Secrétaire d'Etat.

Personnellement, la confiance est rompue. Il serait souhaitable, en nous abstenant ou en votant dans la négative, de renégocier non pas le protocole amendé mais plutôt la nécessité ou non d'aménager une seconde ligne. N'est-il pas possible de faire venir le TGV, moins rapidement certes, sur les voies existantes ? A travers l'expertise Suisse nous savons que cette possibilité existe sur les voies actuelles.

Je ne voterai pas cette délibération tant que :

- cette concertation n'a pas eu lieu,
- il est demandé aux élus locaux de voter le protocole qui engage les territoires Nord et Sud ».

Monsieur GRENET remercie Monsieur ABEBERRY pour sa position qui est claire. Il donne la parole à Monsieur DAUBAGNA.

« Je suis d'accord et je souscris aux propos de Jakes ABEBERRY et de Martine BISAUTA.

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs les Conseillers,

A l'occasion du débat sur la ligne à grande vitesse, fin octobre 2008 ici, j'avais fait part à l'Assemblée de ma demande écrite de communication de documents complémentaires me permettant d'éclairer mon jugement sur ce dossier, à savoir :

- le plan prévisionnel d'investissement ;
- le plan prévisionnel d'exploitation ;
- l'étude du tracé en pays basque ;
- l'impact de notre participation sur les finances de la Communauté d'Agglomération B.A.B.

Dans votre réponse, Monsieur le Président, vous m'avez indiqué que ces documents n'étaient pas en votre possession.

Aujourd'hui, alors qu'on nous demande de délibérer, aucun document nouveau ne nous a été communiqué.

A la lecture du rapport qui nous est proposé, nous pouvons constater que la participation financière de la CABAB n'est pas actualisée, c'est-à-dire 24,9 M€ valeur 2006, en lieu et place de 31 445 991 Euros valeur 2009.

D'autre part, la rédaction de ce rapport manque de clarté et il devrait être précisé :

- que la CABAB ne signera pas ce protocole d'intention relatif au financement de la LGV SEA ;
- que la CABAB (j'en reste à la délibération) est d'accord pour financer le tronçon Tours/Bordeaux à hauteur de 24,9 M€ (valeur 2006) à l'exclusion de toute clé de répartition.

A l'heure où nous rentrons dans une période de crise financière et sociale, dont nul ne peut mesurer l'ampleur et la durée, on nous explique que la S.N.C.F. et R.F.F. ne disposent pas des moyens financiers pour l'entretien du réseau ferroviaire existant.

Il est demandé un effort exceptionnel aux Collectivités Territoriales pour financer les lignes LGV SEA dont l'utilité est loin d'être démontrée et cela en lieu et place de l'Etat qui a la charge de l'aménagement du territoire et de ses infrastructures.

Ce projet est disproportionné et déraisonnable. Au regard des moyens de la CABAB, il risque d'handicaper sérieusement et pour longtemps les moyens financiers nécessaires à la sortie de la crise et à notre développement.

...

De plus, si on y ajoute les impacts environnementaux, notamment en Pays Basque, toutes ces raisons font que je me prononce contre cette délibération. »

Je vous remercie. »

Monsieur GRENET remercie Monsieur DAUBAGNA pour sa position clairement exprimée. Il donne la parole à Monsieur MONDORGE.

« Je voulais simplement dire que le vote positif que je vais émettre à notre motion ne préjuge en rien du vote que je ferai dans un an, un an et demi. Ce point de vue est très clair.

Par contre, je voudrai juste y rajouter deux petites utopies :

La première c'est que j'ai apprécié l'ode à l'anti-jacobinisme formulée par Monsieur Max BRISSON précédemment. La petite utopie est que je n'aurai pas vu d'un mauvais œil, dans les nouvelles règles qui nous ont été opposées pour le financement, que la région Ile de France participe au coût du tronçon Tours / Bordeaux, tout simplement parce qu'elle y a autant d'intérêt que nous. Elle est desservie par tous les TGV sans avoir apporté la moindre contribution financière ; cela aurait été une bonne solution.

La deuxième utopie, c'est que j'aimerais bien, dans un an et demi environ, voter deux protocoles plutôt qu'un. L'un qui concernerait le tronçon Tours/Bordeaux, l'autre qui porterait sur le reste du tracé. Cela permettrait d'avoir des engagements financiers clairs car, au moment du vote, les écarts financiers seront conséquents et cette éventualité serait intéressante.

S'il est possible, dans le cadre de la négociation, de formuler cette demande, cela me conviendrait ».

Monsieur GRENET partage cet avis. La question qui se pose aujourd'hui porte sur le calendrier :

- il est urgent de se prononcer sur le tronçon Tours / Bordeaux ;
- ensuite vient le Grand Projet Sud-Ouest (2016-2022) moins urgent.

Les études lancées vont être très utiles ainsi que les propositions formulées par R.F.F. Dans un deuxième temps, elles permettront d'avoir un débat sur le Grand Projet Sud-Ouest.

Aujourd'hui, l'engagement demandé ne porte que sur le tronçon Tours/Bordeaux. Monsieur GRENET a fait admettre à Monsieur BUSSEREAU, au Président ROUSSET, à Monsieur IDRAC, Préfet de Région le mode de vote retenu par la CABAB. Il ne sera pas global comme demandé mais fractionné en deux parties distinctes :

- La première partie porte sur la portion Tours/Bordeaux. Monsieur GRENET est favorable aux conditions demandées même si elles ne répondent exactement pas à son souhait. Il faut être pragmatique et réaliste. Certaines choses dépendent de vous d'autres non.
- Le Conseil ne s'engage pas sur le reste qui fera l'objet de discussions ultérieures. Dans la délibération, l'engagement de la CABAB est bien fractionné. D'ici 2016, le Conseil devra se positionner et les études auront été remises. Les élus sauront si cette voie nouvelle est indispensable ou non. La question est toujours posée et la réponse n'est pas d'une évidence révélée. S'il faut créer une voie nouvelle, il faudra voir dans quelles conditions elle traversera le Pays Basque et si une gare est prévue.

...

En l'état actuel, on sait que la ligne passera par Mont-de-Marsan et Dax. Elle contournera le Marais d'Orx, se rapprochera de la ligne actuelle et de l'autoroute et arrivera à Labenne. Le moment venu, il faudra connaître le tracé de Labenne à Astigaraga.

Le débat est ouvert. Si cela nécessite la création d'une voie nouvelle, il faudra :

- amener les preuves argumentées,
- définir un tracé qui convienne,
- prévoir la desserte par une gare ce qui paraît indispensable.

Beaucoup d'interrogations demeurent à propos de cette portion qui n'est pas l'objet de la délibération proposée.

Le vote porte sur la première partie et le Ministre, Messieurs ROUSSET et IDRAC, destinataires du texte, sont parfaitement informés. La CABAB ne signera pas un chèque en blanc sur le Grand Projet Sud-Ouest, même si elle ne finance pas la voie qui traversera notre territoire. Les élus feront connaître leur point de vue, à cet égard, le moment venu.

Monsieur GRENET donne la parole à Madame JARRAUD-VERGNOLLE.

« J'interviens après vous Monsieur le Président et souligne votre habileté pour faire voter une délibération.

Comme beaucoup de mes collègues d'Anglet, je voterai le rapport. Je trouve que le fait d'arriver plus rapidement sur la Côte Basque permettra un renforcement touristique, de notre économie et des relations transfrontalières. Je pense que c'est un atout pour notre Communauté d'Agglomération.

Cependant, je tiens à dire que nous voterons le rapport, mais pas le protocole amendé. Ce n'est pas la même chose, car le protocole amendé nous engage sur la totalité du projet, ce que nous ne voulons pas aujourd'hui. Nous verrons en 2016. »

Monsieur GRENET est parfaitement d'accord. Pour l'avenir il communiquera le cheminement des études en toute transparence.

Avant de mettre le rapport au vote, il souligne l'intérêt de la diversité des opinions. Sur de tels sujets, dépassant le simple engagement municipal, il est tout à fait normal d'avoir des positions différentes.

Le rapport est adopté.

Messieurs ABEBERRY, DAUBAGNA, ROÚX et Madame BISAUTA votent contre.

Monsieur GRENET indique que le débat n'est pas terminé. C'est le début d'un long cheminement. Il remercie ses collègues pour la sérénité et la qualité du débat dont il est fier. L'ordre du jour étant épuisé, il les remercie et lève la séance à 19 heures 45.

Le Secrétaire de Séance,


François GOUFFRANT

PROCES-VERBAL DE LA SEANCE DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE

DU 13 FEVRIER 2009

Le Conseil Communautaire s'est réuni en séance publique à l'Hôtel de la Communauté d'Agglomération de Bayonne Anglet Biarritz à Bayonne, le Vendredi 13 février 2009 à 18 heures, sur invitation en date du 04 février 2009, affichée le 04 février 2009. Il a délibéré sur les questions suivantes dont le compte-rendu a été affiché sur les panneaux de l'Hôtel de la Communauté d'Agglomération.

PRESENTS : M. GRENET, Président ; MM. BOROTRA, ESPILONDO (jusqu'au rapport n° 16), LABAYLE, Michel VEUNAC, MONDORGE, MILLET-BARBÉ, GRENADE, Vice-Présidents ; MM. ETCHEGARAY, VOISIN, POMMIEZ, DAUBAGNA, Mmes JARRAUD-VERGNOLLE, BISAUTA, MM. BRISSON, GOUFFRANT, ABEBERRY, ROUX, LOZANO, LAFITE, Mme GIBAUD-GENTILI, Conseillers titulaires ; Mme GETTEN-PORCHÉ, M. POUEYTS, Mme CASTEL, M. LACASSAGNE, MM. CAZAUX (jusqu'au rapport n° 16), CÉLAN, CAUSSE, Conseillers suppléants.

ABSENTS OU EXCUSÉS : MM. PAUL-DEJEAN, Jacques VEUNAC, Mme CONTRAIRES, Conseillers titulaires ; Mmes PRADIER, LANNEVERE, DURRUTY, M. DOMÈGE, Mme DESTRUHAUT, Conseillers suppléants.

PROCURATIONS : M. ESPILONDO à M. MONDORGE (à partir du rapport n° 17) ; M. Jacques VEUNAC à M. Michel VEUNAC ; Mme CONTRAIRES à M. BOROTRA.

SECRETAIRE DE SEANCE : M. GOUFFRANT.

La séance est ouverte à 18 heures par Monsieur GRENET, Président. Il procède à l'appel, constate que le quorum est atteint et déclare la séance ouverte.

Monsieur GOUFFRANT est désigné Secrétaire de Séance.

ADMINISTRATION GENERALE

O/J N° 1 - ADMINISTRATION GENERALE.
ADOPTION DU PROCES-VERBAL DE LA SEANCE DU CONSEIL DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU 22 DECEMBRE 2008.

Rapporteur : Madame GIBAUD-GENTILI.

Le Conseil de la Communauté d'Agglomération prend acte du procès-verbal de la séance du 22 décembre 2008.

O/J N° 2 - ADMINISTRATION GENERALE.
COMPTE RENDU DES DECISIONS PRISES PAR LE BUREAU DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION LE 15 DECEMBRE 2008 EN APPLICATION DES DISPOSITIONS DE L'ARTICLE L 5211-10 DU CODE GENERAL DES COLLECTIVITES TERRITORIALES.

Rapporteur : Madame GIBAUD-GENTILI.

Le Conseil prend acte des décisions prises par le Bureau de la Communauté d'Agglomération, en application des dispositions de l'article L 5211-10 du Code Général des Collectivités Territoriales le 15 décembre 2008.

O/J N° 3 - ADMINISTRATION GENERALE.
COMPTE RENDU DES DECISIONS PRISES PAR LE PRESIDENT EN APPLICATION DES
DISPOSITIONS DE L'ARTICLE L 5211-10 DU CODE GENERAL DES COLLECTIVITES
TERRITORIALES.

Rapporteur : Madame GIBAUD-GENTILI.

Le Conseil prend acte des 13 décisions prises par Monsieur le Président en application des dispositions de l'article L 5211-10 du Code Général des Collectivités Territoriales.

O/J N° 4 - ADMINISTRATION GENERALE.
INSTALLATION D'UN DELEGUE TITULAIRE SUPPLEMENTAIRE POUR LA VILLE DE
BAYONNE.

Rapport retiré de l'ordre du jour.

O/J N° 5 - ADMINISTRATION GENERALE.
REMPLACEMENT DE MONSIEUR PATRICK LIÉNARD :

- A LA COMMISSION DES TRAVAUX ET A LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT
DURABLE ;
- AUX INSTANCES OU SIEGE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION.

Rapporteur : Monsieur GRENET.

Madame Marise DESTRUHAUT est désignée, en remplacement de Monsieur Patrick LIÉNARD, pour siéger aux Commissions et structures suivantes :

- Commission des Travaux ;
- Commission du Développement Durable ;
- Syndicat Mixte du Contrat de Rivière des Nives en qualité de suppléante ;
- Conseil d'Administration du Lycée Cantau en qualité de suppléante ;
- Comité Technique Paritaire du Personnel en qualité de suppléante ;
- G.I.P. Maison de l'Emploi de l'Agglomération Bayonnaise en qualité de suppléante ;
- Mission Locale Avenir Jeunes Pays Basque en qualité de titulaire.

Le rapport est adopté à l'unanimité.

O/J N° 6 - ADMINISTRATION GENERALE.
ETABLISSEMENT PUBLIC FONCIER LOCAL PAYS BASQUE. AVIS DU CONSEIL
COMMUNAUTAIRE SUR LA MODIFICATION DES STATUTS.

Rapporteur : Monsieur ETCHEGARAY.

Le rapport et les statuts modifiés sont adoptés à l'unanimité.

O/J N° 7 - ADMINISTRATION GENERALE.
COMPTE RENDU DES MARCHES A PROCEDURE ADAPTEE SOUSCRITS AU COURS
DU DEUXIEME SEMESTRE 2008.

Rapporteur : Monsieur POMMIEZ.

Le rapport est adopté à l'unanimité.

RESSOURCES

O/J N° 8 - RESSOURCES - FINANCES. DEBAT SUR LES ORIENTATIONS GENERALES DU BUDGET.

Rapporteur : Monsieur BOROTRA.

Selon Monsieur BOROTRA, le rapport remis est extrêmement clair. Il attire l'attention de ses collègues sur quelques points importants de ces orientations proposées par l'exécutif. Il explique en détail le contenu du rapport.

Il conclut son exposé en indiquant que les chiffres contenus dans le rapport sont communiqués à titre indicatif car :

- les dépenses seront affinées lors de l'élaboration du Budget Primitif ;
- certaines recettes vont être inscrites en fonction des prévisions des recettes extérieures et notamment des subventions.

Les orientations budgétaires se présentent d'une manière tout à fait satisfaisante. La capacité d'autofinancement est relativement importante. Les ratios de désendettement, décidés en début de mandature, devraient rester inférieurs à 12 ans pendant les cinq années à venir, sous réserve d'une gestion rigoureuse.

Monsieur GRENET remercie Monsieur Didier BOROTRA. Il s'agit d'un débat ne donnant pas lieu à vote. Il donne la parole à Monsieur ESPILONDO :

« Monsieur le Président, mes Chers Collègues :

Ces orientations budgétaires se déroulent dans un contexte institutionnel particulier d'ailleurs rappelé par Monsieur le Vice-Président.

Il est à noter la baisse des dotations globales de fonctionnement avec des conséquences malheureuses sur le Budget des Collectivités Territoriales. Il est dommage, en période de crise, que les capacités d'investissement des Collectivités Territoriales soient diminuées.

Quatre objectifs ont été fixés :

- préserver la capacité d'autofinancement,
- poursuivre l'effort sur le logement, le développement économique et les transports,
- achever le P.P.I.,
- assurer le développement de certains services.

Nous sommes dans les orientations budgétaires. A ce stade là, aucun chiffre précis ne permet de vérifier l'adéquation entre les objectifs budgétaires, l'intention de ce budget et la suite. Il faudra vraisemblablement attendre l'élaboration du Budget Primitif.

Pour les recettes de fonctionnement, il est noté la volonté d'optimiser le taux de la taxe professionnelle, compte tenu du plafonnement de la valeur ajoutée.

La compensation de T.P. poursuit sa dégringolade, passant de 1,7 M€ à 1,2 M€. Il faut s'attendre, dans ce domaine, à un désengagement de l'Etat. Je ne reviendrai pas sur ce débat, j'en dirai simplement deux mots. La plupart des Collectivités Territoriales sont inquiètes sur le devenir de cette taxe et s'interrogent sur l'impôt de remplacement. Sera-t-elle remplacée par :

- une taxe carbone dont on devine mal les contours et la définition,
- une contribution plus forte des impôts locaux, de la T.V.A. ou d'un autre impôt profondément inégalitaire, imaginé pour la circonstance ?

...

En effet, l'assiette des impôts locaux et de la T.V.A. n'est pas calculée sur la base des revenus des concitoyens.

Une autre piste, depuis longtemps abordée, concernant l'incorporation de la taxe professionnelle de la valeur ajoutée des entreprises aurait pu être explorée.

A noter que la taxe professionnelle jouait un rôle entre les entreprises et les Collectivités Territoriales. Ces dernières profitent de l'emploi mais aident à l'installation des entreprises dans des conditions optimales.

Donc beaucoup d'inquiétudes de ma part et de celle des élus de l'assemblée.

Le rapport propose une augmentation des dépenses de fonctionnement à hauteur de 1 % par rapport à 2008. Ce pourcentage paraît faible : pourra-t-il être tenu si les dépenses, notamment de personnel, progressent de 6,5 % ? Cet objectif paraît très ambitieux.

Le montant des dépenses nouvelles d'investissement s'élève à 34 M€ (hors P.P.I.). Le financement des travaux d'assainissement pluvial sur Anglet, prévu seulement à hauteur de 2,5 M€, est insuffisant.

Le territoire communal est lourdement handicapé par la dissociation des réseaux d'eaux usées et pluviales. Un retard historique doit être rattrapé, comme cela été fait pour les réseaux unitaires des Villes de Bayonne et de Biarritz. L'attente de la réalisation de ces travaux empêche la réfection des voiries fortement dégradées par les ruissellements.

Les élus anglois sollicitent une vision claire du Contrat d'Agglomération clôturé en 2007 avec une répartition en fonction de la compétence communautaire qui induit l'intérêt plus ou moins important pour chaque Commune.

Merci ».

Monsieur BOROTRA répond point par point au propos de Monsieur ESPILONDO.

Il ne partage pas son point de vue concernant la diminution des compensations de taxe professionnelle.

Cette diminution est liée au phénomène écrêteur relaté lors de la présentation du rapport. La référence est calculée sur la base des taux de 2005. L'Etat, très volontairement, a voulu encourager les Collectivités Territoriales à ne pas les augmenter et il faut veiller à que ce phénomène ne se traduise pas par une perte de recettes sur le budget des Collectivités. Il y a également d'autres explications à la diminution des dotations de l'Etat.

L'objectif de maintenir l'augmentation de 1 % des dépenses de fonctionnement, est parfaitement réalisable. Certaines dépenses vont être réduites :

- le poste dépenses et provisions de 1,1 M€ n'existe plus ;
- le reversement aux Communes a très peu progressé ; il appartient aux élus communautaires de veiller à ce que le crédit n'augmente pas.

L'augmentation des dépenses de personnel, environ 600 000 M€, permettra de faire face aux besoins en personnel communautaire.

Le crédit affecté aux travaux du réseau pluvial reflète les nécessités exprimées lors d'une réunion des trois Maires. L'enveloppe sollicitée avait été estimée à 4 M€ à étaler sur cinq ans soit 800 M€ par an.

Bien évidemment des ajustements peuvent être réalisés sur certaines opérations.

Enfin, le point a été fait sur la réalisation des opérations du précédent P.P.I. Il convient de regarder :

- le volume des travaux,
- la participation des Communes,
- les subventions extérieures.

Il a été fait preuve d'une extrême rigueur dans la gestion des crédits affectés aux opérations inscrites au P.P.I. La participation communautaire a été à peu près la même pour les trois Communes. Monsieur BOROTRA a constaté effectivement une participation de la Commune d'Anglet particulièrement faible en comparaison de celle des Villes de Bayonne et de Biarritz, sensiblement au même niveau.

C'est vrai, il existe une différence assez substantielle sur les subventions extérieures dont la responsabilité n'incombe pas à la CABAB.

Le document du P.P.I. a été communiqué ; il est révélateur des politiques menées sur le territoire de chacune des trois Communes.

Monsieur BOROTRA donne un conseil : si une Commune souhaite que des infrastructures soient réalisées sur son territoire, elle doit aussi prévoir de participer à leur financement.

Monsieur GRENET rassure Monsieur ESPILONDO et ses collègues d'Anglet concernant la problématique du pluvial.

Il connaît bien ce problème ; les besoins en ce domaine sur le territoire d'Anglet sont incontestables et plus importants en volume financier qu'à Biarritz ou Bayonne.

Raison pour laquelle, au mois de Décembre, a été décidé le lancement de l'aménagement du Ruisseau de Florence et un crédit de 700 000 euros a été débloqué. Ce crédit non consommé, inscrit au Budget 2008, sera reporté sur l'exercice 2009. Pour l'année 2009, le crédit de 1,8 M€ prévu au Budget Général de la CABAB pour le pluvial se décompose de la manière suivante : 500 M€ pour Biarritz et Bayonne et 800 M€ pour Anglet.

Dans ce domaine, l'effort sera poursuivi, dans la mesure du possible, jusqu'à la fin du mandat, au fur et à mesure de l'adoption des budgets pour aider les élus d'Anglet. En effet, les concitoyens anglois souffrent des inondations lors de précipitations très importantes.

Monsieur GRENET revient sur l'inquiétude exprimée par Monsieur ESPILONDO à propos de la suppression de la T.P.

Il souhaite que l'impôt de remplacement génère un montant de recettes équivalent pour la CABAB soit 38 M€.

A cet égard, il rappelle que les précédents Gouvernements avaient évoqué l'hypothèse de son abandon. Faute de trouver un impôt de substitution, la perception de la T.P. est restée en vigueur.

Il faudra préciser en quoi consiste la taxe carbone, car aujourd'hui son assise est extrêmement imprécise. Quant au délai de 2010 avancé pour la suppression de la T.P., il se déclare très perplexe sur cette annonce.

Comme la T.P. constitue la recette dynamique principale de la CABAB, les élus devront être très vigilants pour :

- savoir par quoi elle sera remplacée, d'où l'intérêt d'être représenté à Paris par des députés, élus locaux, et pas seulement par des technocrates enfermés à l'Assemblée Nationale ;
- avoir des perspectives et une ligne de conduite suffisamment claires pour la mandature afin d'être en mesure de financer les investissements attendus par les uns et les autres.

Monsieur GRENET doit rencontrer Monsieur BALLADUR avec les représentants du Conseil des Elus la semaine à venir. Bien évidemment les élus locaux lui feront part de leurs préoccupations.

Monsieur ESPILONDO note avec satisfaction les propositions faites à propos des crédits à prévoir pour le pluvial.

Concernant la T.P. il souhaite dire : « un vieil impôt est un bon impôt » et précise par ailleurs, que l'acceptation de l'impôt est toujours difficile.

Le Conseil prend acte du rapport relatif au débat sur les orientations générales du budget.

O/J N° 9 - RESSOURCES - FINANCES.
AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT ET DE MANDATEMENT DE DEPENSES
D'INVESTISSEMENT AVANT LE VOTE DU BUDGET PRIMITIF 2009.

Rapporteur : Monsieur BOROTRA.

Le rapport est adopté à l'unanimité.

O/J N° 10 - FINANCES.
RENOUVELLEMENT D'UNE CONVENTION FINANCIERE PLURIANNUELLE (2009-2011)
D'OBJECTIFS ET DE MOYENS AVEC L'aNTIC PAYS BASQUE.

Rapporteur : Monsieur BOROTRA.

Monsieur GRENET a visité l'aNTIC et a rencontré le personnel. La visite de cette structure a été très instructive et intéressante et il faut continuer à la soutenir très vigoureusement car elle est très utile.

Le rapport et le projet de convention financière sont adoptés à l'unanimité.

O/J N° 11 - RESSOURCES - PERSONNEL.
MODIFICATION DE L'ETAT DES EFFECTIFS.

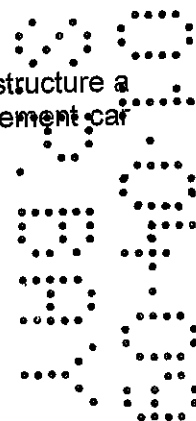
Rapporteur : Monsieur GRENADE.

Le rapport est adopté à l'unanimité.

O/J N° 12 - RESSOURCES - PERSONNEL.
CONVENTION DE MEDECINE PREVENTIVE AVEC LE CENTRE DE GESTION.

Rapporteur : Monsieur GRENADE.

Le rapport et le projet de convention sont adoptés à l'unanimité.



URBANISME**O/J N° 13 - URBANISME - COMMUNS.
POLITIQUE DE LA VILLE - AVENANT AU PROTOCOLE D'ACCORD DU PLAN LOCAL
POUR L'INSERTION ET L'EMPLOI.**

Rapporteur : Madame JARRAUD-VERGNOLLE.

Le rapport et le projet d'avenant sont adoptés à l'unanimité.

**O/J N° 14 - URBANISME - COMMUNS.
POLITIQUE DE LA VILLE - AVENANT N° 2 A LA CONVENTION CONSTITUTIVE DES
STATUTS DU GROUPEMENT D'INTERET PUBLIC DU DEVELOPPEMENT URBAIN ET
SOCIAL.**

Rapporteur : Madame JARRAUD-VERGNOLLE.

Le rapport et le projet d'avenant n° 2 sont adoptés à l'unanimité.

**O/J N° 15 - URBANISME - BAYONNE.
APPROBATION DE LA MODIFICATION N° 2 DU PLAN LOCAL D'URBANISME.**

Rapporteur : Monsieur GOUFFRANT.

Le rapport et le dossier de modification n° 2 du P.L.U. de Bayonne sont adoptés à l'unanimité.

**O/J N° 16 - URBANISME - BAYONNE.
LOTISSEMENT DE TECHNOCITE - MODIFICATION DU CAHIER DES CHARGES DE
CESSION DE TERRAINS.**

Rapporteur : Monsieur GRENET.

Le rapport et le cahier des charges modificatif sont adoptés à l'unanimité.

**O/J N° 17 - URBANISME - BAYONNE.
SECTEUR TETES DE PONT - PROTOCOLE D'ENGAGEMENT D'ETUDES PREALABLE A
LA PROMESSE DE VENTE DE TERRAINS.**

Rapporteur : Monsieur GOUFFRANT.

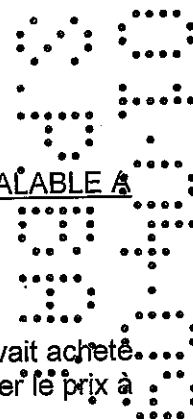
La question se pose à propos du degré de pollution de ce foncier que la CABAB avait acheté à la famille CASTAGNET. La réponse à ce questionnement permettra de déterminer le prix à négocier avec le Lauréat du concours.

Cette délibération l'habilite à réaliser des travaux dont il supportera le coût sur le terrain propriété de la CABAB.

Le rapport est adopté à l'unanimité.

**O/J N° 18 - URBANISME - BAYONNE.
BIBLIOTHEQUE ET AMPHITHEATRE DU DOMAINE DE SAINT-CROUTS - RESILIATION
DU BAIL EMPHYTHEOTIQUE AVEC L'ETAT.**

Rapporteur : Monsieur LABAYLE.



Monsieur GRENET précise que la Communauté d'Agglomération va reprendre la propriété du foncier libéré par l'Université.

Le Comité de Pilotage mis en place va travailler sur le transfert de l'Ecole d'Art de Bayonne.

Le rapport est adopté à l'unanimité.

O/J N° 19 - URBANISME - BAYONNE.
SECTEUR D'ACTIVITE SAINT-FREDERIC/LA CALE. ECHANGE DE TERRAINS AVEC LA COMMUNE DE BAYONNE.

Rapporteur : Monsieur GOUFFRANT.

Le rapport est adopté à l'unanimité.

O/J N° 20 - URBANISME - BAYONNE.
SECTEUR D'ACTIVITE SAINT-FREDERIC/LA CALE - ACQUISITION DE LA PROPRIETE SUCCESSION BARATCHART.

Rapporteur : Monsieur GOUFFRANT.

Le rapport est adopté à l'unanimité.

O/J N° 21 - URBANISME - BAYONNE.
EQUILIBRE SOCIAL DE L'HABITAT - CONTRIBUTION DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION A L'ACQUISITION DE 10 LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX A BAYONNE « LES HAUTS D'AMADE » AU BENEFICE DE LA SOCIETE HABITAT SUD ATLANTIC.

Rapporteur : Monsieur GOUFFRANT.

Monsieur GRENET souligne la qualité de cet éco-quartier réalisé par un promoteur privé. Les immeubles vont dominer l'Adour.

Le rapport est adopté à l'unanimité.

O/J N° 22 - URBANISME - ANGLET.
ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ DE HAUSQUETTE - APPROBATION DU CAHIER DES CHARGES DE CESSIION DE TERRAINS - MODIFICATIF N° 2.

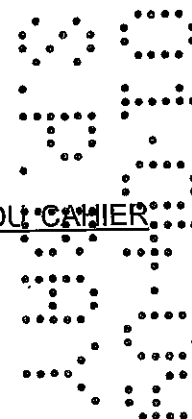
Rapporteur : Monsieur VOISIN.

Le rapport et le cahier des charges modificatif n° 2 sont adoptés à l'unanimité.

O/J N° 23 - URBANISME - ANGLET.
CENTRE DE SECOURS LA BUTTE AUX CAILLES - AVENANT A LA CONVENTION DE TRANSFERT DES BIENS AU PROFIT DU S.D.I.S.

Rapporteur : Monsieur MONDORGE.

Avant de donner lecture du rapport, Monsieur MONDORGE rend hommage au travail réalisé par les Sapeurs-Pompiers extrêmement sollicités jour et nuit, depuis trois semaines.



A propos des inondations, Monsieur GRENET souligne également la mobilisation des Sapeurs-Pompiers et leur rend hommage.

A Bayonne, les restaurants situés en bordure des Quais de la Nive ont été inondés.

A cet égard, il souligne le problème généré par la crue très spectaculaire de la Nive. Les conséquences sur le Pont Mayou sont dramatiques. Un affouillement très important s'est créé, avec des excavations visibles à l'œil, qui ne cessaient de grandir depuis la Rive Gauche.

Un périmètre de sécurité a été instauré immédiatement et deux vigiles ont assuré la surveillance nocturne. Heureusement que ces mesures d'urgence ont été mises en œuvre immédiatement puisque, vers minuit, le parapet du pont s'est effondré suite à une excavation de 8 mètres de diamètre sur 5 mètres de hauteur. Dans cette zone passent différentes conduites (gaz, électricité, fibres optiques). Une pile du pont, celle la plus près de la rive, s'est fissurée.

L'importance de ce sinistre a mobilisé des experts ; malheureusement le coût des travaux de réparation sera élevé et la CABAB sera sollicitée pour cette voie d'intérêt communautaire.

La réparation s'est avérée d'une urgence extrême pour exclure le risque d'un affouillement qui allait contourner la chaussée pour aller communiquer avec l'amont du pont. Le décaissement s'est réalisé à une allure vertigineuse avec les remous du fleuve.

Le rapport et le projet d'avenant sont adoptés à l'unanimité.

O/J N° 24 - URBANISME - BIARRITZ.
EQUILIBRE SOCIAL DE L'HABITAT - ATTRIBUTION DE SUBVENTION A
MADAME MENDIBOURE PROPRIETAIRE PRIVE DANS LE CADRE DE L'OPERATION
PROGRAMMEE D'AMELIORATION DE L'HABITAT BIARRITZ « DIVERSITE SOCIALE ».

Rapporteur : Monsieur ABEBERRY.

Le rapport et le projet de convention sont adoptés à l'unanimité.

O/J N° 25 - URBANISME - BIARRITZ.
EQUILIBRE SOCIAL DE L'HABITAT - ATTRIBUTION DE SUBVENTION A LA
S.C.I. LHERTE PROPRIETAIRE PRIVE DANS LE CADRE DE L'OPERATION
PROGRAMMEE D'AMELIORATION DE L'HABITAT BIARRITZ « DIVERSITE SOCIALE ».

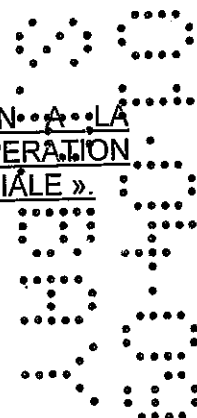
Rapporteur : Monsieur ABEBERRY.

Le rapport et le projet de convention sont adoptés à l'unanimité.

O/J N° 26 - URBANISME - BIARRITZ.
EQUILIBRE SOCIAL DE L'HABITAT - CONTRIBUTION DE LA COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION A L'OPERATION DE CONSTRUCTION DE SIX LOGEMENTS
LOCATIFS SOCIAUX A BIARRITZ « FOCH JAURES » AU BENEFICE DE L'OFFICE 64 DE
L'HABITAT.

Rapporteur : Monsieur ABEBERRY.

Le rapport est adopté à l'unanimité.



O/J N° 27 - URBANISME - BIARRITZ.
EQUILIBRE SOCIAL DE L'HABITAT - CONTRIBUTION DE LA COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION A L'OPERATION DE CONSTRUCTION DE VINGT LOGEMENTS
LOCATIFS SOCIAUX A BIARRITZ « ALAN SEEGER » AU BENEFICE DE LA SOGICOPA.

Rapporteur : Monsieur ABEBERRY.

Le rapport est adopté à l'unanimité.

O/J N° 28 - URBANISME - BIARRITZ.
EQUILIBRE SOCIAL DE L'HABITAT - DEMANDE DE GARANTIE D'EMPRUNT POUR
L'OPERATION DE REHABILITATION DE 6 LOGEMENTS 31 RUE PEYROLOUBILH, POUR
LE COMPTE DU P.A.C.T.-H.D. PAYS BASQUE.

Rapporteur : Monsieur ABEBERRY.

Le rapport et le projet de convention sont adoptés à l'unanimité.

O/J N° 29 - URBANISME - BIARRITZ.
MUSEE DE LA MER - BILAN DE LA CONCERTATION ET APPROBATION DE LA
REVISION SIMPLIFIEE N° 3 DU P.L.U.

Rapporteur : Monsieur BOROTRA.

Le rapport et le dossier de révision simplifiée n° 3 du P.L.U. sont adoptés à l'unanimité.

PATRIMOINE / INFRASTRUCTURES

O/J N° 30 - PATRIMOINE.
AMENAGEMENT DE LA MAISON DU PARC IZADIA - AVENANT A LA CONVENTION DE
MANDAT AVEC LA COMMUNE D'ANGLET.

Rapporteur : Monsieur DAUBAGNA.

Le rapport et le projet d'avenant sont adoptés à l'unanimité.

O/J N° 31 - INFRASTRUCTURES - BAYONNE.
AMENAGEMENT DU GIRATOIRE DARRIGRAND ET DE LA VOIE DE DESSERTE DES
RESIDENCES ETUDIANTES A BAYONNE. MONTAGE OPERATIONNEL ET
CONVENTION FINANCIERE AVEC LA VILLE DE BAYONNE.

Rapporteur : Monsieur LABAYLE.

Le rapport et le projet de convention financière sont adoptés à l'unanimité.

O/J N° 32 - INFRASTRUCTURES - ANGLET.
AMENAGEMENT DU CARREFOUR GIRATOIRE A L'INTERSECTION DE LA ROUTE DE
PITTOYS ET DE LA ROUTE D'ARCANGUES A ANGLET. MAITRISE D'OUVRAGE ET
FINANCEMENT DES TRAVAUX.

Rapporteur : Monsieur MONDORGE.

Le rapport est adopté à l'unanimité.



ENVIRONNEMENTDECHETSO/J N° 33 - DECHETS MENAGERS.
ACQUISITION DE CAMIONS GRUES POUR LA COLLECTE DES CONTENEURS
D'APPORTS VOLONTAIRES ENTERRES ET DE SURFACE - MARCHÉ A BONS DE
COMMANDE APRES APPEL D'OFFRES.

Rapporteur : Monsieur MONDORGE.

Cette collecte, désormais effectuée en régie, permettra d'avoir une meilleure réactivité lors des surcharges des conteneurs, notamment le week-end. De nouveaux recrutements seront effectués et deux agents de la Société VEOLIA seront embauchés par la CABAB.

Le rapport est adopté à l'unanimité.

O/J N° 34 - DECHETS.
MODIFICATION N° 3 DES STATUTS DU SYNDICAT MIXTE BIL TA GARBI.

Rapporteur : Monsieur MONDORGE.

Le rapport et les statuts modifiés sont adoptés à l'unanimité.

Monsieur GRENET revient sur l'accident du Pont Mayou. Il précise que tous les enrochements ont été balayés. Autrefois les ponts étaient construits sur des armatures en bois placées sous l'eau pour que le bois ne se dégrade pas. Aujourd'hui, ces structures se trouvent à l'air libre ce qui va nécessiter la mise en place rapide d'enrochements.

L'ordre du jour étant épuisé, Monsieur GRENET remercie ses collègues et lève la séance à 19 heures 30.

Le Secrétaire de Séance,


François GOUFFRANT

