

PROCES VERBAL ANALYTIQUE
CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE

SEANCE PUBLIQUE DU VENDREDI 24 NOVEMBRE 2017 À 09 H 30
(Convocation du 17 novembre 2017)

Aujourd'hui vendredi Vingt-Quatre Novembre Deux Mille Dix-sept à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Monsieur Alain JUPPE, Président de Bordeaux Métropole

ETAIENT PRESENTS :

M. Alain JUPPE, M. Alain ANZIANI, M. Christophe DUPRAT, Mme Virginie CALMELS, Mme Christine BOST, M. Michel LABARDIN, M. Patrick BOBET, M. Jean-François EGRON, M. Franck RAYNAL, M. Jacques MANGON, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Patrick PUJOL, Mme Anne-Lise JACQUET, Mme Claude MELLIER, Mme Agnès VERSEPUY, M. Michel DUCHENE, Mme Brigitte TERRAZA, M. Jean TOUZEAU, Mme Anne WALRYCK, M. Dominique ALCALA, Mme Dominique IRIART, M. Max COLES, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, M. Alain TURBY, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Andréa KISS, M. Jean-Pierre TURON, M. Kévin SUBRENAT, Mme Véronique FERREIRA, Mme Emmanuelle AJON, M. Erick AOUIZERATE, Mme Cécile BARRIERE, Mme Léna BEAULIEU, Mme Maribel BERNARD, Mme Odile BLEIN, M. Jean-Jacques BONNIN, M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE, 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 Solène CHAZAL, Mme Brigitte COLLET, Mme Emmanuelle CUNY, M. Jean-Louis DAVID, M. Yohan DAVID, Mme Nathalie DELATTRE, Mme Michèle DELAUNAY, M. Stéphane DELAUX, M. Arnaud DELLU, Mme Laurence DESSERTINE, M. Gérard DUBOS, Mme Michèle FAORO, M. Vincent FELTESSE, M. Jean-Claude FEUGAS, M. Nicolas FLORIAN, Mme Florence FORZY-RAFFARD, M. Philippe FRAILE MARTIN, M. Guillaume GARRIGUES, M. Max GUICHARD, M. Jacques GUICHOUX, M. Daniel HICKEL, M. Pierre HURMIC, M. Franck JOANDET, M. Bernard JUNCA, Mme Conchita LACUEY, Mme Anne-Marie LEMAIRE, M. Pierre LOTHAIRE, M. Eric MARTIN, M. Thierry MILLET, M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM, 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, M. Thierry TRIJOULET, Mme Marie-Hélène VILLANOVE.

EXCUSE(S) AYANT DONNE
PROCURATION :

M. Michel HERITIE à Mme Béatrice DE FRANÇOIS
M. Michel VERNEJOUL à M. Jacques GUICHOUX
Mme Josiane ZAMBON à M. Jean-Pierre TURON
Mme Isabelle BOUDINEAU à M. Arnaud DELLU
M. Marik FETOUE à M. Fabien ROBERT
Mme Magali FRONZES à M. Philippe FRAILE MARTIN
M. Jean-Pierre GUYOMARC'H à Mme Chantal CHABBAT
Mme Martine JARDINE à Mme Anne-Marie TOURNEPICHE
M. Bernard LE ROUX à M. Gérard DUBOS
Mme Zeineb LOUNICI à Mme Dominique POUSTYNNIKOFF
Mme Emilie MACERON-CAZENAVE à M. Bernard JUNCA
M. Jacques PADIE à M. Max GUICHARD
M. Alain SILVESTRE à Mme Gladys THIEBAULT
Mme Elisabeth TOUTON à Mme Solène CHAZAL

EXCUSE(S) :
Monsieur Jacques COLOMBIER.

PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Alain ANZIANI à M. Jean TOUZEAU à partir de 12h10
Mme Christine BOST à M. Serge TOURNERIE à partir de 11h25
M. Christophe DUPRAT à M. Nicolas FLORIAN à partir de 11h50
M. Michel LABARDIN à Mme Karine ROUX-LABAT à partir de 11h40
Mme Agnès VERSEPUY à Mme Anne-Lise JACQUET jusqu'à 12h00
M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE à Mme Brigitte TERRAZA à partir de 11h50
Mme Brigitte COLLET à M. Daniel HICKEL à partir de 10h20
M. Stéphane DELAUX à Mme Marie-Hélène VILLANOVE à partir de 12h05
M. Guillaume GARRIGUES à M. Jean-Jacques BONNIN à partir de 10h25
Mme Christine PEYRE à M. Thierry MILLET à partir de 11h50
Mme Marie RECALDE à M. Alain ANZIANI jusqu'à 10h35

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Alain JUPPE à partir 12h45 et M. BOBET prend la présidence

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 - 9 HEURES 42

M. Alain JUPPÉ : Mes chers collègues, la séance est ouverte. Je voudrais passer tout de suite, puisque les bonnes nouvelles sont rares, la parole à Anne WALRYCK qui en a une à nous annoncer.

Mme Anne WALRYCK : Oui, merci Monsieur le Président, mes chers collègues, j'avais juste le bonheur et l'honneur de vous indiquer que Bordeaux Métropole a reçu, il y a quelques jours au Sénat, le Prix TERRITORIA en catégorie Or dans le domaine de la transition énergétique, pour son action menée par ses agents dans le cadre de l'Académie Climat Energie. C'est la Direction des constructions et des bâtiments de Bordeaux Métropole qui a métropolisé cette action qui consiste à former un réseau d'agents. Depuis quelques années, nous avons une centaine d'agents mobilisés pour le changement des comportements afin de maîtriser notre consommation d'énergie dans les bâtiments publics. Le résultat, c'est une baisse de 5 %, rien que par le changement de comportement avec 1 000 agents à peu près qui sont sensibilisés, autant dans nos communes qu'à l'échelle de Bordeaux Métropole.

M. Alain JUPPÉ : Voilà. Et la médaille est de poids. C'est vraiment de l'or.

Mme Anne WALRYCK : Merci à nos agents.

COMMUNICATIONS

AMELIORATION DES REGLES DE FONCTIONNEMENT DES INSTITUTIONS METROPOLITAINES

Communication effectuée

PROCES-VERBAUX DES SEANCES DES 29 SEPTEMBRE ET 27 OCTOBRE 2017 – ADOPTION

Monsieur le Secrétaire de séance, il faudrait faire voter les procès-verbaux des deux précédentes séances. Est-ce qu'il y a des demandes de modification sur ces procès-verbaux ? Il n'y en a pas. Ils sont donc adoptés.

DESIGNATION D'UN SECRETAIRE ET D'UN SECRETAIRE ADJOINT

M. Alain JUPPÉ : Je voudrais demander à Monsieur Alain TURBY de bien vouloir assurer le secrétariat de notre séance avec le soutien, en cas de besoin, de Jean-Pierre TURON. Je vous passe la parole Monsieur le Secrétaire de séance.

M. Alain TURBY : Merci Monsieur le Président. D'abord, j'aimerais vous indiquer que les affaires 1, 10 et 70 portent sur des désignations. Les noms des personnes proposées figurent dans l'ordre du jour qui est déposé sur table.

M. Alain JUPPÉ : Merci. Comme à l'habitude, je demande s'il y a des indications de vote particulières. Monsieur GUICHARD.

M. Max GUICHARD : Oui, Monsieur le Président, je vais prendre mon envol parce qu'il y a beaucoup de votes sans intervention :

- 4 - 5 mutualisation, cycle 3 : abstention,
- 16, ouverture dominicale des commerces : contre,
- 20, cession des Grands Garages : abstention,
- 28, 30, 31, 32, 33, 38 VEFA : contre,
- 45, Opération Campus : contre,
- 49, ZAC Pessac : contre,
- 54, ZAC Bastide Niel : abstention,
- 69, baisse subvention ADIL 33 : contre.

M. Alain JUPPÉ : Y a-t-il d'autres indications ? Madame DE FRANÇOIS.

Mme Béatrice DE FRANÇOIS : Je ne prends pas part à la 28, la 35 et la 36.

M. Alain JUPPÉ : Madame CASSOU-SCHOTTE.

Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE : Monsieur le Président, pour la délibération 16, des votes différenciés en cohérence avec les votes municipaux : 4 contre et 2 pour. Et la 49, abstention.

M. Alain JUPPÉ : Monsieur DELLU.

M. Arnaud DELLU : Je ne prends pas part au vote sur la 21, le versement transport.

M. Alain JUPPÉ : Monsieur DUBOS.

M. Gérard DUBOS : Abstention sur la 49 des élus d'opposition de Pessac.

M. Alain JUPPÉ : Bon. Eh bien, il y en a des votes spécifiques. Ces délibérations sont adoptées avec les abstentions et les votes contre qui ont été notés par le secrétariat de la séance.

M. JUPPE

(n°1) Représentation de Bordeaux Métropole au sein d'organismes extérieurs - Désignation

Unanimité – Désignations effectuées

M. JUPPE

(n°3) Accord cadre pour la mise en oeuvre opérationnelle du programme "50 000 logements autour des axes de transports collectifs" et du programme "Aménagement économique" avec la Fabrique de Bordeaux Métropole (La Fab) - Marchés subséquents 2017 - Ajustements du programme d'actions sans incidence financière - Décision - Autorisation

Unanimité

M. ANZIANI

(n°4) Cycle 3 de la mutualisation des services - Conventions de création de services communs et des avenants aux conventions - Contrat d'engagement et avenants aux contrats - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés

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

M. ANZIANI

(n°5) Mutualisation des services - Service commun des archives - modification du rattachement du service- Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés

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

M. DUPRAT

(n°7) Société des grands garages parking de Bordeaux (SGGPB) - Rapport des administrateurs sur les sociétés d'économie mixte au titre de l'article L.1524-5 du Code Général des Collectivités Territoriales - Rapport 2017 - Exercice 2016 - Information

Communication effectuée

Mme CALMELS

(n°10) Création régie à autonomie financière relative à la gestion des équipements fluviaux - Désignation - Décision - Autorisation

Unanimité – Désignations effectuées

Mme CALMELS

(n°11) Association SOFILM Summercamp - Partenariat avec les résidences SOFILM pour le long métrage de genre - Convention - Décision Autorisation.

Unanimité

Mme CALMELS

(n°12) Association ' Groupe Fiction Nouvelle-Aquitaine ' - Subvention de fonctionnement 2017 - Décision - Autorisation

Unanimité

Mme CALMELS

(n°13) Participation de Bordeaux Métropole à l'organisation des rencontres nationales des Missions locales par l'UNML - Convention - Décision - Autorisation

Unanimité

Mme CALMELS

(n°14) Saint-Médard-en-Jalles - OIM (Opération d'intérêt métropolitain) Bordeaux Aéroparc - Opération Galaxie 4 - Bilan de la concertation et confirmation de décision de faire

Unanimité

Mme BOST

(n°15) Chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux Gironde - Partenariat 2017 - Réseau "MANACOM" des managers de commerce - Réseau "Ronde de Gironde" - Subventions de Bordeaux Métropole - Conventions - Décision - Autorisation

Unanimité

Mme BOST

(n°16) Avis conforme de Bordeaux Métropole pour les ouvertures dominicales 2018 des commerces de détail, suite à la saisine des communes membres - Décision - Autorisation

Majorité

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

Mme BOST

(n°17) Chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux Gironde - Partenariat 2017 - Observatoire du commerce - Subvention de Bordeaux Métropole - Convention - Décision - Autorisation

Unanimité

M. BOBET

(n°18) Exercice 2017 - Décision modificative n°4 du Budget principal et décision modificative n° 2 des Budgets annexes - Adoption

Unanimité

M. BOBET

(n°19) Exercice 2017 - Créances irrécouvrables - Admissions en non valeur - Décision - Autorisation

Unanimité

M. BOBET

(n°20) Cession par Bordeaux Métropole de l'intégralité des actions détenues dans la Société des Grands Garages Parkings - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés

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

M. BOBET

(n°21) Versement transport -Exonérations - Mises en place et Exonérations rapportées - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés

**Ne prend pas part au vote :
Monsieur DELLU**

M. BOBET

(n°22) BORDEAUX - SA d'HLM DOMOFRANCE - Réhabilitation de la résidence pour personnes âgées "Le Pont Saint-Jean" située 34, rue Jean Descas - Emprunt de 380.741 euros, de type PAM, auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés

**Ne prend pas part au vote :
Madame CHAZAL**

M. BOBET

(n°23) LE BOUSCAT - SA d'HLM DOMOFRANCE - Travaux de réhabilitation de 90 logements collectifs locatifs de la résidence "Les Mosaïques" située 86, avenue Léon Blum - Emprunts d'un montant total de 2.381.512 euros, des types PAM et PAM Eco-prêt, auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés

**Ne prend pas part au vote :
Madame CHAZAL**

M. BOBET

(n°24) BLANQUEFORT - SA d'HLM Clairienne - Charge foncière et construction de 7 logements locatifs sociaux (dont 2 individuels et 5 collectifs), sis, résidence l'Îlot Vert, avenue de la Gare - Emprunts des types PLAI et PLUS d'un montant total de 679.148 € auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Unanimité

M. BOBET

(n°25) EYSINES - SA d'HLM DOMOFrance - Travaux de réhabilitation des 221 logements collectifs locatifs des 4 bâtiments du Mail du Grand Caillou, résidence "Grand Caillou", 2, rue Mallet et 2, rue Rostand - Emprunts d'un montant total de 8.207.000 euros, des types PAM et PAM Eco-prêt, auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés

Ne prend pas part au vote :
Madame CHAZAL

M. BOBET

(n°26) SAINT-AUBIN-DE-MEDOC - SA d'HLM Clairienne - Charge foncière et construction de 6 logements individuels locatifs sociaux, sis, Allée des Goélards - Emprunts des types PLAI et PLUS d'un montant total de 729.065 € auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Unanimité

M. BOBET

(n°27) BLANQUEFORT - SA d'HLM Clairienne - Charge foncière et construction de 24 logements collectifs locatifs sociaux, sis, résidence l'Îlot Vert, avenue de la Gare - Emprunts des types PLAI et PLUS d'un montant total de 2.485.927 € auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Unanimité

M. BOBET

(n°28) BASSENS - OPH Métropolitain AQUITANIS - Acquisition en VEFA de 4 logements collectifs locatifs au sein de l'opération l'Escale Verte, sis, 1 rue Victor Lucien Meunier - Emprunts des types PLAI et PLUS d'un montant total de 436.189 € auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Majorité

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

Ne prend pas part au vote :
Madame DE FRANÇOIS

M. BOBET

(n°29) SA D'HLM Clairsienne - Prêt Haut de Bilan Bonifié - Accélération du programme d'investissement sur Bordeaux Métropole - Prêt bonifié d'un montant de 12.710.000 € auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Unanimité

M. BOBET

(n°30) VILLENAVE D'ORNON - SA d'HLM CLAIRSIENNE - Charge foncière et acquisition en VEFA de 24 logements collectifs locatifs, avenue Jean Monnet, résidence "Villa Nava" - Emprunts d'un montant total de 2.873.099 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°31) TALENCE - SA d'HLM Vilogia - Acquisition de l'usufruit locatif social dans le cadre d'une VEFA de 23 logements collectifs locatifs, sis, résidence les Arpèges, rue Pierre Noailles et allée du 7ème Art - Emprunts d'un montant total de 1.337.921 euros de type PLS auprès de l'établissement bancaire La Banque Postale - Garantie - Décision - Autorisation

Majorité

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

M. BOBET

(n°32) BLANQUEFORT - SA d'HLM CLAIRSIENNE - Charge foncière et acquisition en VEFA de 15 logements collectifs locatifs, 17, rue Jean Duvert, résidence "Les Terrasses du Médoc", bâtiment D - Emprunts d'un montant total de 1.003.475 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°33) BLANQUEFORT - SA d'HLM VILOGIA - Charge foncière et acquisition en VEFA de 54 logements collectifs locatifs, 75, avenue du 11 novembre - Emprunts d'un montant total de 5.583.137 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°34) Société Anonyme d'Economie Mixte Locale (SAEML) Bordeaux Métropole Aménagement (BMA) - Réaménagement d'emprunt d'un montant de 4.485.747,72 € auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Unanimité

M. BOBET

(n°35) TALENCE - AQUITANIS, OPH de Bordeaux Métropole - Acquisition et amélioration d'un logement individuel locatif situé 12, rue de la République - Emprunt de 54.412 euros, de type PLAI, auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés

Ne prend pas part au vote :
Madame DE FRANÇOIS

M. BOBET

(n°36) OPH Métropolitain AQUITANIS - Prêt Haut de Bilan Bonifié - Accélération du programme d'investissement sur Bordeaux Métropole - Prêt bonifié d'un montant total de 12.865.000 € auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés

Ne prend pas part au vote :
Madame DE FRANÇOIS

M. BOBET

(n°37) SA D'HLM Domofrance - Prêt Haut de Bilan Bonifié - Accélération du programme d'investissement sur Bordeaux Métropole - Prêt bonifié d'un montant de 550.000 € auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés

Ne prend pas part au vote :
Madame CHAZAL

M. BOBET

(n°38) BORDEAUX - SA d'HLM VILOGIA - Acquisition en VEFA de l'usufruit locatif social de 33 logements collectifs, rue Chantecrit - Emprunts d'un montant total de 1.656.343 euros, auprès de ARKEA Banque Entreprises et Institutionnels - Garantie - Décision - Autorisation

Majorité

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

M. PUJOL

(n°39) Mérignac - Convention de délégation ponctuelle de maîtrise d'ouvrage - Opérations ponctuelles de modernisation d'éclairage public - Décision - Autorisation

Unanimité

M. EGRON

(n°40) Bilan du service activités funéraires et adaptation de l'organisation - Décision - Autorisation

Unanimité

M. EGRON

(n°41) Ajustements d'effectifs et d'organigrammes - Décision - Autorisation

Unanimité

M. EGRON

(n°43) Convention - Achat de gaz naturel : Adhésion au dispositif d'achat groupé et de l'Union des groupements d'achats publics (UGAP) - Décision-Autorisation de signature

Unanimité

M. EGRON

(n°44) Création d'un régime indemnitaire à titre provisoire au grade d'Attaché territorial hors classe - Décision - Autorisation

Unanimité

Mme IRIART

(n°45) Opération campus de Bordeaux - Participation financière de Bordeaux Métropole à la troisième phase de rénovation de la halle des sports de l'Université de Bordeaux à Talence - Décision - Autorisation

Majorité

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

M. MANGON

(n°46) Bordeaux - Opération d'intérêt national (OIN) Euratlantique - Cession à l'Etablissement public d'aménagement Bordeaux Euratlantique d'emprises à détacher des folioles du Pont Saint Jean rive droite - Principe du déclassement par anticipation - Décision - Autorisation

Unanimité

M. MANGON

(n°47) LE TAILLAN-MEDOC - Projet d'Etablissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (EHPAD) et de résidence autonomie - Cession du terrain nu situé avenue de la Croix, cadastré AM 321 - Modification de la délibération n° 2016-430 du 8 juillet 2016 - Décision - Autorisation

Unanimité

M. MANGON

(n°49) Pessac - Zone d'aménagement concerté (ZAC) du centre ville - Cession de l'îlot 8A d'une surface d'environ 5 949 m² - Décision - Autorisation

Majorité

**Abstention : Monsieur ROSSIGNOL-PUECH,
Madame BOUTHEAU, Madame CASSOU-SCHOTTE, Monsieur CHAUSSET,
Monsieur DUBOS, Monsieur HURMIC,
Monsieur JOANDET,
Madame TOURNEPICHE**

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

M. PUJOL

(n°50) Mérignac - Aménagement de la 2ème phase de la voie nouvelle Marcel Dassault -
Fiche action C032810110 du contrat de co-développement 2015-2017 - Éclairage public -
Fonds de concours - Décision - Autorisation

Unanimité

M. PUJOL

(n°51) Le Taillan-Médoc / Saint-Médard-en-Jalles - Projets de voirie - Novembre 2017 -
Confirmation de décision de faire - Approbation - Décision - Autorisation

Unanimité

Mme JACQUET

(n°52) Modification des modalités d'exécution du processus d'application de la TIMC
(Taxe incitative à la mise en conformité) des installations privées d'assainissement -
Décision - Autorisation

Unanimité

Mme JACQUET

(n°53) Exercice 2016 - Présentation des Rapports annuels sur le prix et la qualité des
services publics (RPQS) de l'eau potable et de l'assainissement collectif, et des comptes
administratifs des syndicats mixtes dont Bordeaux Métropole est adhérente - SIAO
(Syndicat intercommunal d'alimentation en eau potable) de Carbon-Blanc et SIAEA
(Syndicat intercommunal d'adduction d'eau et d'assainissement) de Saint-Jean-d'Illac -
Martignas-sur-Jalle - Information

Communication effectuée

M. DUCHENE

(n°54) Bordeaux - Zone d'aménagement concerté (ZAC) Bastide Niel - Compte-rendu
d'activité au concédant (CRAC) 2016 - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés

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

M. DUCHENE

(n°55) Le Taillan-Médoc - Aménagement du secteur Gelès-Renouille - Ouverture de la
concertation règlementaire - Décision - Autorisation

Unanimité

M. DUCHENE

(n°57) Programme 50 000 logements - Opération d'intérêt métropolitain - Mérignac - Secteur Soleil-Chemin long - Modification du périmètre d'application de la taxe d'aménagement majorée (TAM) à 20% - Décision - Approbation

Unanimité

M. DUCHENE

(n°58) Bruges - Projet d'aménagement du secteur Terrefort - Instauration d'une taxe d'aménagement à taux majoré (TAM) - Décision - Autorisation

Unanimité

M. DUCHENE

(n°59) Eysines - Zone d'aménagement concerté (ZAC) Carès Cantinolle - Lancement de la procédure préalable à la Déclaration d'utilité publique (DUP) - Approbation - Décision - Autorisation

Unanimité

M. DUCHENE

(n°60) Eysines - secteur Bradesoc Longo - Périmètre de prise en considération - Approbation - Décision - Autorisation

Unanimité

M. DUCHENE

(n°61) Association Pointdefuite - Projet Utopia - avenant n° 1 à la convention du 25 janvier 2017 - Décision - Autorisation

Unanimité

M. DUCHENE

(n°62) Association Zebra3 - Exposition Alligatorwine - avenant n° 1 à la convention du 9 janvier 2017 - Décision - Autorisation

Unanimité

Mme TERRAZA

(n°63) Unis-Cité - Année 2017/2018 - Subvention de fonctionnement, complément de bourse et mise à disposition - Décision - Autorisation de signature

Unanimité

M. TOUZEAU

(n°64) Dispositif de médiation à destination des populations roms - Financement par Bordeaux Métropole du poste de médiateur rattaché au Groupement d'intérêt public (GIP) Bordeaux Métropole Médiation - Décision - Autorisation

Affaire reportée

M. TOUZEAU

(n°65) Bordeaux Métropole - Expérimentation d'une tarification exceptionnelle des aires d'accueil des gens du voyages durant la période hivernale - Décision - Autorisation

Unanimité

M. TOUZEAU

(n°66) Association régionale des organismes sociaux pour l'habitat en Aquitaine (AROSHA) - Année 2017 - Subvention d'investissement - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés

Ne prend pas part au vote :
Madame CHAZAL

M. TOUZEAU

(n°67) Règlement d'intervention en faveur du logement social - Volet garantie d'emprunts - Décision - Autorisation

Affaire reportée

M. TOUZEAU

(n°68) Observatoire de l'immobilier du Sud-Ouest (OISO) - Subvention de fonctionnement - Année 2017 - Décision - Autorisation

Affaire reportée

M. TOUZEAU

(n°69) ADIL 33 - Année 2017 - Subvention de fonctionnement - Convention - Décision - Autorisation

Majorité

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

Mme WALRYCK

(n°70) Attribution d'une subvention à l'association Unis-Cité - Décision - Autorisation de signature

Unanimité

Mme WALRYCK

(n°71) Partenariat entre la DSDEN 33 (Direction des services départementaux de l'éducation nationale de la Gironde), l'Association départementale des pupilles de l'enseignement public de la Gironde (ADPEP) et Bordeaux Métropole dans le cadre du dispositif des "Juniors du développement durable" (JDD) - Convention pluriannuelle 2017-2019 - Décision - Autorisation

Unanimité

Mme WALRYCK

(n°73) Contrats de co-développement 2015-2017 - Aide au financement et à l'animation de projets communaux liés au développement durable - Soutien financier - Décision - Autorisation

Unanimité

Mme WALRYCK

(n°74) Adhésion au Réseau français des "villes-santé" de l'Organisation mondiale de la santé et signature de la Déclaration d'Athènes - Décision - Désignation - Autorisation

Unanimité – Désignation effectuée

M. ALCALA

(n°75) Le Recyclorium - Année 2017 - Subvention de fonctionnement - Décision - Autorisation

Unanimité

M. HERITIE

(n°76) Subvention de Bordeaux Métropole - Soutien et programmation culturelle - DEMOS - Convention - Décision - Autorisation

Unanimité

M. HERITIE

(n°77) Fabrique artistique et culturelle Pola - Subvention de fonctionnement de Bordeaux Métropole - Convention - Décision - autorisation

Unanimité

M. VERNEJOUL

(n°78) Subvention de soutien au programme de résidence croisée d'artistes internationale France-Mexique du CAPC - Décision-Autorisation

Unanimité

M. VERNEJOUL

(n°79) Mise en place de résidences d'artistes croisées franco-indiennes dans le cadre de l'accord de coopération entre Bordeaux Métropole et l'Etat du Telangana (Inde) - Programme triennal (2018-2019-2020)- Convention - Décision - Autorisation

Unanimité

M. TURBY

(n°80) Convention de partenariat entre la ville de Bordeaux, la ville de Genève et Bordeaux Métropole en vue de la conception du Système d'information botanique Botalista - Décision - Autorisation de signature

Unanimité

M. TURBY

(n°81) Rapport Inolia portant sur l'exécution de la délégation de service public du réseau haut débit en 2016 - présentation-décision

Unanimité

Nous continuons donc sur les délibérations dégroupées.

M. Alain TURBY : Dans votre délégation, Monsieur le Président, le rapport d'activités 2016-2017 du C2D (Conseil de développement durable), présenté par le Président du C2D, Monsieur Denis MOLLAT.

Affaires non regroupées :

M. Denis MOLLAT

(n°2) : « Rapport d'activités 2016-2017 du C2D – Débat »

M. Denis MOLLAT présente le rapport.

M. Alain JUPPÉ : Merci Monsieur le Président. Nous avons deux élus référents qui étaient chargés de faire le lien avec le C2D. Je crois que c'est Madame KISS et Monsieur FLORIAN.

Monsieur FLORIAN.

M. Nicolas FLORIAN : Que rajouter de plus après ce qu'a pu dire Denis MOLLAT, sinon insister sur le fait que le C2D a trouvé sa place dans une forme un peu innovatrice qui est à la fois celle d'être saisi comme on l'a fait, il y a un peu plus d'an, sur des sujets qui nous intéressent, on a parlé du son, on a parlé des nouveaux services, mais au-delà de cette saisine et du retour qu'il nous en est fait, la capacité du C2D... et là, je voudrais vraiment féliciter le travail de Denis MOLLAT et de tous ceux qui ont participé autour de lui, à aller rechercher les bonnes pratiques ailleurs. On le voit notamment sur la question de l'amélioration des services, le travail qui a été fait sur la comparaison avec des grandes

villes mondiales sur des sujets qui nous concernent, sur les transports, ce qui se fait à Boston sur la nuit, ce qui se fait à San Francisco et en Italie. Pouvoir avoir cet effet miroir avec d'autres est très intéressant. Ils ont eu la capacité de s'autosaisir de sujets qui nous concernent collectivement et au final, de faire le lien avec une population qui n'est peut-être pas toujours au fait de la concertation et de la consultation publique, par des formes innovantes grâce à des tables rondes, des ateliers, des consultations numériques, enfin quelque chose d'assez novateur. Le rapport qu'en a fait Denis MOLLAT montre que beaucoup de gens sont touchés, beaucoup de retours de questionnaires sont adressés. Au-delà de la quantité, c'est la qualité des retours qui nous sont transmis, qui est utile. Et moi, j'insiste vraiment, mais je sais que c'est déjà le cas, auprès de nos collègues pour qu'ils se plongent véritablement dans les travaux du C2D qui doivent nous éclairer sur les grands enjeux qui sont les nôtres, je pense notamment à la mobilité qui est le sujet du moment. Que chacun d'entre nous puisse se plonger dans ces travaux, car c'est vraiment une source d'inspiration.

Et puis, par ailleurs, et cela a été souligné par Denis MOLLAT, beaucoup de nos collectivités, de nos mairies, de notre Métropole utilisent le savoir-faire et l'expertise du C2D pour accompagner dans leur territoire les sujets de concertation et les sujets de réflexion. C'est une instance utile, qui est nécessaire et sur laquelle on doit de plus en plus s'appuyer comme une source d'inspiration et une source de comparaison avec ce qui se fait ailleurs.

M. Alain JUPPÉ : Monsieur TURBY a demandé la parole.

M. Alain TURBY : Oui, Monsieur le Président, j'ai eu l'occasion effectivement de travailler avec Denis MOLLAT et les bénévoles du C2D sur la question concernant l'*open data* et je rejoins ce que vient de dire Nicolas FLORIAN. Juste une petite précision sur le rapport qui a été fait à ce sujet qui est une saisine, suite à une question que vous aviez posée vous-même. Il y a la constitution d'un Conseil local du numérique et nous avons donné notre aval pour la constitution d'un Conseil local de la data, mais qui se conforme à notre volonté, dans notre siège au sein d'Opendata France, de lancer un process d'industrialisation de l'*open data* pour nos collectivités.

Le deuxième sujet, c'est la clause d'*open data* dans les demandes de subvention des associations. Nous avons expliqué qu'il était compliqué d'imposer à des associations qui ont déjà dû mal à mobiliser les bénévoles, une clause d'*open data*, mais qu'il fallait trouver des mesures incitatives, merci.

M. Alain JUPPÉ : Merci. Anne WALRYCK.

Mme Anne WALRYCK : Je m'associe aux félicitations pour l'excellence et la qualité des travaux menés par le C2D encore cette année. Je confirme ce qu'a dit Denis MOLLAT tout à l'heure, c'est-à-dire non seulement la volonté, mais l'effectivité de notre collaboration sur la problématique qui concerne Bordeaux Métropole, celle de la lutte contre la pollution sonore et l'élaboration actuelle de notre plan de prévention du bruit dans l'environnement. S'y ajoute un volet beaucoup plus positif et je dirais même poétique avec tout le travail qui a été conduit par le C2D sur la problématique du son dans la Ville.

M. Alain JUPPÉ : Bien. Si nous faisons dans la poésie maintenant, tous les espoirs nous sont permis. Monsieur FELTESSE.

M. Vincent FELTESSE : Monsieur le Président, chers collègues, je voulais à mon tour féliciter le Conseil de développement durable pour les travaux réalisés. Nous sommes au troisième ou quatrième âge du Conseil de développement durable. Il a d'abord été très institutionnel, présidé même par le Président de la CUB, puis fortement élargi à la société civile sous ma présidence avec Fabienne BRUGÈRE et d'autres personnes qui sont toujours

au C2D, et puis maintenant avec Denis MOLLAT comme Président. Il y a à la fois les commandes que nous passons au C2D et les autosaisines avec une certaine clairvoyance j'allais dire, du C2D sur celles-ci, il n'y a pas que la poésie. Même si la saisine sur les sons de la Ville est très intéressante, il y a aussi les territoires, et l'autosaisine sur Métropole et territoire est très importante. Dans le rapport que vous avez passé hier au Bureau, on voit bien que cette question de l'articulation est de plus en plus structurante.

Je me permets aussi de faire une éventuelle suggestion pour les travaux à venir. Je pense que la question des temps de la Ville est de plus en plus fondamentale. Cela fait des années que l'on parle des Bureaux des temps plus ou moins opérationnels. L'Agence d'urbanisme, dans sa revue CaMBo, vient de sortir un numéro très bien fait sur « 24 heures la Ville », Le festin l'a aussi fait. On est, nous-mêmes, en train de réfléchir sur la Ville la nuit et je pense que la Ville à 24 heures, comme il y a la Ville à 360°, c'est important, y compris en liaison avec les questions de mobilité parce qu'en décalant quelques petites rentrées ou horaires de travail, on peut avoir des solutions très opérationnelles. Merci.

M. Alain JUPPÉ : Merci. Pas d'autres demandes de parole ? Monsieur MOLLAT, vous souhaitiez ajouter quelque chose.

M. Denis MOLLAT : Monsieur le Président, je souhaite aussi évoquer le poids de la mission Albi. Je ne sais pas si vous savez qu'Albi produit 80 % de sa production maraîchère et c'est un sujet de grand intérêt que nous avons commencé à aborder puisque lorsque l'on produit il faut aussi pouvoir commercialiser. C'est un sujet auquel s'intéresse beaucoup la grande distribution. Les échanges avec le Directeur régional d'Auchan qui est aussi Président des hypermarchés de toute la Grande Région, montrent qu'ils sont en attente de ce type de production. C'est très intéressant en termes de bilan énergétique, c'est intéressant aussi en termes de main d'œuvre. C'est un beau sujet que nous pourrions étudier. Il y a 55 000 ha dans la Métropole, la moitié inconstructible et y a un grand passé maraîcher. Pourquoi ne pas étudier la faisabilité de l'exploitation d'une production ? C'est un vrai sujet à creuser. Albi s'y est lancé. On va voir comment ils s'y sont pris et ce sera, je pense, peut-être une piste à explorer. Mais le C2D s'en tiendra juste à son rôle de découvreur.

M. Alain JUPPÉ : Merci, Monsieur le Président. C'est une excellente idée, je vous encourage à l'approfondir et à nous faire des propositions en ce sens.

Je voudrais à mon tour vous remercier, d'abord vous personnellement, car vous avez apporté à ce C2D tout votre esprit créatif. Je voudrais également remercier l'ensemble des membres de ce Conseil qui apportent une participation bénévole. Remercier aussi nos services qui viennent en appui aux initiatives. Je vous encourage à poursuivre.

Je voudrais aussi, et cela a été fait par Monsieur TURBY et par d'autres, encourager les élus à contacter le C2D, à s'appuyer sur sa capacité d'expertise pour les éclairer dans leurs propres initiatives. Je souhaite également encourager le C2D à poursuivre dans son travail d'auto-saisine, et puis, espérer qu'il s'implique dans le processus sur lequel nous sommes en train de réfléchir, c'est-à-dire cette grande opération de réflexion sur notre Métropole à échéance de 2030-2050. On va voir tout à l'heure qu'il y a des urgences. Certains considéreront qu'il n'est pas urgent de penser à 2030, mais souvent quand on veut résoudre des problèmes de court terme, il vaut mieux avoir aussi une vision à long terme. Je ferai au Bureau, d'ici la fin de l'année, des propositions précises sur l'organisation de cette réflexion et saisirai le Conseil pour lancer l'opération au début du mois de janvier. Je souhaiterais que le C2D soit une des parties prenantes de ce travail. Merci beaucoup, Monsieur le Président.

Applaudissements

M. Alain JUPPÉ : Monsieur le Secrétaire de séance, nous poursuivons notre ordre du jour.

M. Alain TURBY : Affaire n°6 : délégation de **Monsieur Franck RAYNAL** : « Financement des groupes scolaires communaux hors opération d'aménagement d'intérêt métropolitain ».

M. Franck RAYNAL

(n 6) : « Financement des groupes scolaires communaux hors opération d'aménagement d'intérêt métropolitain – Attributions de fonds de concours – Décision – Autorisation »

M. Franck RAYNAL présente le rapport.

M. Alain JUPPÉ : Merci. Qui souhaite prendre la parole ? **Monsieur TOUZEAU**.

M. Jean TOUZEAU : **Monsieur le Président**, j'interviens sur ce dossier avec la volonté de réfléchir ensemble sur la spécificité d'un certain nombre de difficultés vécues par les territoires Politique de la Ville. Nous sommes sur cette question des groupes scolaires devant des décisions et des orientations que nous partageons au niveau des politiques éducatives qui sont le dédoublement des classes de cycle préparatoire et de cours élémentaire pour la rentrée 2018. Et, bien évidemment, nos communes, et pour ma part, dans le cadre du dispositif REP+ (Réseau d'éducation prioritaire), ne sommes pas en capacité d'assurer les investissements nécessaires pour répondre aux orientations portées par l'État. Donc, mon intervention vise à souhaiter qu'il y ait une prise en compte de la spécificité des territoires Politique de la Ville, des dispositifs REP+ pour que soit travaillée, d'abord dans des situations transitoires, la mise en place de classes modulaires. Mon souhait est d'apporter une image différente de nos pôles éducatifs et éviter que ces villes ne deviennent des villes de modules et d'Algeco. Donc, essayons de réfléchir ensemble sur comment accompagner ces villes-là et les territoires Politique de la Ville sur ces préoccupations qui s'imposent à nous en 2018, en sachant que pour accompagner les dispositions de l'État, les villes prennent en compte, bien évidemment, les charges de fonctionnement de ces équipements. Mon intervention vise à ce que, dans le cadre notamment du règlement métropolitain, soit prise en compte la spécificité des territoires Politique de la Ville et des dispositifs REP+. Je sais, bien évidemment, que ceci va sans doute amener à une réflexion beaucoup plus globale sur les investissements nécessaires dans le cadre de l'accompagnement du développement de l'éducation sur l'ensemble du territoire métropolitain. Merci **Monsieur le Président**.

M. Alain JUPPÉ : Merci. **Monsieur LABARDIN**.

M. Michel LABARDIN : **Monsieur le Président**, je voudrais, à l'occasion de cette mise en place de fonds de concours, rappeler qu'il y a encore un certain nombre d'écoles qui sont propriété de Bordeaux Métropole dans des ZAC historiques, que pour certaines un état de vétusté commence à s'installer et qu'il serait bon, dans notre programmation financière, de prévoir leur rénovation pour ensuite les rétrocéder aux communes qui en assureront durablement la gestion. Ce qui est vrai à Gradignan l'est dans d'autres communes, bien évidemment.

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

M. Vincent FELTESSE : **Monsieur le Président**, chers collègues, cette délibération est tout sauf anecdotique. Elle est la déclinaison d'un règlement d'intervention que nous avons adopté, il y a quelques mois, et elle est une évolution assez profonde des mécanismes d'intervention de la Métropole bordelaise. J'ai face à moi le Vice-Président en charge des Finances puisque, traditionnellement et par compétence, la Communauté urbaine puis la

Métropole n'intervenaient que sur les groupes scolaires dans les Zones d'Aménagement Concerté. Vu les tensions financières et les besoins de la population, il a été décidé, et c'est une bonne chose, d'intervenir sur les groupes scolaires. Ceci n'est, à mon avis, que le début d'une mutation plus profonde de l'institution métropolitaine. Nous sommes à un moment particulier cette semaine. La partie 2 du projet de Loi de Finances a été adoptée solennellement à l'Assemblée nationale mardi ou mercredi. Et hier, en conclusion du Congrès des Maires, le Président de la République a donné un certain nombre d'orientations sur les mécanismes institutionnels, sur la remise à plat de la fiscalité locale et nous y voyons un peu plus clair. Nous voyons aussi, dans l'ensemble des 28 communes de la Métropole, les tensions du quotidien qui se multiplient : bien sûr sur les équipements scolaires qui sont la première des responsabilités des communes - une commune, c'est la Mairie, l'école et l'église même si les choses ont un peu évolué - sur tous les équipements de proximité que sont les piscines, sur des terrains de grand jeu, sur un certain nombre de choses.

Je sais que vous allez avoir cette réflexion au début de l'année 2018 et je vous redonne mon sentiment personnel comme ancien Président de la CUB qui est qu'aujourd'hui, la Métropole doit faire face aux nouvelles urgences du quotidien. Cela nécessite un nouveau pacte financier, un *new deal* métropolitain entre la Métropole et les 28 communes, sans forcément un transfert de compétences. Cela peut être des fonds de concours renforcés notamment dans certains territoires particulièrement fragiles comme ceux de la Politique de la Ville et cela impliquera de faire des économies sur d'autres interventions. Nous parlerons un peu plus tard en Conseil métropolitain des questions de mobilité. Vous connaissez ma position sur le tramway, mais je pense que, dans les semaines, les mois qui viennent, il y a un débat fondamental pour le quotidien de nos habitantes et habitants qui va se nouer. Merci.

M. Alain JUPPÉ : Merci. Y a-t-il d'autres observations ? Monsieur ROSSIGNOL-PUECH.

M. Clément ROSSIGNOL-PUECH : Monsieur le Président, juste pour dire qu'il serait bon, cela a été évoqué, d'avoir une vision prospective sur les besoins de l'agglomération en termes de groupes scolaires, écoles maternelles et élémentaires, en lien évidemment avec nos partenaires de l'éducation, c'est-à-dire les collèges et les lycées. Il avait été prévu une étude prospective avec l'A'Urba, il me semble, qui doit être en cours. Il serait bon, une fois qu'elle sera finalisée, de la présenter aux élus pour avoir une vision financière.

Je rejoins les propos de Monsieur TOUZEAU concernant évidemment le dédoublement des classes en REP+, mais également en REP, en CP et en CE1. Évidemment, cela va représenter des enjeux financiers et un nombre de classes importants.

M. Alain JUPPÉ : Merci. Pas d'autres remarques ?

Quelques réflexions sur la suite des événements. Hier, le Président de la République n'a pas dit grand-chose de nouveau devant le Congrès des Maires de France. Il a confirmé ce que nous savions déjà. Ce que nous savons, c'est que nous allons être fortement encadrés, dans les années qui viennent, aussi bien pour ce qui concerne nos dépenses de fonctionnement que nos dépenses d'investissement. Du côté du fonctionnement, 319 grandes collectivités vont s'engager dans un processus de contractualisation avec l'État. Ce sera le cas chez nous pour la Métropole, pour les Villes de Bordeaux, de Mérignac et de Pessac. D'après ce que nous savons aujourd'hui, ce contrat se présenterait dans les termes suivants : nous devrions nous engager à ne pas augmenter nos dépenses de fonctionnement de plus de 1,1 % moyennant quoi l'État maintiendrait ses dotations. Dans le cas inverse, il les diminuerait. Comme toujours, le diable sera dans les détails. Je n'ai pas regardé très en détail les dispositions de la Loi des Finances, mais il faut s'attendre à ce que Bercy intervienne au niveau des décrets d'application. Comment la croissance

démographique des Métropoles sera-t-elle prise en compte ? Comment tiendra-t-on compte des efforts déjà réalisés dans la période précédente ? Certaines collectivités en ont fait, d'autres pas. Comment tiendra-t-on compte de la modification du périmètre ou des compétences des collectivités ? Bref, il y a là un débat qui va nous occuper dans les prochaines semaines.

Du côté de la dette, nous devons rester en-dessous d'un plafond de capacité de désendettement qui, si je me souviens bien, est fixé entre 11 et 13 ans selon les collectivités. Voilà un encadrement très contraignant. Je vous rappelle que 1,1, c'est à peu près ou à peu de chose près l'inflation, ce qui signifie un gel de nos dépenses en euro constant alors même que nos besoins augmentent.

La seule chose nouvelle que nous avons apprise hier concerne la fiscalité locale. J'ai eu l'occasion déjà de dire que la réforme annoncée de la taxe d'habitation n'est pas une bonne réforme. On se demande pourquoi on se limite à 80 % des contribuables si cet impôt est aussi injuste et dépassé qu'il l'est. Alors le Président a annoncé une remise à plat de la fiscalité locale pour 2020 - il va falloir vivre entre temps dans l'incertitude - si cette réforme est validée par le Conseil constitutionnel, ce qui n'est pas tout à fait évident.

Juste un point quand même pour ne pas tomber non plus dans la démagogie. J'entends beaucoup dire sur les chaînes de radio et de télévision que les collectivités vont perdre cette recette. Ce n'est pas vrai. Elle sera non seulement compensée, mais elle sera compensée par un dégrèvement qui nous garantit la totalité de la recette que nous aurions encaissée du moins au départ, et on verra comment les choses évoluent. Voilà le cadre dans lequel nous nous trouvons et ceci va nous amener à revoir très vraisemblablement nos perspectives budgétaires.

J'avais annoncé une réunion en novembre avec l'ensemble des Maires et des Adjointes chargés de Finances pour tirer les conséquences de tout ceci au regard de nos budgets municipaux et du budget de la Métropole. Comme toutes les données ne sont pas encore parfaitement disponibles, nous avons d'un commun accord repoussé cette réunion en janvier. Nous sommes en train de la préparer, quand on aura toutes les données de la Loi de Finances définitive, avec une grande question : « Est-ce que la Métropole a les moyens d'en faire plus pour les communes ? », pour dire les choses de façon un peu brutale. Comment remettre à plat notre pacte financier et fiscal que nous avons adopté ? On voit bien quelques directions de recherche que j'ai déjà évoquées. Est-ce que la Métropole peut s'engager davantage dans l'investissement puisque c'est sa vocation plutôt que dans le fonctionnement, notamment dans deux domaines prioritaires, le domaine scolaire... on y reviendra tout à l'heure ; la croissance démographique de la Métropole et de nos communes nous fait obligation de construire des groupes scolaires. Ce n'est pas une dépense facultative, c'est une dépense obligatoire. Est-ce que l'on peut inverser la proportion ? Aujourd'hui, la Métropole, grâce au nouveau règlement que nous avons adopté, participe à hauteur de 25 % et les communes prennent le reste. Est-ce que l'on peut inverser, 75-25 dans l'autre sens ? Est-ce que nous en avons les moyens ? Est-ce que l'on peut faire quelque chose de plus aussi pour un autre secteur d'investissement qui est prioritaire, celui des plans d'eau et des piscines ? Donc, voilà la réflexion qui est devant nous et ne nous imaginons pas quand même, je voudrais le dire au départ, que la Métropole a une marge de manœuvre considérable. Elle aussi sera astreinte aux contraintes que j'ai dites, notamment en ce qui concerne sa dépense de fonctionnement.

La question de savoir s'il faut se désengager massivement des infrastructures de transport en abandonnant le tramway pour ne faire que des bus est une question que nous aurons à trancher. On connaît mon point de vue qui n'est pas celui de Monsieur FELTESSE. Donc là aussi, pas de position *a priori*. Le tramway a des avantages et des inconvénients. L'inconvénient, c'est qu'il est cher. L'avantage, c'est qu'il restera électrique et qu'il a une

capacité d'emport très supérieure à celui des bus. Le bus est moins cher, mais il a les inconvénients que je viens de dire. Peut-être qu'il sera électrique d'ici quelques années et même sûrement. Ce sont des arbitrages qu'il faudra rendre, peut-être ligne par ligne, ou projet par projet plutôt que d'adopter une position de principe globale et définitive.

Voilà les dossiers que nous avons devant nous. On va avoir l'occasion d'aborder, dans le courant de cette séance, deux sujets majeurs qui sont les deux grandes difficultés, les deux grandes préoccupations non seulement des élus, mais surtout de nos habitants, de nos concitoyens, c'est-à-dire la mobilité face à la congestion croissante de l'agglomération et le logement face, là aussi, à la tension sur les prix. Voilà deux dossiers majeurs sur lesquels nous avons évidemment déjà beaucoup travaillé et sur lesquels nous avons des propositions à faire, mais qui doivent aussi être présents dans nos esprits, quand nous travaillons sur ce nouveau pacte financier et fiscal.

Cela étant dit, je mets aux voix la délibération qui vient de vous être présentée. Qui vote contre ? Qui s'abstient ? Merci.

Unanimité

M. Alain TURBY : Délibération n°8, délégation de **Monsieur DUPRAT** : « Présentation du rapport annuel du délégataire « Transports » pour l'année 2016. »

M. Christophe DUPRAT

(n° 8) : « Présentation du rapport annuel du délégataire « Transports » Année 2016 – Information »

M. Christophe DUPRAT présente le rapport.

M. Alain JUPPÉ : Alors qui est-ce qui demande la parole ? **Monsieur PUYOBRAU**, **Madame TERRAZA**, **Madame BEAULIEU**, **Monsieur CHAUSSET**, **Monsieur HURMIC**. Rien à droite.

Monsieur PUYOBRAU.

M. Jean-Jacques PUYOBRAU : **Monsieur le Vice-président**, merci pour la qualité de votre intervention. Sans remettre en cause bien sûr les attendus du rapport, je tiens à profiter de notre Conseil, ce matin, pour toutefois attirer l'attention du Président, du Vice-Président chargé aux transports, des élus sur l'état de saturation, l'état de congestion plus exactement, de la circulation sur la Rive Droite. Alors bien entendu, la Métropole n'est pas seule responsable. J'en suis bien conscient. La Métropole a fait des efforts et **Monsieur le Vice-Président**, vous venez de les lister quant aux transports publics. Toutefois, et sans remettre en cause « le fond de l'affaire », **Monsieur le Président**, je pense que la fermeture du Pont de pierre est un peu prématurée et qu'elle contribue, quoi que les services puissent en dire, à congestionner la circulation sur la Rive Droite. J'en veux pour preuve, au regard de ce que je vois, ce que je vis, comme mes concitoyens tous les matins et tous les soirs, l'état de thrombose qui n'était pas visible et perceptible sur nos communes de la Rive Droite, il y a encore quelques mois. Je pense que la fermeture du Pont de pierre y est pour quelque chose.

Ce report de la circulation sur le Pont Saint-Jean pose des problèmes d'accès à la Rive Gauche depuis la Rive Droite. En effet les conditions d'accès au Pont Saint-Jean sont bloquées, au regard des travaux d'aménagement de la tête de pont sur la circonférence de l'OIN (Opération d'intérêt national). Ils ont amené une évolution technique qui bloque l'accès au Pont Saint-Jean, et qui crée un bouchon sur l'ensemble des quais de la Souys

pratiquement jusqu'à Auchan Bouliac. Certes, on ne fait pas d'omelette sans casser des œufs et il arrive un moment où il faut savoir prendre des décisions politiques, courageuses, j'en suis conscient. Les travaux du Pont Simone Veil, les travaux de la salle Arena, les travaux sur les quais de façon générale ne sont pas de nature à fluidifier la circulation dès lors qu'il y a un bouchon qui se crée à l'entrée du Pont Saint-Jean. Ce qui fait que l'ensemble de la voirie floiracaise, mais bien au-delà sur la Rive Droite s'en trouve saturé.

Nous aurons aussi d'énormes travaux de réfection à réaliser dans la mesure où ces voiries n'étaient pas configurées pour supporter ces flux de circulation. Sans remettre en cause effectivement les efforts qui sont faits sur la Métropole au regard des transports publics mais, et nous l'avons d'ailleurs très justement évoqué hier en Bureau, je souscris tout à fait à l'intervention de Monsieur le Maire de Lormont, Vice-Président ici à la Métropole, Jean TOUZEAU, sur l'état d'urgence qu'il a décrété. Bien entendu, rien ne va se faire du jour au lendemain, mais je crois qu'il faut, partout où c'est possible, essayer de trouver des solutions susceptibles de fluidifier la circulation sur l'agglomération, notamment sur la Rive Droite qui est totalement saturée au grand désespoir de nos populations. Nous avons là une responsabilité colossale et nous sommes en train de discréditer toutes les actions qui sont faites sur les communes et la Métropole du seul fait de cette circulation thrombosée qui met nos compatriotes, nos concitoyens dans une grande difficulté. Voilà. C'est un peu un cri aussi... non pas de colère, prenez-le plutôt comme une alerte et comme l'expression, d'une part en tous cas, des populations que nous représentons ici aujourd'hui. Merci.

M. Alain JUPPÉ : Merci mon cher collègue. J'en prends bonne note et je vous répondrai plus longuement un peu plus tard.

Sur la colère, juste un petit point. Je voudrais vous rappeler quand même que nous avons pris la décision ensemble lors du dernier Comité de pilotage de la fermeture de la circulation en voiture sur le Pont de pierre. Nous avons décidé ensemble de poursuivre l'opération jusqu'à la fin de l'année et de nous revoir au début de l'année prochaine pour décider si nous continuons ou si nous arrêtons. Je voudrais simplement le rappeler. Ce n'est pas une décision unilatérale. C'est une décision collective.

Madame TERRAZA.

Mme Brigitte TERRAZA : Monsieur le Président, chers collègues, ce bilan très positif est l'occasion de se réjouir, bien sûr, de l'augmentation importante du trafic observé : 138 millions de voyages comptables, une évolution de 5,6 % et l'augmentation également de 4,4 % des VCub avec 2 560 000 emprunts en 2016. Je rappelle l'objectif d'avoir 3 millions d'emprunts en 2020 dans le cadre du Plan vélo.

Je ne peux résister, bien sûr, aussi au plaisir de rappeler, en ma qualité de Maire de Bruges, la mise en service de l'extension de la ligne C fin 2016 et pas fin 2015 comme le disait Christophe DUPRAT, mais qui, effectivement, produit aujourd'hui tous ses effets puisque l'on est bien au-delà des prévisions d'activité.

Ce grand succès, il a bien sûr un corollaire, c'est que pour cette ligne C qui est déjà saturée à Bruges en arrivant de Blanquefort aux heures de pointe, il va falloir réfléchir à une augmentation des cadencements sur les plages horaires des heures de pointe, car les logements qui sont prévus à Bruges, sur cet axe majeur de transport, sont en cours de livraison et vont l'être encore toute l'année 2018 et début 2019. Donc, effectivement on doit trouver une solution pour les Brugeais qui ne peuvent plus monter dans le tram le matin à certaines heures.

On peut également réfléchir à des rames plus longues, je crois que cela avait été évoqué aussi en Commission, ou à des réaménagements intérieurs qui permettraient, comme dans le métro à Paris, d'accepter plus de personnes sur ces rames.

Je voulais parler des validations. On constate une augmentation de 7,2 %, donc 91 millions de validations. Je pense que ce chiffre ne traduit pas du tout la réalité de la fréquentation des transports en commun, et notamment des trams, tant la billettique est défectueuse. En effet, on avait annoncé une mise en service de cette nouvelle billettique mi-2016 et aujourd'hui, on le sait, elle n'est toujours pas en service. Je prends souvent le tram, qu'est-ce que je constate ? Que les valideurs ont les titres de transport. Beaucoup de voyageurs de titre unitaire sont de bonne foi, veulent composer, font un, deux wagons, puis, renoncent et s'assoient. Certains n'essaient même plus de valider puisque les valideurs ne marchent pas. Cela génère, je pense, un manque très important de recettes, difficile à évaluer bien sûr, et qui entraîne aussi des comportements des usagers qui ne tentent même plus de valider.

Soulignons également que l'absence de cette nouvelle billettique a retardé la mise en œuvre de la tarification solidaire qui a déjà pris dix-huit mois de retard. Espérons donc que les annonces d'une mise en service de cette nouvelle billettique mi-2018 soient enfin effectives. On pourrait d'ailleurs, à cette occasion, étendre la possibilité de validation des titres de transport sur les quais, en plus de l'intérieur des rames. Cela se fait dans d'autres métropoles ce qui réduit considérablement le temps d'embarquement au niveau des stations, surtout celles qui sont très bondées. Évidemment, cela éviterait aussi les non-validations dans les trams par manque d'accessibilité aux valideurs. Par voie de conséquence peut-être la vitesse commerciale sur l'ensemble d'une ligne sera optimisée.

Voilà ce que je voulais dire. Je pense qu'il y a beaucoup d'autres interventions, donc je vous remercie.

M. Alain JUPPÉ : Merci, ma chère collègue. Monsieur DUPRAT vous rappellera la raison d'être de cette situation. Nous nous adressons à une grande entreprise de rayonnement mondial, THALÈS, qui paraît-il, est l'un des leaders mondiaux de l'électronique, pour lui demander de nous proposer un système de billettique, et THALÈS se plante lamentablement. J'ai été obligé d'appeler le PDG de THALÈS pour lui dire « Qu'est-ce qui se passe ? Votre filiale est incapable de tenir les engagements contractuels qu'elle a pris ». Il paraît que depuis, THALÈS s'est agité et que cela va peut-être s'accélérer. Je partage évidemment vos regrets de voir que cette nouvelle billettique n'est pas en place, avec la double conséquence que vous avez évoquée sur la validation et sur la tarification sociale.

Madame BEAULIEU.

Mme Léa BEAULIEU : Monsieur le Président, chers collègues, d'abord une remarque sur la forme de ce rapport. Nous regrettons qu'il ne soit pas accompagné, comme pour l'eau et l'assainissement, du rapport de nos services, ce qui aurait apporté un éclairage différent aux élus que nous sommes. En effet, nous avons là celui du délégataire qui, et c'est bien logique, est marqué par un parti pris. Nous souhaiterions qu'à l'avenir nous puissions avoir les deux rapports en même temps.

Je voudrais, à cette occasion, réaffirmer la position de notre Groupe sur la question des tarifs abordée dans le rapport. Nous continuons de penser que ces augmentations ne se justifient pas. Si nous apprécions le travail sur la tarification sociale, nous persistons dans notre idée que tendre vers la gratuité serait un moyen sûr d'augmenter la fréquentation de nos réseaux, comme le montrent les expériences qui se multiplient dans de nombreuses villes. La dernière en date est Dunkerque. Nous le réaffirmons, il s'agit pour nous d'un enjeu tant social qu'environnemental.

Enfin, hier soir en Bureau, a été débattu le rapport sur les Assises de la mobilité. C'est un rapport riche et dense qui ouvre de nombreuses pistes. La situation de notre agglomération appelle à une réflexion et surtout à des prises de décisions. L'augmentation continue de la population sur notre territoire, la perspective d'atteindre les 900 000 habitants, sans compter le reste du Département, nous appellent à changer d'échelle. Des pistes sont avancées dans ces Assises comme le réseau de bus express, la limitation des camions sur la rocade, le développement de nouvelles formes de mobilité. Toutes intéressantes, mais pas suffisantes.

Pour notre part, nous restons persuadés que le mode ferré doit jouer un rôle essentiel pour répondre aux défis qui sont devant nous, tant dans le transport de marchandises que dans celui des voyageurs. Cela demande des investissements considérables, tant dans les infrastructures que dans le matériel et le personnel. La ligne de ceinture, par exemple, doit être mieux mise en valeur et mieux portée à la connaissance des usagers.

Enfin, si nous sommes en phase opérationnelle sur le SDODM (Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains), il nous faut déjà prévoir le coup d'après. Nous pouvons faire le constat aujourd'hui que nous courons toujours après le retard pris dans les années 80. Nous devons, pour répondre aux besoins de nos populations, faire preuve de beaucoup d'audace et faire sauter les tabous culturels et politiques qui peuvent exister. Nul mode ne peut être balayé d'un revers de main s'il est efficace pour réduire notre production de CO₂ tout en assurant un droit à la mobilité.

Voilà, Monsieur le Président, mes chers collègues, les quelques remarques que nous voulions faire sur ce rapport. Merci.

M. Alain JUPPÉ : Merci. Monsieur CHAUSSET.

M. Gérard CHAUSSET : Monsieur le Président, chers collègues, je m'exprimerai en mon nom propre, en tant que Président de la Commission Transports.

D'abord, sur le rapport et sur en fait la vie du réseau, je crois que le constat que l'on peut faire, c'est que nous sommes plutôt victimes du succès. C'est mieux d'être victimes du succès que de l'échec. C'est vrai qu'aujourd'hui, on approche les 150 millions de voyageurs. Lorsque nous l'avions annoncé il y a quelques années, je me rappelle que certains nous riaient au nez. Aujourd'hui, l'objectif d'ici moins de 10 ans, c'est 200 millions de voyageurs. Au niveau de l'agglomération, en termes de fréquence par habitant, cela nous mettrait au niveau de Lyon ou de grandes agglomérations. Il faut vraiment viser ce but. Pour les dysfonctionnements, il y a multiples propositions, je ne vais pas revenir sur tout ce qui peut être dit, tout ce qui peut être fait, je pense que l'on a vraiment besoin d'un réseau hiérarchisé. Donc, il faut continuer à le hiérarchiser. Je souhaite que l'on poursuive ou revoie un Plan couloirs de bus. Je pense que là, il est absolument nécessaire de continuer les efforts que l'on avait commencés, il y a quelques années. Il faut savoir que beaucoup, beaucoup de retard avait été pris sur cet aspect-là. On a continué à travailler lors de la mandature précédente, et je pense qu'il faut persister. Il faudrait au moins une soixantaine de kilomètres de couloirs de bus de façon à augmenter la vitesse commerciale et à la rendre plus performante.

Ensuite, je ne vais pas refaire le débat sur la gratuité. Je suis complètement opposé à la gratuité. J'ai une formule un peu à l'emporte-pièce, mais qui consiste à dire « La gratuité dans les transports, c'est faire payer le transport des riches par les pauvres » puisqu'en fait, c'est ainsi que cela se passe. Et, en général, c'est une baisse de la qualité du service. On prend en exemple quelques villes, Châteauroux qui est souvent la ville la plus mise en

avant, Dunkerque ou Niort... avec un excédent de versement transports, mais je pense qu'elles donnent le mauvais exemple.

Pour élargir le débat puisque cela a déjà été évoqué notamment par Vincent FELTESSE, et pour rebondir sur vos propos, Monsieur le Président, dans SUD-OUEST d'aujourd'hui en lien avec le rapport débattu en Bureau sur les Assises nationales de la mobilité, je voulais, bien sûr, faire quelques propositions et puis vous dire que, dans ce rapport, pour moi, il y a un certain nombre de choses positives. Je vous ai écrit, il y a un certain nombre de propositions qui ont été reprises et je vous en remercie. Par contre, on a un point de désaccord. C'est le fameux contournement par l'Est, les fameux barreaux. Je pense que c'est un peu une chimère de dire « Dans dix ans, on aura ce grand contournement ». En fait, c'est donner un signal très fort au transport routier alors qu'en même temps, dans ce même rapport, on veut développer le ferroutage. Je pense que là, il y a une injonction paradoxale. Si on veut développer le ferroutage, il ne faut pas donner le signal en même temps que, dans dix ans, on aura la route à 3 voies, même si elle est plus intelligente qu'avant, et peut-être mieux faite. Si on donne ce signal fort-là, évidemment que le ferroutage continuera à diminuer. Je pense que là, il faut à un moment, choisir son camp. Même si on parle d'adossement ou de modalités nouvelles, cette idée n'est pas bonne. Je pense que les difficultés que l'on a eues par l'Ouest, on les retrouvera par l'Est parce que les mêmes causes produisent les mêmes effets... Quand on regarde les barreaux entre l'A63 et Mussidan, ce ne sont plus des barreaux. Ce sont de vrais tunnels aériens. C'est quand même énorme. Donc, je pense qu'il y aura beaucoup de difficultés à les faire passer et surtout à ce que cela soit accepté. Il faudrait un vrai débat là-dessus.

Quand, dans le rapport, il est écrit que 15 % du trafic routier est la cause unique, c'est marqué comme suit : « Il est désormais établi que la cause de la congestion est le trafic poids lourds », je pense que là, c'est comme dans tout, les torts sont partagés. Le trafic poids lourds participe de la congestion, mais n'est pas la seule cause. À titre personnel, je travaille régulièrement dans le Médoc. J'y vais depuis dix ans, à contre-courant le matin. Je vous assure que le bouchon au Taillan-Médoc, il y a dix ans, et le bouchon au Taillan-Médoc aujourd'hui, ce n'est pas du tout la même chose. Cela veut dire que les gens qui sont là et qui n'étaient pas là il y a dix ans, sont sur la rocade, évidemment. Donc, on a bien aussi un problème de trafic local même si on a un problème de trafic poids lourds.

Dans le rapport que vous avez proposé et dans les idées que l'on retrouve dans le journal SUD-OUEST, j'en prends certaines à mon propos. Je pense que revoir le Code de la Route pour favoriser les mobilités alternatives, c'est vraiment quelque chose d'important. Un Plan national vélo, nous devons le porter dans le cadre de ces Assises nationales de la mobilité. J'ai quelques idées là-dessus. Peut-être pas forcément en accord avec celles qui sont portées aujourd'hui par le Gouvernement, reste à voir ce qui sera déterminé, mais je pense qu'il faut un choc modal au niveau du vélo à assistance électrique. Je propose que pendant deux ans, on ait une prime de 500 euros pour le vélo électrique pour les salariés. Évidemment, avoir une prime pour acheter un vélo, un VTT à assistance électrique pour des retraités, ce n'est peut-être pas notre cible. Notre cible, c'est diminuer la possession de la deuxième et troisième voitures. Je pense que c'est quelque chose qu'il faut porter.

Après, il y a le débat sur le tramway. Je ne suis pas en accord avec Vincent FELTESSE, du tout. Je ne dis pas qu'il faut continuer à développer le tramway à tous crins, mais en même temps, on sait aujourd'hui que le tramway, il y a un enjeu, c'est baisser son coût, aussi bien dans la maintenance que dans la production de quelques lignes ou de faire du lien avec le tram-train. Donc là, on a un vrai enjeu et je pense que les Assises nationales de la mobilité devront proposer des solutions notamment pour faire baisser ce coût du tramway. On doit avoir un objectif aujourd'hui, c'est un tramway à 15 millions d'euros du kilomètre. Si on arrive à avoir cet objectif-là, on n'en est pas loin dans certaines villes, on pourra revoir notre

copie parce qu'un bus toutes les cinq minutes, même un bus électrique, ne produira jamais la même capacité de production qu'un tramway sur certaines distances.

Le réseau de cars express, je pense que c'est absolument essentiel. Il faut vraiment que l'on mette ceci en place avec la Région. Et puis, moi, je fais deux autres propositions parce qu'il y a beaucoup de propositions de dépenses qui sont faites, mais il faut aussi avoir des propositions de recettes. J'en ai une qui ne fera peut-être pas l'unanimité, mais, à mon sens, il serait intéressant d'une part, d'étendre le versement transport et d'autre part d'en affecter une partie aux mobilités alternatives parce qu'aujourd'hui, la mobilité, ce n'est pas que le transport collectif. Et si on avait une part du versement transport, 5 ou 10 %, affectée aux mobilités alternatives - le vélo, le développement du covoiturage, de l'autopartage - ce pourrait être intéressant.

Et puis, j'ai une dernière proposition puisqu'on a besoin de recettes, qui est celle de taxer chaque place de parking des grandes surfaces à raison de 50 euros par an. Voilà une source de recettes. Cela pourrait très bien être aussi utile pour le milieu rural puisqu'ils ont les centres-bourgs qui sont en grande difficulté notamment à cause de la grande surface. Je pense qu'aujourd'hui, on a besoin de recettes nouvelles. Il n'y a aucune raison que pour les grandes surfaces, comme cela se fait d'ailleurs, je crois, en Belgique, on ne puisse pas taxer ces places de parking. Cela ferait une partie de recettes affectée pour les collectivités, notamment en matière de déplacement. Je suggère, en tout cas, Monsieur le Président, que cette proposition soit remontée par notre institution parce que si c'est moi qui la remonte, bien sûr, tout seul, elle aura beaucoup moins de poids que si elle est faite par la Métropole.

Et puis, pour terminer, et c'est dit dans le journal SUD-OUEST aussi, je pense qu'il y a quelque chose que l'on a un peu tendance à oublier, c'est que bientôt, on va avoir 3 voies sur la rocade. On ne peut livrer ces 3 voies de la rocade à la circulation, sans faire en sorte qu'il y ait une articulation intelligente, que ces voies soient dédiées. Pour les poids lourds une taxe pourra être possible ou une interdiction de la circulation. On a aujourd'hui les moyens techniques et technologiques de faire en sorte que cette troisième voie ne soit pas livrée à la circulation comme cela, mais qu'elle soit utilisée de façon intelligente. C'est là l'enjeu... et si pendant ces dix ans, on affecte la troisième voie avec une circulation intelligente, si on prend un certain nombre de dispositions, je suis prêt à prendre le pari que la transition que nous essayons d'engager, eh bien, elle se passera en douceur. Sinon, c'est sûr que nous risquons encore de faire la une de SUD-OUEST encore pendant quelques années. Je vous remercie.

M. Alain JUPPÉ : Je voudrais préciser qu'en décembre, nous aurons un débat global sur notre stratégie de mobilité. Il est normal qu'aujourd'hui, on aborde ces questions puisque la délibération s'y prête, mais on reprendra l'ensemble des propositions que nous avons déjà discutées en Bureau. Donc, mon article de SUD-OUEST ne fait que reprendre ce que nous avons dit en Bureau, mais nous aurons, bien sûr, un débat approfondi sur tous ces aspects de la stratégie de mobilité.

On poursuit le débat sur cette délibération. Monsieur HURMIC, Madame DE FRANÇOIS, Monsieur TOUZEAU, Monsieur MANGON, Monsieur FELTESSE, Monsieur ANZIANI.

Monsieur HURMIC.

M. Pierre HURMIC : Nous aurions beaucoup de remarques à faire sur ce rapport de délégataire qui, d'une manière générale, seraient plutôt positives, mais nous avons choisi d'en mentionner essentiellement trois avant de faire, au nom du Groupe des Écologistes, quelques propositions plus globales sur notre politique de mobilité.

Premier point sur ce rapport du délégataire, nous avons une proposition en ce qui concerne l'amélioration de la vitesse commerciale du tram, qui est un peu stigmatisée dans ce rapport, qui est jugée insuffisamment performante. Nous nous proposons d'étudier la suppression de certains arrêts qui sont trop proches les uns des autres. C'est une solution simple, peu pénalisante pour les usagers et surtout peu coûteuse.

Deuxième remarque sur ce rapport, vous l'avez abordé donc je n'y reviens pas longuement, c'est le problème de la billettique. Cela fait un an que nous subissons les carences de THALÈS. Je pense qu'il est temps de passer à la vitesse supérieure et d'engager vraiment un contentieux, car le manque à gagner, même en termes de fraude pour la Métropole, commence à devenir assez conséquent.

Troisième observation sur ce rapport, elle concerne la publicité sur notre réseau. Nous ne l'avons jamais abordée ici, mais elle a été évoquée par Monsieur DUPRAT en Commission. KÉOLIS nous a dit en Commission transports qu'il existe une charte éthique à propos des publicités apposées sur notre réseau. J'ai pu voir, comme vous, sans doute, Monsieur le Président, il y a quelques semaines, sur nos trams des publicités pour Air France qui ringardisaient la LGV qualifiée de « train-train » et qui appelaient à préférer l'avion pour se rendre à Paris. Alors que nous avons fait le choix de co-financer cette LGV qui est un moyen de transport rapide et moins émetteur de gaz à effet de serre que l'avion, cette publicité comparative est pour le moins intempestive. Je pense qu'il serait important que nous ayons notre mot à dire sur la charte éthique pour empêcher ce type de publicité.

Maintenant quatre propositions, plus globales sur notre politique de mobilité.

Première proposition, il est, pour nous, temps de rééquilibrer les trafics dans le temps avec la création d'une Agence des temps. D'autres métropoles comme Lille et Rennes ont déjà mis en place ce type de réflexion. Le phénomène des heures de pointe est majeur en termes de mobilité et de congestion sur la Métropole. Cette réflexion peut avoir différents aspects : renforcement du télétravail, décalage des horaires des salariés, promotion du covoiturage. Il pourrait même être envisagé, mais nous en avons dit un mot en Commission, un partenariat avec les Universités concernant les heures de cours du matin et la fin du soir. Il nous faut également, Monsieur le Président, on compte sur vous, inciter les entreprises qui nous blâment - par exemple, le PDG de DASSAULT Aviation qui nous reproche les embouteillages - à muscler un peu leur Plan de Déplacement Entreprise et notamment à mettre au point du télétravail. Toulouse, à l'initiative des élus de la Métropole, a un peu contraint AIRBUS à favoriser le télétravail et AIRBUS Toulouse, très récemment, vient d'ouvrir la possibilité de télétravailler deux jours par semaine à ces 40 000 salariés. Ce qui est faisable pour AIRBUS Toulouse, je ne vois pas pourquoi cela ne le serait pas pour THALÈS ou pour DASSAULT ici à Bordeaux. Or, on sait aussi que si le télétravail était mis en place dans nos entreprises seulement une demi-journée par semaine, l'effet sur le trafic de la rocade serait de moins 15 %, sachant que 60 ou 70 % des emplois de l'agglomération se situent à proximité de la rocade. Pour nous, c'est quand même une piste intéressante qu'il faudrait travailler très rapidement avec les entreprises si promptes à nous critiquer.

Deuxième proposition, elle consiste à demander à renforcer la multimodalité entre voitures venant de la périphérie et les transports en commun. Nous l'avons lu dans le rapport du délégataire, la fréquentation de nos parcs relais augmente chaque année et plusieurs parcs relais ont un taux de remplissage supérieur à 100 %. D'autres métropoles comme Lille et Rennes ont engagé des diagnostics et ont mis en place ce type de réflexion afin de rééquilibrer les trafics dans le temps voire d'en diminuer le volume. Il nous faut d'urgence voir plus grand concernant les parkings de délestage afin que les voitures s'arrêtent avant de rentrer dans les zones denses. Et nous faisons deux suggestions supplémentaires : l'accélération de l'agrandissement de certains parkings existants et je sais que nous aurons bientôt une discussion au sujet du parking relais de la Buttinière, mais aussi la création de

grands parkings de délestage automobile en extérieur de la rocade afin que les voitures ne pénètrent plus en intra-rocade. Cela se fait dans d'autres villes européennes comme, par exemple, Bruxelles qui a construit cinq grands parkings autour de son ring, tous liés à une offre de transport en commun. Aujourd'hui la plupart de nos parcs relais sont déjà trop proches du centre-ville.

Troisième proposition, elle concerne la rocade et sa thrombose dont vous parlez d'ailleurs dans l'entretien que vous avez donné à SUD-OUEST ce matin. Ces bouchons, c'est vrai, entraînent la congestion même d'autres voies y compris jusqu'au centre de Bordeaux. Tout cela nous vaut d'être la troisième ville la plus embouteillée de France. Je tiens à rappeler ici que sur cinq véhicules en circulation sur la rocade, six personnes sont transportées et qu'il suffirait de transporter une personne de plus parmi ces cinq voitures pour réduire le trafic de 15 % sur la rocade. Ce chiffre de 15 % n'est pas innocent, c'est exactement celui que vous reprenez pour dire : « On peut davantage fluidifier la rocade avec un grand contournement ». Il existe d'autres solutions pour fluidifier le trafic sur la rocade. J'ai évoqué le télétravail auquel d'autres métropoles se sont attelées. J'évoque également cette possibilité de favoriser davantage le covoiturage. C'est une manière plus réaliste que de laisser rêver à un grand contournement chimérique dont on sait très bien qu'il ne se fera jamais. Et l'horizon de 10 ou 15 ans est parfaitement illusoire à cet égard car il ne répond pas au problème urgent que nous avons aujourd'hui de régler en termes de thrombose notre rocade.

Enfin, je pense qu'il est plus que jamais temps de mettre en œuvre les prescriptions de la motion que nous avons votée ici, le 18 janvier 2013, à la quasi-unanimité. Permettez-moi de vous rappeler une nouvelle fois ce qu'elle disait : « Le Conseil de Communauté demande à l'État d'intégrer la rocade bordelaise comme site pilote afin de dédier une voie aux circulations alternatives à la voiture solo : covoiturage ou transport collectif. Il demande également la mise en œuvre sans délai de mesures de régulation du trafic poids lourds de transit : réduction de la vitesse, interdiction de circulation aux heures de pointe et création de parkings de retenue. » Cela fait pratiquement cinq ans que nous en parlons. Je pense qu'en cinq ans, beaucoup de temps a été perdu incontestablement. Il faut maintenant accélérer et exiger de l'État la mise en place de ces prescriptions que nous avons votées le 18 janvier 2013. Voilà les observations que je voulais faire. Je vous remercie.

M. Alain JUPPÉ : Madame DE FRANÇOIS.

Mme Béatrice DE FRANÇOIS : Monsieur le Président, mes chers collègues, effectivement, nous voyons bien que ces transports et ce rapport annuel montrent le besoin qu'ont nos concitoyens de transports performants, de transports en commun performants, notamment pour tous ceux qui sont dans les zones périurbaines voire rurales parce qu'il ne faut pas penser qu'à nous ; le transport ne s'arrête pas aux frontières de la Métropole, mais va plus loin. Vous allez être très surpris, mais je ne vais pas vous parler de Parempuyre puisqu'il y a une étude qui est en cours dont j'attends impatiemment les résultats qui, je pense, ne seront que positifs et qui montreront la pertinence justement de l'extension de la ligne C. D'ailleurs, Monsieur le Président, je vous ai écrit à ce sujet.

Je voulais simplement, moi, faire une petite remarque peut-être à étudier concernant nos tarifications. Il m'est apparu que les étudiants ont beaucoup et souvent plus de 28 ans et qu'ils ne peuvent donc pas bénéficier des tarifs étudiants. Je pense qu'il serait intéressant de regarder ceux qui font des études longues et peut-être que nous nous posons la question.

J'ai aussi, sur ce qui a été dit, une interrogation Monsieur le Président - je n'étais pas en Bureau hier, j'étais au Congrès du Maire, et ce débat sur la mobilité, si j'ai bien compris, aura lieu en décembre -, mais je suis un peu surprise d'avoir lu dans SUD-OUEST non pas

de ce matin, mais dans l'édition du Médoc du 8 novembre que, lors d'une réunion à Macau, les représentants de la Région, de la SNCF et de Bordeaux Métropole ont validé le lancement d'une étude pour un TER qui serait métropolitain jusqu'à Macau. J'ai lu plus ailleurs dans SUD-OUEST aussi qu'il pourrait être au diesel. Monsieur le Président, pouvez-vous me confirmer cette étude, ce lancement, puisque moi, je n'ai pas vu ce point dans le SDODM. Je suis quand même un petit peu inquiète là-dessus.

M. Alain JUPPÉ : Ma chère collègue, je ne peux pas confirmer ou infirmer, je ne connais pas cette information. C'est peut-être ce qui vous a conduit à aller vous plaindre hier, devant 2 000 Maires, d'être phagocytée par la Métropole. Il paraît que vous avez émis le lamento des petites communes complètement asphyxiées par leur Métropole.

Mme Béatrice DE FRANÇOIS : Je n'ai pas dit « phagocytée », j'ai dit « aspirée ».

M. Alain JUPPÉ : Très bien. Monsieur TOUZEAU.

M. Jean TOUZEAU : Monsieur le Président, quelques mots puisqu'il a été fait allusion à mon intervention hier à l'occasion des Assises de la mobilité. Sans reprendre ce que je me suis permis de développer, j'adhère plutôt à cette idée-là qui a été mise en avant, de faire tomber les tabous. Je crois que la fonction électorale est une école d'humilité et qu'il faut que nous en fassions preuve aujourd'hui parce que beaucoup d'éléments qui sont au cœur de nos débats, marquent le décrochage qui est immense aujourd'hui de nos administrés par rapport à ces préoccupations de déplacement et de mobilité.

Première remarque, simple, pleine de bon sens et sans tenir des propos passéistes : nous aurions un tout autre débat sur cette question des transports s'il y a dix ans, vingt ans, nous avions réalisé ce que nous nous apprêtons à mettre en avant, aujourd'hui, avec la stratégie des barreaux pour ne pas parler du grand contournement.

Deuxième remarque, prenez simplement appui sur les arrêts sur image constitués par les attendus des diagnostics de l'État lorsque le Pont d'Aquitaine est passé de 2 à 3 voies. Qu'est-ce qui a été mis en avant ? Ce que nous constatons aujourd'hui : l'augmentation des trafics. Et puis, une croissance démographique pour notre département de plus de 20 000 habitants. C'est la Ville de Lormont qui arrive en tête pratiquement chaque année en Gironde. Donc, prenons simplement appui sur des éléments pleins de bon sens. Cette haie de camions n'apporte rien à l'intérieur de la Métropole sauf pollution et situation dramatique sur le plan de la santé. Comment aujourd'hui, à nouveau, alors qu'il y a des questions d'urgence sur comment on freine, on arrête à l'extérieur de la Métropole, permettre à certains moments une plus grande fluidité ? Donc, l'arrêt sur image d'aujourd'hui nous conduit à nouveau à essayer de prendre dans l'urgence un certain nombre de dispositions qui sont rendues encore plus difficiles maintenant, mais qui sont obligatoires.

Pour ceux qui posent la question de l'agrandissement de la Buttinière, j'y suis favorable. Mais aujourd'hui, la grosse difficulté, ce n'est pas uniquement le parc relais et son extension, c'est comment y accéder ? La difficulté, c'est l'accès et le stationnement, la priorité c'est à l'extérieur de la rocade qu'il faut l'organiser. Je prends cet exemple extrêmement concret. Nous sommes amenés à arrêter des dispositions d'urgence, à porter des politiques nouvelles. Pour ma part, j'adhère, je valide et je soutiens toutes les propositions qui sont mises en avant dans les Assises de la mobilité. Je fais le même constat que vous, c'est-à-dire que nous avons énormément progressé sur cette question de transport. Mais il y a à prendre des mesures dans l'urgence et on revient avec beaucoup d'humilité et beaucoup d'obstination sur ce qui est indiscutablement l'un des éléments clé, à savoir comment on écarte de la Métropole un trafic qui ne nous apporte rien.

Le ferroutage, j'ai beaucoup de prudence. Envoyer des centaines et des centaines de trains de marchandises au cœur de la Métropole, nécessitera des mesures extrêmement fortes et extrêmement lourdes de protection de nos administrés. Ayons également conscience de cela.

Le cabotage qui avait été mis en avant aussi est très limité dans la réponse à ce trafic-là.

Voilà ce que je voulais ajouter, Monsieur le Président, pour conforter mes propos du Bureau d'hier.

M. Alain JUPPÉ : Merci. Monsieur MANGON.

M. Jacques MANGON : Monsieur le Président, mes chers collègues, quelques propos pour d'abord enfoncer des portes ouvertes, mais qui méritent d'être dits. D'abord pour féliciter le Vice-Président chargé des transports pour non seulement le rapport qu'il nous présente, mais pour l'action qu'il conduit très efficacement sur les transports dans notre Métropole.

Ce rapport signe visiblement le grand succès de notre stratégie qui a été engagée, il y a une vingtaine d'années, notamment celle de privilégier le tramway comme mode de transport dans l'agglomération puisqu'année après année, nous engrangeons des succès considérables qui dépassent toujours nos prévisions, et il faut le noter. Cela a d'ailleurs été relevé par un ou deux intervenants, mais il faut le dire. Il faut se souvenir que toutes ces choses se sont faites non pas dans un immense consensus, mais bien souvent avec des recours nombreux des associations qui nous expliquaient que l'on était idiot, que l'on prenait des mauvaises décisions et qui ont continué pendant vingt ans, en nous expliquant que nous nous trompions. Eh bien, ce sont elles qui se sont trompées, c'est nous qui avons eu raison.

Ensuite, je voudrais aussi dire qu'évidemment pour l'avenir, il me paraît tout à fait saugrenu et curieux que certains professent la nécessité de reculer dans l'investissement en faveur de la mobilité. Nous sommes aujourd'hui, ce sont des faits, sur à peu près un accueil de 9 000 personnes supplémentaires par an sur la Métropole. C'est-à-dire que dans dix ans, nous aurons 100 000 habitants de plus, voire un peu plus si le mouvement s'accélère comme c'est peut-être prévisible. Croit-on que nous allons réussir à accueillir ces personnes sans continuer à investir massivement dans la mobilité ? Poser la question, c'est évidemment y répondre et c'est la raison pour laquelle je ne suis pas d'accord en particulier avec les thèses développées ici par Vincent FELTESSE, d'autant plus que Vincent FELTESSE a été lui-même, lorsqu'il était aux commandes, le premier à comprendre et à valoriser une question du tram-train au-delà de la rocade avec Blanquefort qui rencontre beaucoup de succès.

Je le dis sans vouloir polémiquer, mais parce que, de temps en temps, il faut dire les choses - il y a un petit côté dans les injonctions de Vincent FELTESSE qui ressemble ou qui fait évoquer une forme de « Quand je serai sorti, fermez la lumière ». Eh bien moi, je crois qu'il ne faut pas fermer la lumière. Il faut, au contraire, développer beaucoup et j'espère Monsieur le Président que vous réussirez dans votre projet à constituer rapidement un Syndicat mixte des transports. Il faut absolument que nous nous mettions autour de la table avec la Région pour envisager les liaisons avec l'au-delà de la Métropole.

Dans son intervention tout à l'heure, Gérard CHAUSSET a parlé de la question du Médoc, mais c'est vrai sur tous les azimuts de la Métropole, si nous voulons éviter son engorgement. Il faut consolider les communes qui sont à nos frontières en leur proposant des solutions de transport permettant que les voitures de leurs habitants restent chez elles et n'encombrent pas les voiries de la Métropole. Il faudra investir à la fois peut-être pour nous, la Métropole, et aussi pour la Région, mais c'est vital pour l'avenir.

Enfin, je voudrais, Monsieur le Président, insister sur l'un des éléments du rapport. S'agissant de la rocade, moi, je crois à une solution rapide et relativement efficace pour diminuer - pas résoudre évidemment -, mais diminuer un peu l'engorgement notamment aux heures de pointe. Je crois que nous pourrions travailler à la mise en place d'une taxation poids lourds aux heures de pointe, en particulier sur le créneau 17 heures - 19 heures 30 qui est très encombré. C'est un peu compliqué juridiquement, mais cela doit être possible. Je suis sûr que plutôt que de fermer la rocade, cette mesure économique serait de nature à fluidifier la circulation sur ces horaires-là. Je vous remercie de votre écoute.

M. Alain JUPPÉ : Monsieur EGRON.

M. Jean-François EGRON : Monsieur le Président, merci. D'abord, je voudrais dire que je m'inscris dans les interventions de Jean TOUZEAU et de l'ensemble des maires de la Rive Droite. En effet, sur Cenon les trois axes qui permettent aux Cenonaises et aux Cenonais de descendre du haut vers le bas pour se diriger et pour aller travailler sur le centre de Bordeaux sont à l'heure actuelle saturés : une heure et demie à peu près le matin et autant le soir.

Le deuxième élément, je ne fais pas du Pont de pierre un élément central, mais bien la rocade comme point de crispation, et je voudrais, même si c'est un peu technique, mais de bon sens malgré tout, dénoter un élément sur le problème des poids lourds. Un semi-remorque, c'est 16,50 m, c'est-à-dire l'équivalent de quatre voitures. 15 % du trafic, cela peut paraître peu, sauf que si on le ramène à ceci, un camion c'est quatre voitures et par conséquent, c'est 35 % de l'occupation au sol. Je confirme donc que le problème des poids lourds est un problème essentiel.

Enfin, pour terminer, je voudrais évoquer un sujet qu'avait mentionné mon prédécesseur. En l'occurrence, il s'agirait de compléter l'offre tramway, notamment celle qui partirait de Cenon gare pour aller vers Cracovie et rejoindre les boulevards, ce qui permettrait d'inciter aussi nos concitoyens à prendre le tramway pour rejoindre tout l'axe de Bordeaux Nord. Voilà Monsieur le Président.

M. Alain JUPPÉ : Merci. Madame JACQUET.

Mme Anne-Lise JACQUET : Bien, moi je suis aussi un maire de la Rive Droite, Artigues-Près-Bordeaux qui est aussi saturée et je mets un bémol par rapport à la fermeture du Pont de pierre. Je ne suis pas convaincue que le Pont Saint-Jean soit saturé à cause du Pont de pierre. Je pense plutôt à l'étalement urbain. Ma commune est de plus en plus traversée par les gens qui viennent du Libournais, on pourrait faire une étude, une enquête là-dessus. Évidemment, ces gens, on les retrouve au niveau du Pont de pierre que je prends régulièrement notamment pour venir à Bordeaux Métropole. Je crois qu'il est enfin temps de créer ce Syndicat mixte des transports, de manière à avoir une vision globale des transports en Gironde parce qu'à Artigues, les transports urbains ne sont pas économiquement viables, on le sait puisque les gens prennent plutôt leur voiture, et ce n'est pas confortable. Mais, par contre, on pourrait créer des parkings relais à l'entrée d'Artigues ou du côté d'Yvrac avec le Libournais. Je pense que ce serait pertinent. Peut-être éventuellement la bande d'arrêt d'urgence de l'A89, en faire une bande de circulation pour les bus.

J'en reviens aussi à l'extension du parc relais de la Buttinière. Attention au programme immobilier qui pourrait handicaper ou gêner cette extension-là parce qu'à terme, on en aura besoin.

M. Alain JUPPÉ : Merci. Madame DELAUNAY.

Mme Michèle DELAUNAY : Monsieur le Président, tout d'abord, je croyais qu'en effet nous avions un débat, la fois prochaine, sur ce sujet qui est un sujet totalement décisif pour notre Ville, pour notre Métropole et plus encore pour les Bordelais. Je crois, nous avons beaucoup de sujets fondamentaux aujourd'hui comme par exemple le logement, qu'il serait intéressant, comme vous le souhaitez d'ailleurs j'en suis sûre, de concentrer les interventions décisives sur ces jours de débat, mais encore faut-il les annoncer suffisamment à l'avance.

C'est pour cela que je ne dirai que quelques mots très courts. D'une part et je le redis souvent, mais nous n'avons écouté que des redites alors je me le permets, prenons en considération les personnes à mobilité, non pas seulement réduite, mais difficile. Nous savons, par exemple, que 50 % des Français ne peuvent pas circuler aisément à vélo. Ceux-là ne doivent pas être isolés plus que les autres et ils doivent être pris en considération. J'oserai dire et je m'en excuse « C'est l'avenir » puisque régulièrement nos quotidiens disent que nous avançons en âge de plus en plus nombreux. En réalité, cela ne s'appelle pas le vieillissement, mais la longévité et nous devons nous en réjouir.

Le deuxième point qui est maintenant un peu remis en question, mais complètement à tort, c'est celui des mobilités électriques qui vont justement au-delà du vélo et en particulier les voitures électriques dont les tarifs sont appelés à baisser de manière très importante. Je soutiens que nous devons faire un geste en faveur de ces véhicules, Monsieur DUPRAT, parce que cela permettra un gain considérable en matière de pollution et de confort ainsi que le développement de petites voitures électriques, facilement accessibles financièrement qui permettront de remplacer un autre véhicule plus ancien. Vous êtes contre deux voitures, moi aussi, mais je ne suis pas contre les couples où les deux parents travaillent, c'est assez fréquent, malgré tout, Monsieur DUPRAT. Regardez autour de vous, vous comprendrez. Et ces deux parents travaillent souvent ailleurs qu'au centre-ville. Ou plutôt s'ils travaillent au centre-ville, ils viennent souvent de plus loin.

Nous rejoignons la question du foncier et du logement. C'est pour cela que ces problèmes ne doivent pas être abordés par imprécation, mais par une très solide réflexion. Pour ma part, je donne donc rendez-vous à la prochaine séance, et il faut en avertir ceux qui nous regardent ou ceux qui peuvent nous regarder et nous écouter pour qu'ils voient là des prises de position réfléchie, prolongée et vraiment opérationnelle. Je vous remercie.

M. Alain JUPPÉ : Monsieur FELTESSE.

M. Vincent FELTESSE : Monsieur le Président, chers collègues, un rapport important est passé hier en réunion des Vice-Présidents. Vous avez fait une interview tout sauf anecdotique de deux pages ce matin dans SUD-OUEST et mon nom revient fréquemment dans les propos des uns et des autres. Donc, je vais me permettre de répondre, de préciser et également de donner quelques orientations et suggestions.

Premier point, nous avons quand même maintenant un recul extrêmement important. Vous êtes Président de la Communauté urbaine depuis bientôt un quart de siècle. Ensuite, il y a eu Alain ROUSSET, il y a eu moi-même. Vous êtes de nouveau Président et nous avons toujours donné une priorité à la question des mobilités. Nous avons fait le tramway et nous avons aujourd'hui le premier réseau de tramway de France. Nous avons la grande vitesse. Il ne faut pas non plus oublier l'élargissement du Pont d'Aquitaine, il y a quelques années, la mise à 2 x 3 voies, le fait que nous consacrons toujours plus de 50 % de notre budget aux questions de déplacement et de mobilité. Tout ceci a participé du succès extraordinaire de Bordeaux et de sa Métropole, a été un faire-valoir. C'est un levier de développement.

En même temps, on ne peut pas ne pas s'interroger sur le fait qu'aujourd'hui, 24 novembre 2017, nous ayons encore un débat sur la dégradation de la mobilité dans certains secteurs de l'agglomération bordelaise, et je reviens sur l'image que j'évoquais sur le paradis, le purgatoire et l'enfer, mais c'est la réalité. Donc, on doit aussi s'interroger en profondeur sur les choix que nous avons faits. Les solutions que nous devons apporter ne seront pas des solutions uniques, je reviendrai sur le Syndicat mixte, mais une approche globale. Les questions de mobilité ne peuvent pas être déconnectées de la question de l'habitat, de la question de l'emploi, où se situe l'emploi, de la question de la nature, sinon nous aurons un retour de bâton important.

Sur la question du tramway, et sur mes propos volontairement tranchés sur « Il faut arrêter de faire du tramway », je ne dis pas cela par gaieté de cœur, par provocation, mais je fais un constat : nous avons un réseau très étendu. Les demandes de déplacement, aujourd'hui, sont plutôt des demandes circulaires. Nous avons des urgences auxquelles il faut répondre. Je pense notamment aux groupes scolaires, aux équipements sportifs et ainsi de suite. À un moment, nous allons devoir faire des choix et moi, mon intuition, c'est que ce n'est pas en poursuivant le tramway que nous arriverons à rendre notre Métropole plus agréable encore à vivre pour les habitantes et habitants. Cela c'est pour le seul point tramway, mais on continuera à discuter parce que je pense que c'est un choix de fond.

Ensuite, sur le rapport qui a été évoqué et étudié hier en réunion des Vice-Présidents et sur votre interview ce matin dans SUD-OUEST. Déjà pour vous dire qu'il y a beaucoup de côtés très positifs que je partage. Le Syndicat mixte, il est indispensable et d'ailleurs, il y a eu récemment un débat en présence d'Alain ROUSSET et de Christophe DUPRAT. Vous savez que le Syndicat mixte devrait être créé par la Région à la fin de l'année, et après il faudra le décliner par bassin de mobilité.

Le retour d'une écotaxe locale et régionale me paraît aussi une bonne idée à la fois pour pénaliser le trafic poids lourds et pour avoir des recettes supplémentaires et j'y reviendrai dans les jours qui viennent. Nous n'avons pas encore évoqué le fait que la Métropole prenne la compétence sur la rocade, ce qui est tout sauf mineur. Cela me paraît aussi une très, très, très bonne chose. Donc, je souscris à beaucoup de vos propos.

Il y a cependant, pour moi, un certain nombre de « manques ». Le terme n'est pas du tout péjoratif. Un, la problématique du stationnement. C'est un maillon essentiel de la chaîne de la mobilité. On sait bien que dans le centre-ville, 20 à 25 % de la circulation automobile, c'est pour chercher une place. Je continue à dire que ce n'est pas logique que la Métropole bordelaise n'ait pas la compétence sur la politique du stationnement, que cela serait bien plus simple s'il y avait une continuité. On voit bien les effets de bord qui commencent avec le fait que Bordeaux soit passée dans le tout payant.

Deuxième point, je pense qu'il faut que nous soyons beaucoup plus incisifs vis-à-vis de l'État qui nous balade quand même sur un certain nombre de dossiers. Les aires de stockage des poids lourds, l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence, la suppression de la piste cyclable du Pont Mitterrand, ce sont des choses qui sont évoquées - et il y a une Conférence de presse de ma part là-dessus - au moins depuis 2012. Nous allons avoir un nouveau Préfet qui, par ailleurs, connaît bien ces questions de mobilité pour avoir été Directeur du Cabinet d'un Ministre de l'équipement. Je pense qu'il faut que là-dessus, nous ayons des réponses immédiates, sinon on va à nouveau perdre du temps.

De même, tout ce qui est la mobilité de demain est tout sauf un gadget. On a pu dire, il y a quelques années « Le numérique, cela ne va pas arriver. Il y a eu une bulle internet en 2000, elle a explosé ». Je prends le pari que dans les 5 - 10 années qui viennent, la question de mobilité à la carte va complètement révolutionner la donne. Je vous invite à lire le travail que votre collègue Valérie PÉCRESE a fait avec le *Boston Consulting Group* sur

les pistes de la mobilité demain en Île-de-France qui est aussi singulièrement encombrée. Il y a des choses très importantes, il y a des bascules en termes de comportement avec des coûts financiers qui ne vont pas être très importants, qu'il faut totalement anticiper. Je voudrais que l'on mette beaucoup plus d'énergie là-dessus parce que c'est plus de neurones et moins d'euros. Vous voyez comment nous sommes balayés, depuis quelques années, sur le phénomène d'Uber qui n'existait pas il y a cinq ans. Demain, nous aurons ce sujet sur les questions de mobilité.

Après, trois points de divergence ou d'interrogation assez profonde. Sur la question des concessions autoroutières, pourquoi pas ? Dire aux concessionnaires « Vous avez le droit d'avoir la concession un peu plus longtemps, si vous faites des travaux notamment sur la rocade », c'est une piste que j'avais moi-même évoquée, mais il faut que nous soyons extrêmement incisifs, là aussi, avec les concessionnaires. On a quand même l'habitude singulièrement à Bordeaux avec les grands groupes de savoir que si on ne les serre pas de près, il peut y avoir des surprofits.

Deuxième point, sans être polémique, sur la question du grand contournement, c'est peut-être une petite incongruité. Nous sommes quelques jours après la fin de la COP23. Il y a eu un appel de 15 000 scientifiques sur le réchauffement climatique que vous avez vous-même souligné, Monsieur le Président, et nous, notre réponse c'est le grand contournement. Mais au-delà de cela, je suis plus pragmatique. Tous les dix ans ce dossier revient sur le devant de la scène. Il nous occupe toujours beaucoup pour ne pas se concrétiser. Pourquoi ne pas creuser la piste ? Mais il ne faut pas que ce soit la seule piste, sinon dans quelques années, on va se réveiller avec une gueule de bois assez sérieuse.

Dernier point, Jacques MANGON l'a évoqué, la question du péage urbain que vous rejetez mérite d'être creusée très sérieusement surtout si nous récupérons la compétence sur la rocade. Nous commençons maintenant à avoir un recul de plusieurs années. Le premier péage urbain, c'est à Singapour en 1975. Londres, c'est 2003. Stockholm, c'est 2007. Göteborg, 2013. Oslo, dans les années 90. Milan en 2008. On connaît les difficultés. On connaît les risques d'injustice sociale, mais tout ceci peut être réglé. On a des exemples concrets. C'est une manière aussi de pénaliser fortement les poids lourds. Vous savez bien que l'écotaxe, on ne peut la mettre sur un endroit où il y a déjà du péage. Là, pour l'instant, il n'y a pas de péage et on peut avoir quelque chose d'extrêmement vertueux pour développer les transports collectifs. Avant de rejeter *a priori* cette piste, je pense qu'elle mérite d'être creusée surtout qu'elle ne mettrait pas plus de temps qu'un éventuel grand contournement. Voilà les quelques mots que je souhaitais dire.

M. Alain JUPPÉ : Merci. Monsieur FLORIAN.

M. Nicolas FLORIAN : Monsieur le Président, chers collègues, d'abord sur le rapport qui nous est présenté, je rejoins ce qu'a dit Jacques MANGON. Je remarque que c'est peut-être la première fois, depuis de nombreuses années, que le débat ne porte pas sur le rapport lui-même et que ce rapport amène à des commentaires, des réflexions. Moi, je vais vous en livrer six. Monsieur FELTESSE a toujours l'habitude d'en faire trois, non pas que je veuille faire deux fois mieux, mais six peut-être plus courtes. C'est peut-être la première fois que le rapport en lui-même n'est pas décortiqué pour savoir si telle évolution est pertinente, ce qu'il faut critiquer ou pas. Il donne la base d'une réflexion plus large sur les politiques de mobilité et l'avenir que l'on y réserve.

Madame DELAUNAY disait que c'était un sujet décisif et qu'elle se préparait à des interventions pour le mois de décembre. Je serais tenté de dire « C'est tellement décisif que le Président Alain JUPPÉ s'en est saisi, depuis maintenant quelques semaines, et qu'aujourd'hui, notre quotidien régional livre ses interventions ». Je voudrais, là aussi, lui dire combien il a raison de reprendre tous ces sujets à bras-le-corps et c'est le sens

essentiel de mon intervention, combien il a raison d'émettre l'idée de relancer le débat sur le grand contournement. Alain JUPPÉ, en tout cas c'est ainsi que je l'ai compris, n'a pas dit : « Il faut un grand contournement ». Il relance l'idée même d'un débat sur le grand contournement. Et moi, je m'étonne toujours que ceux qui prophétisent la concertation, le débat, refusent par avance et *a priori* un certain nombre de sujets soumis au débat. Moi, je suis favorable à relancer le débat sur le grand contournement. Aujourd'hui, je ne me positionnerai pas sur le fait de savoir s'il doit être à l'Est, à l'Ouest. La seule question qui m'intéresse, c'est d'au moins aborder ce sujet, en se posant d'ailleurs les questions de ce qui relève, s'agissant de la congestion de la rocade, d'éléments endogènes. Je rejoins là-dessus Gérard CHAUSSET qui dit qu'il y a aussi des causes endogènes à l'augmentation des véhicules. Cela me permet d'ailleurs de rappeler que l'on ne peut pas à la fois vanter le dynamisme, l'attractivité et le regain démographique de notre agglomération et s'étonner par ailleurs qu'il y ait plus de monde qui vienne vivre, travailler sur notre territoire. Il y a des causes endogènes, il faudra en parler, et puis il y a les causes exogènes. Comment aujourd'hui nous pourrions réfuter le fait des 15 000 poids lourds en transit qui utilisent cette infrastructure ? Ce sont nos propres études que nous avons commandées à l'A'Urba, cela ne provient pas d'un *Think tank* éloigné, qui mentionnent ces chiffres.

Face à ces causes exogènes, et c'est le troisième point de ma réflexion, je fais confiance à l'intelligence humaine et quand on parle de transit routier, je me dis qu'un jour, au même titre que les véhicules légers, les poids lourds seront des véhicules propres. Ne nous privons pas d'une réflexion sur un contournement réservé aux poids lourds ou au transit en général du fait de la pollution. Je suis convaincu que d'ici une trentaine d'années, peut-être avant, il y aura des véhicules propres même pour les poids lourds.

Quand on parle du fret, tout le monde ici, à un moment ou à un autre, parle du fret et du transfert sur le rail du transport de marchandises. J'entends cela, mais je dis à ces mêmes personnes qu'à ce moment-là, ils ne militent pas à outrance contre le GPSO (Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest) car on sait très bien que s'agissant du fret en transit ou de la desserte locale, si on ne regarde pas au Sud, tout ce qui aura pu être fait entre le Nord et Bordeaux ne servira à rien. Si l'agglomération est une voie de garage, cela ne servira à rien. Je crois que Jean TOUZEAU l'a dit, se posera d'ailleurs la question du passage sur nos lignes existantes et Alain JUPPÉ a ouvert une piste de réflexion sur ce sujet : jusqu'à quel point on n'envisage pas un endossement rail - route sur des corridors de passage pour ce grand contournement ?

M. Alain JUPPÉ : Je ne veux pas empêcher chacun de s'exprimer, mais je me rends compte que ce n'est pas au mois de décembre, lors de la séance ordinaire du Conseil métropolitain que nous pourrions aller au fond de ce débat. Je pense qu'il va falloir organiser vraisemblablement en décembre, une séance exceptionnelle du Conseil qui sera intégralement consacrée à cette question absolument fondamentale pour l'avenir de notre Métropole. Chacun aura, à ce moment-là, l'occasion de s'exprimer très longuement. Donc, essayons de terminer le débat aujourd'hui. Monsieur FLORIAN.

M. Nicolas FLORIAN : Oui, je vais terminer rapidement. Quand on parle aujourd'hui d'un Syndicat de transport mixte, c'est un débat qu'il doit y avoir avec la Région, je sais que vous en avez parlé avec son Président. Je rajouterai aussi une instance où on pourrait discuter avec toutes les intercommunalités qui nous entourent et pas simplement une discussion un peu hors sol entre une Région qui couvre 12 départements et nous. Il faudrait associer ce qui vient autour de nous.

Je finirai et cela me permettra de faire un clin d'œil à Denis MOLLAT qui nous a quittés. À un moment, un collègue a parlé de ce qu'est la politique de transport de Boston citant Madame PÉCRESSÉ qui, au demeurant, est une bonne Présidente de Région. Portez-vous sur le rapport du C2D où l'exemple de Boston est cité et récupérez aussi le rapport qui a été

présenté en août au C2D, d'une centaine de pages, sur toutes ces questions de mobilité. Voilà, merci.

M. Alain JUPPÉ : Monsieur GUICHARD. Une brève intervention ?

M. Max GUICHARD : Tout à fait brève parce que c'est Vincent FELTESSE qui me fait réagir sur un point, sachant que les autres aspects, je les partage assez. Je partage assez son intervention, sauf bien entendu quand il est venu sur le péage urbain, mais je parle à titre personnel. Le problème que nous avons ici, ce n'est pas tellement à l'intérieur de la Ville, c'est juste à l'approche de la Ville où nous sommes en grosse difficulté. À l'intérieur de la Ville, c'est beaucoup dégagé grâce au transport en commun.

Mais pourquoi sommes-nous contre le péage urbain ? C'est surtout pour des questions d'injustice. Peut-être qu'elles peuvent être rapidement réglées par la gratuité. Et je suis étonné que les plus enclins à être contre la gratuité, ce sont mes amis écologistes ou du moins un écologiste... ex-écologiste, je ne sais pas trop ce qu'il est. Par contre, il sait ce que je suis puisqu'il m'a traité « d'homme du passé ». Donc lui, il sait, moi, je ne sais pas trop, mais bon, peu importe. C'est un petit clin d'œil. Aujourd'hui, beaucoup de scientifiques sont d'accord pour dire que c'est le CO₂ qui est un adversaire draconien de notre planète et que, dans le CO₂, les transports utilisant le pétrole sont une cause fondamentale. Et donc partout, c'est intéressant, où il y a eu la gratuité, la voiture a dégringolé de 20, 30, 40 %. C'est cela l'important dans la gratuité. La gratuité, ce n'est pas une affaire d'idéologie. Ce n'est même pas une affaire économique comptable. C'est une affaire écologique fondamentale et de justice. Donner la possibilité à l'ensemble des gens de se mouvoir en ville gratuitement, nous pouvons y réfléchir parce que - et j'en conclurai là - je pense que, dans peu de temps, la voiture à l'intérieur de la ville, ce sera fini.

M. Alain JUPPÉ : Oui. Méfions-nous de ces prédictions. Peut-être que des petites voitures autonomes électriques seront toujours présentes dans nos villes. Il y a plein de possibilités. J'ai vu maintenant aussi qu'il y avait des taxis volants. Si on veut faire vraiment de la prospective, il faut aussi intégrer ce mode de déplacement.

Monsieur LABARDIN.

M. Michel LABARDIN : Oui, très brièvement Monsieur le Président, mes chers collègues puisque ce débat est long. Il est intéressant, et on voit bien d'ailleurs que tout est prétexte à débat de façon récurrente, et on n'a sans doute pas encore purgé la question.

Je voudrais simplement rappeler que le dossier que j'ai présenté, relatif aux Assises de la mobilité est le fruit d'un travail intense de l'ensemble des services, bien sûr le Pôle Mobilités et de nombreux élus concernés. Il propose un certain nombre de solutions sur l'ensemble des fronts de la problématique de la mobilité. Je n'y reviens pas, cela a été largement commenté ce matin.

Pour autant, si les Assises de la mobilité sont un levier pour faire évoluer la situation, nous avons commencé bien auparavant. Je vous rappelle que le Schéma directeur des mobilités adopté en janvier 2016, me semble-t-il, a éclairé pour la première fois cette évolution du transport vers la mobilité, en proposant un certain nombre de solutions pour parler de mobilité intégrée : non seulement sur l'offre de transport collectif, mais aussi sur le Plan vélo en particulier, sur les mobilités douces, sur les nouvelles mobilités et notamment les perspectives du numérique pour faciliter les mobilités individuelles. Donc, nous avons déjà une feuille de route très importante et très argumentée. Je trouve que dans le débat, nous manquons souvent de mettre en perspective tout ce qui a été fait. Pour autant, effectivement, si nous désespérons de la congestion, le passé récent et notamment les réalisations récentes nous éclairent sur ce qui est encore à faire.

Moi aussi, j'ai un vrai désaccord sur l'analyse que fait Vincent FELTESSE parce que je trouve que c'est une vision trop monolithique et vitalement, c'est une vision de centralité. Peut-être que c'est une vision de quelqu'un qui vit au paradis, pas assez au purgatoire, en tous les cas pas en enfer. Mais précisément parce que les problématiques de centralité ont été reportées vers la périphérie, nous avons besoin de solutions. Et les clichés faciles et monolithiques me semblent dangereux. Évidemment, il nous faut des mobilités douces. Évidemment, il faut développer l'usage du vélo, du covoiturage, les accès sur la rocade, le péage poids lourds, tout ce qui a été largement dit ce matin et qui est dans ce rapport des Assises de la mobilité. Mais renoncer à une politique de l'offre qui répond à la question quantitative, je trouve que ce serait un renoncement dangereux. C'est une erreur stratégique. Ce n'est pas en phase avec la problématique du moment, et notamment la nécessité d'achever le réseau - il ne sera jamais parfaitement achevé -, mais d'aller au-delà de ce réseau radial pour faire un réseau circulaire qui permettra des mobilités faciles, notamment de périphérie à périphérie. C'est bien sûr le cas du BHNS (Bus à haut niveau de service) extra-rocade. Ce sera le cas, le moment venu, de la transversale et circulaire au travers du Campus et les boulevards. Bref, il faut poursuivre une politique de l'offre. Y renoncer, ce serait dangereux. Et au motif que l'économie est difficile et que les fonds publics sont plus rares, renoncer à cet investissement, je le redis, cela relève d'une erreur stratégique. Ce n'est pas une vision d'avenir. Il faut articuler l'immédiateté, l'investissement pour l'avenir, la fluidité et la flexibilité de toutes les solutions, mais ne surtout pas renoncer à la politique de l'offre et de l'investissement. Merci.

M. Alain JUPPÉ : Bien. Je n'ai quand même pas observé, parce qu'il y a une espèce de pessimisme ambiant, que Gradignan, c'était l'enfer. C'est pas mal Gradignan. On aime y vivre, il y a beaucoup de gens qui veulent y vivre.

M. Michel LABARDIN : Monsieur le Président, Gradignan est une citée radieuse et je vous remercie de le souligner. Par contre, je vous inviterai volontiers à constater la congestion observée, depuis dix ans, qui est devenue redoutable.

Puisque vous évoquez beaucoup le nombre d'étudiants et les perspectives excessivement favorables d'arrivée d'étudiants pour les années à venir, je peux vous dire - et les Maires de Pessac et de Talence avec moi - que la mobilité étudiante est une problématique extrêmement importante. Je ne vais pas plaider évidemment pour le projet que je soutiens, mais cela fait partie de la problématique. Je vous invite en enfer.

M. Alain JUPPÉ : Non, je viendrai dans votre paradis. L'enfer, il est aussi au centre. Je vous rappelle que 50 % des étudiants habitent dans Bordeaux. 65 % étudient hors Bordeaux, mais 50% habitent dans Bordeaux. L'extraordinaire explosion, on en parlera peut-être tout à l'heure si on a le temps, de la population étudiante, se répercute aussi sur la ville centre. D'après les dernières prospectives que l'on m'a données, on pourrait avoir d'ici dix ans 120 000 étudiants à Bordeaux si on continue sur la tendance actuelle. Vous voyez que nous avons les problèmes d'une agglomération qui réussit.

Monsieur ANZIANI et puis le rapporteur et je dirai, après, un mot aussi rapide que possible.

M. Alain ANZIANI : Monsieur le Président, ce matin vous vous êtes exprimé dans les colonnes du journal SUD-OUEST et je dois dire que je partage l'essentiel de vos propos.

D'autres réflexions ont été émises au cours de cette Assemblée, certaines intelligentes, d'autres peut-être également intelligentes, mais aussi brutales et elles appellent de ma part une question presque iconoclaste qui est « Quelle est notre légitimité ? ». Quelle est notre légitimité à dire qu'il faut faire ceci, ou cela, à donner des leçons, à expliquer aux uns et aux autres qu'il ne faut pas prendre leur voiture ou la prendre le moins possible, qu'il faut faire payer davantage, c'est en général, une solution qui revient. C'est quand même un paradoxe

pour nous qui sommes des élus. Nous passons notre temps à rencontrer dans la rue les habitants, à organiser des réunions de quartier et qu'est-ce que nous entendons ? Presque le contraire de ce que nous avons exprimé tout à l'heure. Nous entendons : « Mais pourquoi voulez-vous faire disparaître la voiture ? J'en ai tellement besoin pour aller amener mes enfants à l'école, pour aller faire mes courses ». « Moi-même, dit quelqu'un, mon état de santé ne me permet pas de faire du vélo », et donc on a ce fort mouvement, j'en ai parlé la dernière fois, de fronde qui consiste à dire en gros : « Lâchez-nous un peu et proposez-nous des solutions qui soient compatibles avec notre situation, avec notre réalité ». Et voilà que nous, qui sommes les élus donc les représentants de cette population, nous développons souvent un discours qui est exactement à l'antagonisme. J'ai envie de dire à tous ceux qui portent de belles solutions, qu'ils les confrontent au moment des élections et qu'il y ait un pacte avec les électeurs en disant : « Oui, il faut moins de voitures. Oui, il faut faire payer ici. Oui, il faut arrêter cela » et on verra ensuite après ce que les électeurs vont dire. Mais dans une démocratie, je crois que la question de la légitimité doit être posée.

J'ajouterai que si nous avions cette confrontation avec la population et avec nos électeurs, sans doute serions-nous moins clivants et arriverions-nous à une proposition plus partagée et davantage plurielle. Et cette proposition n'écarterait sans doute aucun des scénarios. Moi, je crois qu'il ne faut écarter aucune des solutions. On a essayé le grand contournement ferroviaire, c'est une idée qui est vieille d'au moins 20 ans, elle n'a jamais abouti.

Et plus on a parlé du fret ferroviaire, moins on en a eu. J'ai constaté cela dans les années du Gouvernement de Lionel JOSPIN qui était pour le fret ferroviaire. Son Ministre des transports de l'époque, qui était communiste, l'était aussi. À la fin, le bilan, c'est qu'il y avait moins de fret ferroviaire. Il y a quelques difficultés, sans doute, à porter un certain nombre d'idées, mais je suis pour la relance évidemment du fret ferroviaire.

Le grand contournement maritime est une très belle idée. Elle a même été mise en œuvre, et on a organisé l'acheminement de grands poids lourds qui venaient du Nord de l'Europe vers la péninsule ibérique ou l'inverse. On les a mis sur des camions. La société qui a organisé cela a fait faillite parce qu'il n'y avait pas un modèle économique qui permettait cet acheminement. Donc, il faut aussi en tirer des conclusions, même si je suis pour le grand contournement maritime, et pour trouver un modèle économique qui fonctionne.

Alors, il ne reste qu'une solution qui est le grand contournement autoroutier. Je ne suis pas sûr que les solutions que nous préconisons, qui se trouvent dans le rapport sur la mobilité aient un impact environnemental plus important que l'impact environnemental que nous constatons chaque jour avec, à la fois, des nuisances de toute nature, y compris pour la santé lorsque nous avons le blocage de la rocade. Si nous faisons un barreau autoroutier entre Langon et Mussidan, je pense que l'on pourrait le dédier - c'est dans le rapport et vous en avez parlé hier, Monsieur le Président, uniquement aux poids lourds. Cela existe dans d'autres parties de la France, il existe déjà des autoroutes uniquement réservées aux poids lourds. D'autant plus que cette solution, nous pourrions la financer parce que là il s'agirait de solliciter évidemment les professionnels qui utiliseraient exclusivement cette autoroute. Donc, je pense que c'est une solution tout à fait faisable, en tout cas, elle mérite de nouveau d'être examinée.

Je n'exclus pas le covoiturage. Je n'exclus pas évidemment le développement encore important des transports en commun, nous avons fait, ici à la Métropole et de tout temps, un effort tout à fait considérable. Mais je crois aussi qu'à l'intérieur de notre ville, il faut que nous arrêtons d'expliquer à nos habitants : « Y a qu'à ; faut qu'on, faites autre chose. Ne prenez pas votre voiture, trouvez d'autres solutions ». Ce n'est pas ainsi que l'on y arrivera ou alors, on y arrivera, mais sans doute avec une rupture profonde avec notre population et personne d'entre nous ne le souhaite.

Il faut arrêter d'avoir des parcs relais sous-dimensionnés. Pourquoi ils sont sous-dimensionnés ? Parce que nous avons pensé que la voiture était en perte de vitesse, ce n'est pas la réalité. La réalité revient toujours et donc on a des parcs relais sous-dimensionnés. Il faut arrêter de construire sans avoir des habitations qui permettent d'accueillir des véhicules. Il faut que sur la voirie, on ait des poches de stationnement. Certaines villes, parfois avec une étiquette fortement écologique et je les en félicite, organisent des poches de stationnement et je pense que nous devrions le faire.

Je ne veux pas être trop long et je m'arrêterai là, mais simplement, permettez-moi quand même cette formule. On a deux défis à affronter. On n'en a pas qu'un, on en a deux. On a un premier défi qui est le défi climatique. Il existe. Il est réel. Les scientifiques viennent encore de nous le rappeler. Nous devons absolument le gagner. C'est le défi pour les générations futures. Mais on a un autre défi qui, parfois, me semble être un peu oublié, c'est le défi démocratique. Ne faisons pas comme si nos populations aujourd'hui étaient heureuses, comme si elles n'avaient pas des difficultés quotidiennes à résoudre, nous devons aussi apporter une solution à ce défi démocratique.

M. Alain JUPPÉ : Merci. Monsieur le Vice-Président, il y a eu peu d'observations sur le rapport que vous avez présenté en tant que tel, mais si vous voulez apporter des compléments, je vous donne la parole.

M. Christophe DUPRAT : Oui, quelques réponses basiquement matérielles après s'être projeté dans le futur. D'abord, pour vous dire qu'il y aura, dans quelques semaines, un rapport en Bureau qui viendra spécifier comment notre réseau va devoir évoluer pour pouvoir faire face aux augmentations de fréquentation. Il y aura certainement des sommes à mettre en face parce que, comme je l'ai dit tout à l'heure, notre réseau vieillit et a besoin de plus de fréquences, je l'ai entendu à plusieurs endroits.

Pour la billettique, je n'y reviendrai pas. Je crois que tout ce qui devait être dit l'a été. Le Président a fait l'intervention qui nous a permis de commencer à débloquer la situation. Et pour rassurer tout le monde, nous sommes bien en contentieux.

Si nous avons besoin d'investir davantage pour non seulement maintenir notre réseau, mais le faire vivre, ce ne peut pas être concomitant avec du transport gratuit parce que les recettes, aujourd'hui, nous servent à maintenir notre réseau et à le faire vivre. C'est quand même 70 millions par an qui sont là, qui rentrent dans les caisses de Bordeaux Métropole, ce qui veut dire que si on passait en transport gratuit, non seulement nous n'aurions plus ces 70 millions, mais il faudrait en mettre autant pour pouvoir acquérir davantage de matériels afin de transporter tous ces passagers supplémentaires d'un seul coup, ce qui ferait des sommes astronomiques.

La ligne de ceinture, l'étude est en cours pour rouvrir la Gare de la Médoquine, et la Gare du Bouscat mais ce n'est pas toujours simple.

Les couloirs de bus, les études sont en cours. On trouve toujours que c'est long les études, mais les récents recours contre nos projets nous montrent que passer un petit peu de temps sur les études nous permet peut-être d'avancer plus facilement après. Donc, il y aura des Lianes majeures avec des couloirs de bus sur la 4, la 9, la 11 et la 15. Ce sont des choses qui vont aller dans le sens de l'amélioration de la vitesse commerciale.

Les Parking relais. On a vécu avec des parkings relais trop petits par crainte de ne pas les remplir. Il faut quand même se rappeler qu'ils ont été conçus en 1997. Il s'est passé un monde entre 1997 et aujourd'hui, mais les deux derniers, on a entendu. Celui de Villenave-d'Ornon sera le plus grand de l'agglomération : plus de 700 places, celui

d'Eysines 624. Je rappelle que si on doit agrandir ces parcs relais, on les pénalise pendant le temps des travaux et il faut trouver une solution intermédiaire.

Et enfin, je terminerai par la question qui était « Pourquoi ne pas aller au-delà de 28 ans pour les tarifs étudiants ? ». Quand on regarde, beaucoup d'agglomérations s'arrêtent à 25. On est déjà presque une exception en allant à 28. Je pense qu'à un moment donné, il faut savoir s'arrêter ; sachant qu'il y a d'autres tarifs et la tarification solidaire que nous pourrions mettre en place apportera aussi quelques solutions.

En tout cas, je voudrais vous remercier parce qu'il y a quelques années, on avait beaucoup de questions sur ce réseau. Je vois qu'aujourd'hui, il vit et peut-être que les problèmes d'aujourd'hui, sont des problèmes de riches. Il est saturé et on a besoin d'agrandir sa fréquentation. Je préfère cela finalement.

M. Alain JUPPÉ : Bien. Merci. Ne soyez pas trop optimiste. Il y aura aussi des questions ponctuelles qui reviendront. Alors, je me demande si je dois parler ou me taire maintenant parce qu'il y a, au moins, une conclusion qui s'impose, c'est qu'il faut que nous organisions si possible avant Noël, une séance exceptionnelle ou spéciale de notre Conseil métropolitain consacrée à notre stratégie de mobilité. Le moment est particulièrement opportun puisque je vous le rappelle, il y a eu ces Assises de la mobilité présidées par le Préfet. Nous devons apporter une contribution. C'est le travail qui a été fait et qui sera soumis dans cette séance exceptionnelle et il y a une loi sur la mobilité que le Gouvernement entend déposer au début de l'année prochaine. Là, il y a une fenêtre qu'il faut absolument saisir pour nous exprimer là-dessus.

Je voudrais quand même dire un certain nombre de choses à ce stade parce que le débat est important. D'abord le constat. Nous avons massivement investi matériellement et je dirais même intellectuellement, depuis 25 ans, dans cette question des mobilités et du transport. Vincent FELTESSE l'a rappelé, je n'y reviendrai pas. J'ajouterai simplement à la liste qu'il a donnée, la construction d'un nouveau pont. On sait que ce n'est pas une mince affaire. Je parle de celui qui fonctionne, et de celui qui va fonctionner. Vous voyez que nous avons quand même anticipé au maximum. Le constat, néanmoins, c'est que la situation se dégrade et je partage tout à fait le sentiment des Maires qui pensent à leur population qui passe beaucoup de temps dans les transports, matin, midi et soir. C'est vrai aussi pour les Bordelais, mais je me sens solidaire de l'ensemble de la population de la Métropole.

La circulation a recommencé à augmenter après une période de stabilité parce que d'abord la croissance démographique se poursuit, que la croissance économique revient et que cela génère des besoins de déplacement. Que fait-on maintenant ? Nous avons essayé de définir une stratégie métropolitaine globale et ce que j'ai dit dans SUD-OUEST, ce n'est pas sorti de mon crâne, c'est le résultat de nos travaux collectifs et du projet que nous avons discuté et adopté dans ses grandes lignes, hier soir au Bureau. C'était une expression collective.

Quels sont les grands axes de cette stratégie ? Premièrement, j'y reviendrai, cela ne fait pas l'objet d'un consensus absolu, nous avons besoin d'infrastructures routières supplémentaires. J'entends bien me dire : « Quand on fait des infrastructures, cela génère un trafic supplémentaire ». Je ne suis pas totalement convaincu par cet argument. Nous avons donc besoin d'accélérer la mise à 2 x 3 voies de la rocade et l'amélioration des principaux accès au Nord et au Sud.

Quant au grand contournement, je suis moi-même responsable de l'enterrement de ce projet, il y a quelques années. Je pense qu'il ne faut pas s'interdire de remettre le débat sur le tapis ou sur la table. Je ne suis pas sûr que la proposition que j'ai faite soit la meilleure, mais, enfin, il faut en parler. Il y a un certain paradoxe chez ceux qui nous disent : « Le fret ferroviaire ne marchera jamais » et « Il ne faut pas faire le grand contournement ». Si on est

totallement sceptique sur le fret ferroviaire, il faut faire un grand contournement et il y a des possibilités qui ont déjà été évoquées.

Deuxième axe, l'augmentation de l'offre ferroviaire qui paraît absolument indispensable. Le fret et le ferroutage sont un échec national. Certains d'entre vous considèrent que l'on n'inversera jamais la tendance. Moi, je ne veux pas m'y résigner. Il y a des pays qui sont arrivés à le faire en utilisant parfois des outils fiscaux. Je signale qu'à la frontière franco-espagnole, c'est 2 % du trafic de marchandises qui arrivent par le train. À d'autres frontières, franco-italiennes, c'est 10 à 15 %, sans parler de ce qui se passe en Autriche, en Allemagne ou en Suisse. Il ne faut pas désespérer, et c'est pour cela que je soutiens aussi le GPSO qui pourrait faciliter cela. Deuxième aspect de l'offre ferroviaire, c'est absolument essentiel et on n'en a pas du tout parlé ce matin, j'espère que ce sera le cas lors de la séance exceptionnelle, les TER. Il faut impérativement que nous améliorions l'offre de TER qui, aujourd'hui, n'est pas à la hauteur d'une grande région comme la Région Nouvelle Aquitaine.

Troisième axe, la mise en œuvre de notre propre schéma de déplacement. Je ne reviens pas sur les huit lignes qui figurent dans le SDODM que nous avons approuvé l'année dernière.

Quatrième point, le Plan vélo, Brigitte TERRAZA en a parlé, il avance et il faut continuer dans ce sens. Et puis toute une série d'innovations que je ne vais pas reprendre par le menu : le covoiturage qui n'est pas dans nos mœurs, mais qu'il faut favoriser peut-être par une tarification incitative ou un péage incitatif, l'autopartage bien sûr, la simplification des réglementations. On a commencé une expérimentation dans Bordeaux en autorisant les propriétaires de garage à stationner devant leur dépression charretière. Elle donne de bons résultats. On a libéré ainsi plus d'une centaine de places de stationnement sauf que ce n'est pas conforme au Code de la route. Il faut, là aussi - vous l'avez fait aussi, je crois, à Bègles - obtenir cette modification.

La gestion du temps, cela a été dit. On a commencé - je parle sous le contrôle du Directeur général - à assouplir la plage de prise de travail ici à la Métropole, c'est-à-dire que la plage obligatoire a été restreinte pour avoir un meilleur arbitrage à l'arrivée le matin. Il y a des choses à faire de ce côté-là.

Bref, je m'arrête là. Je voudrais évoquer quand même deux ou trois autres problèmes. La gouvernance. Il faut que le Syndicat des transports - si le Président de la Région veut absolument un Syndicat pour la Grande Région c'est son affaire - se mette en place. Il faut avoir une structure de bassins de mobilité. La mobilité dans l'agglomération de Limoges, avec tout le respect que je porte à Limoges, ne se pose pas dans les mêmes termes que dans l'agglomération bordelaise. Il faut donc une antenne spécifique, et il faut se mettre au travail rapidement.

Le port. On a parlé du cabotage. Je voudrais ici le dire solennellement : « Le port de Bordeaux est au bord de la faillite ». Je ne sais pas si nous en avons bien conscience. Nous sommes aujourd'hui à, à peine, 7 millions de tonnes de trafic et le seul trafic rentable c'est celui des hydrocarbures qui est en décroissance, compte tenu du contexte que vous connaissez. Nous sommes vraiment devant une situation extrêmement difficile et urgente. Le développement du trafic de conteneurs au Verdon est un échec pour différentes raisons et la relance de ce projet ne donne pas beaucoup de perspectives. Le Port aujourd'hui se borne à une gestion de son patrimoine immobilier qu'il cherche à rentabiliser au maximum.

Je suis extrêmement sévère, mais j'en ai des échos de l'intérieur par des cadres qui sont très préoccupés par l'évolution de cette Maison avec laquelle nous n'arrivons pas à engager un véritable dialogue et un véritable débat. J'ai fait une proposition en ce sens, je vois que

le Président du Conseil régional commence à y venir, qui serait une régionalisation peut-être des ports de la façade atlantique en mettant en commun La Rochelle, Bordeaux et Bayonne pour avoir une vraie stratégie de développement portuaire.

Sur l'aéroport, cela se passe mieux. Malgré la baisse de la navette sur Paris, l'aéroport est bien géré et a développé ses liaisons intra-européennes ou même internationales. Je voudrais aussi profiter de ce débat pour réaffirmer que nos collectivités sont hostiles à ce que l'aéroport soit vendu à je ne sais quel Chinois ou je ne sais qui. Si l'État veut se désengager, nous sommes candidats à monter au capital de l'aéroport.

Deux ou trois remarques encore. Nous ne sommes pas les seuls concernés par cette politique de mobilité. C'est pour moi extrêmement important. Il y a au moins deux autres acteurs : l'État, aussi bien pour le ferroviaire que pour le routier, et la Région. Il faut donc absolument que nous agissions ensemble et que nous accentuions la pression, cela a été dit sur l'État et la Région.

Dans ce qui a été proposé, cela a été relevé par plusieurs d'entre vous, je constate qu'il y a un assez large consensus. Finalement, je n'ai repéré que trois points de divergence : la rocade je n'y reviens pas ; tout tram ou zéro tram, deuxième divergence, mais là je pense que la sagesse est entre les deux. Troisièmement, le Pont de pierre. Je l'évoquerai rapidement car on en reparlera au début de l'année prochaine. Je voudrais quand même vous donner un élément de réflexion qui ne vous convaincra peut-être pas. D'après les pointages et les comptages que nous avons faits à l'heure de pointe du matin, quand se produisent les bouchons, le nombre total de personnes qui traversent le pont est supérieur aujourd'hui à ce qu'il était avant la fermeture du pont. Si on additionne le tram, les bus, les taxis, le vélo, la marche à pied, il y a plus de passages sur le Pont de pierre qu'avant. Avant, je rappelle que le Pont de pierre, ce n'était pas le paradis, c'était presque l'enfer ou en tout cas le purgatoire. Aux heures de pointe, c'était parechoc contre parechoc. Quand on en fait un élément de fluidité du trafic de l'agglomération, cela me laisse un peu songeur. On n'a pas pris de décision définitive. On en reparlera à la lumière des différents pointages que nous ferons au début de l'année prochaine.

Enfin, et là je m'adresse à Jean TOUZEAU qui a parlé de tout ceci avec beaucoup de passion et je le comprends parce que la galère de nos concitoyens est réelle, le matin et le soir. On me parle de l'urgence. Soyons réalistes, aucune des grandes mesures que nous avons énumérées ne va nous apporter des solutions dans l'urgence ou dans le très court terme. Ce sont des mesures de moyen et long terme. La seule action qui peut changer les choses en matière de court terme, c'est le changement des comportements. Il faut absolument que nous évoluions dans nos comportements. Je le dis ici de manière très claire : l'idée que chaque foyer peut avoir deux à trois voitures, pour ceux qui en ont les moyens, et que chacune de ces voitures doit trouver une place de stationnement devant le domicile ou le commerce de l'intéressé, il faut oublier. Il n'y a pas de solution. Cela ne se produira pas. C'est impossible et donc il faut changer les comportements et peut-être, pour changer les comportements, faudra-t-il - nous sommes assez prudents jusqu'à présent dans ce que nous proposons - aller vers des mesures plus coercitives. Je partage le sentiment d'Alain ANZIANI, le défi est démocratique. Donc, il ne faut pas imposer à nos citoyens des solutions dont ils ne veulent pas, mais il y a des moments où il faudra aussi les placer devant leurs contradictions, et on ne pourra pas tout avoir en même temps.

Excusez-moi d'avoir été peut-être plus long que je n'aurais eu l'intention de l'être, mais rendez-vous est donné dans les prochaines semaines pour reprendre ce débat qui est, je le répète, absolument essentiel pour l'avenir de notre Métropole.

Cela dit, que devient la délibération de Monsieur DUPRAT ? C'est une information, donc il n'y a pas de vote.

Communication effectuée

Monsieur le Secrétaire de séance, on continue. Il est midi.

M. Alain TURBY : Quatrième délibération sur les 11 que nous avons à étudier, Monsieur le Président, « Solitaire du Figaro / Urgo et Bordeaux Fête le Fleuve, avenant à la convention », Madame Virginie CALMELS.

Mme Virginie CALMELS

(n°9) : « Solitaire du Figaro / Urgo et Bordeaux Fête le Fleuve 2017. Avenant à la convention avec Bordeaux grands événements – Décision – Autorisation »

Mme Virginie CALMELS présente le rapport.

M. Alain JUPPÉ : Bien. Monsieur FEUGAS.

M. Jean-Claude FEUGAS : Monsieur le Président, notre Groupe n'interviendra pas sur la pertinence de telle ou telle initiative d'animation, car globalement nos concitoyens sont plutôt satisfaits que des manifestations répondent à leurs désirs de loisirs, de sport ou de culture. Ce qui pose problème à notre Groupe dans cette délibération n'est pas tant la responsabilité de la Métropole, mais celle de l'État. En effet, depuis plusieurs années, celui-ci fait payer ses prestations de sécurité qui relèvent, à notre sens, simplement du service public. Il est très original que ceux qui théorisent sur les fonctions régaliennes de l'État dans une vision libérale fassent jouer à celui-ci le rôle d'une entreprise de sécurité qui vend ses prestations. Notre Groupe condamne fermement cette pratique qui pourrait mettre en péril des initiatives à venir dans nos collectivités. Avec ces remarques, nous voterons cette délibération.

M. Alain JUPPÉ : Merci. Monsieur JOANDET.

M. Franck JOANDET : Monsieur le Président, chers collègues, notre Groupe votera cette délibération. Cependant, nous souhaitons nous exprimer brièvement sur le sujet. Vous l'avez dit, Madame CALMELS, dans le contexte actuel tous les grands événements qu'ils soient sportifs ou culturels, nécessitent des mesures exceptionnelles en matière de sécurité et malheureusement, cela risque de durer. Comme nous le constatons, ces mesures génèrent des surcoûts significatifs. Nous allons accueillir, dans les années à venir, d'autres grands événements, notamment la Coupe du monde de rugby en 2023 qui vient d'être attribuée à la France et pour laquelle des rencontres se dérouleront à Bordeaux. Il nous apparaît indispensable de mieux anticiper à l'avenir la logistique sécuritaire avec les Fédérations nationales et internationales en charge de l'organisation de ces événements. Leur financement doit être majoritairement assuré par ces mêmes organisateurs et les participations éventuelles et complémentaires assumées par notre collectivité, envisagées en amont afin d'éviter ces réajustements budgétaires par voie d'avenant. De plus, nous regrettons que l'État, dépositaire de la sécurité publique, ne soit pas davantage engagé dans le financement de ces mesures sécuritaires. Je vous remercie.

M. Alain JUPPÉ : Merci. Pas d'autres demandes d'intervention ? Pour une fois, je partage pleinement la position du Groupe communiste. Je croyais que c'était l'État qui était en charge de l'ordre public dans ce pays, et quand on reçoit des factures de compagnie de

CRS, elles me restent un peu en travers de la gorge. On a payé ? Non. On attend un peu encore, alors.

Très bien. Pas d'oppositions à cette délibération ? Pas d'abstentions non plus ? Merci.

Unanimité des suffrages exprimés

**Ne prend pas part au vote :
Monsieur DELAUX**

M. Alain TURBY : Délégation de **Monsieur EGRON** : « Évolution de l'organisation suite à la mise en place du plan métropolitain de propreté urbaine ».

M. Alain JUPPÉ : Monsieur le Vice-Président, juste une petite remarque pour peut-être éviter de trop longs débats, c'est un des volets de notre Plan propreté et, en accord avec **Monsieur ALCALA**, nous soumettrons au Conseil, dans une prochaine séance, la totalité, la globalité du Plan de propreté pour que l'on puisse avoir un débat plus approfondi sur ce plan.

M. EGRON

(n°42) : « Évolution de l'organisation suite à la mise en place du plan métropolitain de propreté urbaine – Adaptation de l'organisation – Décision – Autorisation »

M. Jean-François EGRON présente le rapport.

M. Alain JUPPÉ : Merci, Monsieur le Vice-président. Qui souhaite s'exprimer ? **Monsieur GUICHARD**.

M. Max GUICHARD : Oui, la toute première partie de mon intervention se réduit par le fait même de votre annonce qu'enfin nous aurons une vision globale et nous serons amenés à discuter et décider de cette vision globale du Plan métropolitain de propreté urbaine. Je dois dire que l'on aurait dû le faire d'entrée, ceci aurait permis d'avoir cette vision et de ne pas faire des votes à la découpe.

Pour autant, la délibération présentée aujourd'hui consiste en la création de postes et d'investissements en moyens qui devraient apporter une amélioration dans cette mission de service public, de même que l'action programmée contre les incivilités, même si nous ne sommes pas des adeptes forcenés de la verbalisation. Mais nous espérons bien qu'elle s'accompagne d'une démarche et d'actions de sensibilisation, la sanction n'étant que le dernier recours de la collectivité.

Enfin, nous réitérons, bien sûr, notre totale opposition à la démarche d'externalisation, privatisation, dont nous ne comprenons toujours pas l'intérêt et l'efficacité. Nous retenons surtout la formule d'un éboueur de Bègles qui expliquait simplement que cette expérimentation, « C'est le loup qui rentre dans la bergerie ». Et ce n'est pas une lettre, même signée de vous Monsieur le Président, statuant sur le caractère non évolutif géographiquement de cette privatisation qui va nous rassurer. La logique poursuivie est bien celle de la mise en concurrence et l'idée que le privé, par essence, ferait mieux que le public. Une idée d'autant plus pratique qu'elle fait des heureux chez les actionnaires des grands groupes. Cette idée, elle est sûrement, comme votre nouvel ami, **Monsieur**

MACRON, ni de gauche, ni de droite, simplement guidée par le principe de « tout pour la finance ».

En tenant compte de ces éléments contenus dans cette délibération, nous nous abstiendrons, mais une abstention frôlant le vote contre.

M. Alain JUPPÉ : Merci de vous préoccuper de mes nouvelles amitiés. Monsieur FELTESSE.

M. Vincent FELTESSE : Monsieur le Président, très rapidement. C'est une bonne chose que l'on ait un débat en Conseil sur le Plan propreté parce que ce n'est pas anecdotique et cette délibération de ce matin n'est pas celle qui pose problème en tant que telle. Avant que nous ayons le débat sur le Plan de propreté en centre-ville, juste deux, trois réflexions. On ne peut pas donner une prime aux mauvais élèves. C'est une des choses qui me choque dans le Plan de propreté. Sont concernés juste deux secteurs de collecte dans l'hyper centre alors que, malheureusement, le problème de propreté vaut aussi dans d'autres secteurs de Bordeaux. On sait bien que dans l'hyper centre, une partie des difficultés tient au problème des restaurateurs et des commerces. On a eu plusieurs rapports internes à la Métropole. Je fais notamment allusion au rapport de l'Inspection générale de 2011 qui montrait le déséquilibre financier énorme et là, la solution c'est « On privatise et on met des moyens là-dessus ». C'est vraiment quelque chose qui m'interroge profondément, mais on y reviendra lors du prochain Conseil métropolitain. Mais pour cette délibération, plus de moyens, plus de verbalisations, c'est plutôt positif.

M. Alain JUPPÉ : Je ne veux pas faire de remarques un peu désagréables, mais enfin le rapport était en 2011 et on n'a pas trouvé la solution. On l'a cherchée, mais on ne l'a pas trouvée.

Madame DELAUNAY.

Mme Michèle DELAUNAY : Vincent FELTESSE évoquait une injustice avec les deux collectes uniquement pour le centre-ville. Très rapidement, je voudrais aborder un autre sujet. Nous encourageons tous les Bordelais à verdir leur ville, leur domicile et leur jardin. Et une injustice importante est l'absence de collecte de déchets verts si ce n'est à Saint-Augustin et à Caudéran. Alors que si on se promène autour de Bordeaux ou si on regarde des vues aériennes, au centre-ville ou en tout cas dans les autres quartiers, il y a énormément de jardins et nous devons nous en réjouir. Or, il n'y a aujourd'hui plus aucune autre possibilité que celle de transporter les déchets en voiture aux déchetteries qui les reçoivent jusqu'à 1 m³ ce qui est vite atteint. Beaucoup de villes sont au contraire plus attentives à ce type de déchets et, en particulier, il n'est plus là et j'en suis désolée, Alain ANZIANI pour Mérignac. Mais je pensais surtout à des villes équivalentes comme Toulouse. Il y en a d'autres qui ont des solutions très innovantes comme, par exemple, mettre un broyeur à disposition des habitants où ils puissent apporter leurs déchets verts. Ce pourrait être le cas dans nos jardins publics, car ils sont relativement nombreux et, en tout cas, il pourrait y avoir un passage au moins mensuel pour ces déchets verts. Cette solution de broyage est extrêmement positive puisqu'elle élimine les déchets et, en plus, bénéficie au compostage et à la santé des jardins publics et privés. C'est une question qui paraît modeste, mais qui ne l'est pas, qui peut faciliter la vie des Bordelais et je crois qu'avant d'envisager de grandes idées, c'est ce quotidien des Bordelais qui est important et je suis souvent sollicitée à ce sujet. Je vous remercie.

M. Alain JUPPÉ : Madame BOUTHEAU.

Mme Marie-Christine BOUTHEAU : Je vais donner la position pour le Groupe des Verts. En fait, on nous propose de donner notre avis sur l'évolution de l'organisation suite à la mise en

place du Plan de propreté sauf que nous n'avons pas eu communication de l'ensemble du Plan de propreté. Donc, c'est un petit peu ennuyeux. On regrette de ne pas avoir une vue d'ensemble, donc nous nous abstenons.

M. Alain JUPPÉ : Monsieur ALCALA.

M. Dominique ALCALA : Monsieur le Président, mes chers collègues, juste quelques mots pour conforter les propos du Vice-président, Monsieur Jean-François EGRON. Je rappelle que vous avez pris des engagements forts auprès des syndicats pour les rassurer sur l'extension de l'externalisation qui ne sera surtout pas réalisée. Je dirais qu'ensuite, il va y avoir une communication forte, une communication de choc de façon à sensibiliser les habitants. Nous avons retrouvé un certain consensus avec les syndicats notamment FO et la CGT qui ont signé cet accord. Cet après-midi, nous rencontrons l'ensemble des syndicats à 16 heures pour poursuivre la discussion.

Vous parliez, Madame DELAUNAY, des broyeurs. Mais c'est une chose qui a été réalisée, déjà développée. D'abord, il y a une aide à l'achat de broyeurs. Puis, il y aura certainement une évolution de façon à ce que les déchets verts restent sur place et participent à l'engraissement des jardins, éviter la pousse des herbes sauvages. Donc, c'est quelque chose que nous développerons. Je veux rassurer mes amis communistes sur les évolutions. Effectivement, nous développerons tout cela au mois de janvier en principe, mais avec des engagements forts pour que des emplois soient créés et une action qui sera orientée en plein centre-ville vers les restaurateurs notamment, de façon à éviter ces pollutions visuelles dans les rues.

M. Alain JUPPÉ : Merci. Pas d'oppositions donc ? Abstentions sur cette délibération ? C'est noté. Merci.

Unanimité des suffrages exprimés

**Abstention : 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. Alain TURBY : Délégation de Monsieur MANGON, regroupement des activités de l'Hôpital d'instructions des armées Robert Picqué.

M. MANGON

(n° 48) : « Talence – Regroupement des activités de l'Hôpital d'instruction des armées Robert Picqué (HIARP) sur le site de la Maison de Santé Protestante de Bagatelle – Déclaration de projet – Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) – Ouverture de la concertation – Décision – Autorisation

M. Jacques MANGON présente le rapport.

M. Alain JUPPÉ : Merci. Qui demande la parole ? **Madame BLEIN**.

Mme Odile BLEIN : **Monsieur le Président**, chers collègues, tout d'abord cette délibération ne rappelle pas que notre Conseil a voté à l'unanimité une motion demandant le développement de l'offre publique de soins dans le Sud de l'agglomération. Développement en particulier sur le site de Robert Picqué qui semble, du point de vue du foncier disponible, du caractère public de celui-ci et du point de vue urbanistique, le plus à même de recevoir cette fusion. Une motion votée en mai dernier. Aucun élément n'a été depuis porté à la connaissance de cette Assemblée, permettant d'affirmer comme le fait la délibération proposée que le projet BAHIA porte un intérêt général avéré. Au contraire, les réunions publiques ont été très tendues et les associations de défense de cet hôpital font le constat d'une opacité totale sur un projet qui semble faire la part belle à la fondation Bagatelle et à des projets immobiliers dont il n'est même pas fait état. Aucune annexe, aucune présentation, même sommaire du projet, de ses capacités en nombre de lits, de personnels, de structures. Rien non plus sur ses impacts sur l'environnement, le patrimoine et la circulation dans le secteur. Tout juste faut-il se contenter de formules comme « Portées par la conjoncture actuelle, les deux structures ont décidé d'unir leurs moyens afin de catalyser la qualité de leur offre de soins et optimiser la performance de leur fonctionnement. » Si quelqu'un comprend....

La question de l'offre de santé est un sujet grave quand on considère l'état de délabrement de l'hôpital public dans notre pays et les enjeux démographiques de notre agglomération qui sont, eux, en revanche, bien posés par cette délibération. Pour notre part, rien n'est venu contredire notre conviction que le site de Robert Picqué est mieux équipé pour recevoir un tel projet. Pour l'anecdote, un document produit par la fondation Bagatelle, dont nous avons eu connaissance, affirme que son site est performant du point de vue des déplacements puisque, j'ouvre les guillemets, « situé près des lignes de bus et des pistes cyclables. » Oui, Messieurs les Maires de Bègles, Talence et Villenave, c'est bien de la Route de Toulouse dont on parle.

Étant donné l'ensemble de ces éléments, nous demandons le retrait de cette délibération afin d'exiger que les porteurs du projet BAHIA présentent l'ensemble des éléments nécessaires aux élus pour une décision aussi importante que la modification du PLU. C'est d'ailleurs ce que la Commission d'accès aux documents administratifs a répondu au Collectif « Santé, un droit pour tous ». Ce que cette commission a exigé de l'État, nous devrions l'exiger pour les élus locaux que nous sommes. Sinon, nous voterons contre cette délibération. Je vous remercie.

M. Alain JUPPÉ : **Monsieur DELLU**.

M. Arnaud DELLU : **Monsieur le Président**, mes chers collègues, je tiens à rassurer nos collègues communistes, tout le monde veut plus et tout le monde veut mieux en matière de santé publique. Au cours de ce dossier qui est un serpent de mer depuis longtemps dans le secteur, la puissance publique, l'État, la Collectivité, nous avons tous souhaité et nous avons, chacun à notre niveau, travaillé pour que l'État prenne ses responsabilités en matière de santé publique et de l'offre de soins. Beaucoup d'entre nous se sont battus avec acharnement dans ce sens, chacun à son niveau. On arrive aujourd'hui à une forme de compromis, il est vrai, mais un compromis tout à fait satisfaisant en matière justement de l'offre de soins pour tous en ce qui concerne les tarifs, la qualité et le type de soins. Alors évidemment, on peut toujours s'inquiéter avec une vision prospective à 50 ans, et se dire : « Est-ce que le site sera suffisant dans un demi-siècle pour accueillir toutes les populations nécessitant des soins dans le secteur sud de l'agglomération ? ». En attendant, il faut faire évoluer l'urbanisme local, pour gérer tous les flux, les déplacements, les accès et les parkings qui devront être nécessaires pour faciliter l'accès à ce pôle de santé. J'en profite pour dire que, là aussi, il y a un autre serpent de mer, c'est celui de l'aménagement, du

réaménagement ou de l'évolution de la zone entre la barrière et ce secteur-là sur la Route de Toulouse. J'espère, je souhaite ardemment et en tout cas je soutiendrai cela, que ce soit l'occasion de faire évoluer très significativement le secteur.

M. Alain JUPPÉ : Monsieur PUJOL.

M. Patrick PUJOL : Monsieur le Président, mes chers collègues, je voudrais rappeler quand même que, c'est vrai, nous avons émis des motions aussi bien au sein de Bordeaux Métropole, qu'à Villenave-d'Ornon ou Talence pour avoir une préférence sur le site qui serait choisi. Aujourd'hui, force est de constater que le Ministère des Armées a choisi un autre site, celui de Bagatelle et que l'important, je dirais, c'est de sauvegarder l'essentiel. L'essentiel, c'est la présence d'une structure hospitalière de secteur 1 sur le Sud de l'agglomération. Bien évidemment, cela devra s'accompagner d'un renforcement du service d'hospitalisation à domicile, puisqu'un certain nombre de lits vont disparaître dans le cadre de ce regroupement et que vous le savez, même la Ministre l'a rappelé, l'hospitalisation à domicile (HAD) va prendre de l'ampleur au fur et à mesure des années qui viennent. Le service d'hospitalisation à domicile qui existe aujourd'hui au sein de Bagatelle et de Robert Picqué devra être amplifié et devra être conforté. Aujourd'hui, il est situé sur la caserne de l'Épine au sein de la structure ou du moins de l'espace de Robert Picqué. Il est accompagné du service de soins infirmiers à domicile et d'un service à domicile. Cet espace-là, qui est aujourd'hui mis à disposition pour un délai de cinq ans pour ce type de services, devra être pérennisé et c'est bien la demande que nous avons faite auprès de la Ministre de la Défense pour parvenir à avoir une vision à long terme sur ces services-là, renforcés dans le temps, et également la mise en place d'une pharmacie qui est absolument nécessaire pour au moins les services HAD et SSIAD (Services de soins infirmiers à domicile).

Derrière, je pense qu'il y a également un site qu'il va falloir transformer ou préserver au sein de Robert Picqué, c'est ce que nous appelons « le bâtiment bleu » qui était avant l'école d'infirmière de l'hôpital. Aujourd'hui, ce bâtiment doit être absolument réutilisé pour accueillir les étudiants et étudiantes infirmiers et infirmières de Bagatelle et ainsi recevoir le centre médicosocial qui accueille plusieurs milliers de personnes et de visites chaque année.

Nous soutenons, nous avons pris acte de la décision du Ministère. Nous avons pris acte de l'accord qui a été mis en place avec, bien évidemment, des coûts tout à fait différents entre un aménagement sur le site de Bagatelle qui a comme objectif une dépense autour de 90 millions d'euros, par rapport à un aménagement sur le site de Robert Picqué qui tournait autour de 150 millions d'euros. Vous savez les difficultés financières et budgétaires au niveau de l'État. Il faut se dire que cela ne va pas se résoudre simplement et que cette décision, elle fait suite aussi au Livre blanc de la Défense qui a été élaboré, il y a déjà quelques années. Il faut bien se dire qu'aujourd'hui, il faut sauvegarder l'essentiel. Et c'est en ce sens que nous travaillons pour sauvegarder au moins cette présence hospitalière d'une structure de secteur 1 sur le Sud de l'agglomération. L'important, c'est de pouvoir répondre aux populations qui en ont besoin.

M. Alain JUPPÉ : Merci. Madame RÉCALDE.

Mme Marie RÉCALDE : Oui, à mon tour quelques éléments pour me réjouir de cette délibération qui, aujourd'hui, est une pierre de plus à cet édifice. Du temps a été pris et je crois qu'il le fallait. Je rappelle qu'il s'agit, bien sûr, du Ministère des Armées aujourd'hui, ex-Ministère de la Défense, mais aussi du Ministère de la Santé. Michèle DELAUNAY a bien suivi ce dossier, à l'époque où elle était dans ce Ministère. Aujourd'hui, l'essentiel et c'est la caractérisation, je pense, de l'intérêt général, même si on peut avoir des opinions divergentes sur la méthode et le résultat final, réside dans la sauvegarde d'un secteur hospitalier public dans ce secteur de l'agglomération dont on connaît les enjeux urbains à

venir et dont on connaît aussi déjà les difficultés. D'ailleurs, cela va au-delà du secteur même de l'agglomération et presque jusqu'au Sud du département. L'intérêt général, à mon sens, est qualifié.

La délibération qui est présentée aujourd'hui est importante, en ce sens qu'elle lance encore une étape de plus dans la concertation car, vous l'avez rappelé Monsieur le Vice-Président, une enquête publique va s'ouvrir où chacun pourra s'exprimer. Je rappelle qu'il faut faire attention aussi à l'idée que l'on se fait parfois de pôle public ou de caractérisation publique. Ce projet a été mené avec l'hôpital public puisque le CHU (Centre hospitalier universitaire) est partie prenante, également avec la Fondation Bagatelle. Les médecins salariés en secteur 2 ne sont pas nécessairement où on imagine. Par exemple, il y a à l'hôpital public, aujourd'hui, parfois plus de médecins salariés en secteur 2 qu'à la Fondation Bagatelle où ils sont tous en secteur 1 et c'était bien cela l'essentiel.

M. Alain JUPPÉ : Merci. **Monsieur GUICHARD**.

M. Max GUICHARD : Je viens d'écouter mes trois collègues et amis, oui trois amis. Je ne sais pas à partir de quoi ils ont bâti leur réflexion et leur positionnement. Ou alors ils ont des éléments que nous n'avons pas, que les associations qui se sont battues et qui continuent à se battre n'ont pas, et qu'apparemment, le Président de la Métropole n'a pas puisqu'ils n'ont pas été redistribués dans le cadre de cette délibération. Donc à partir de quoi peuvent-ils prendre une telle position ? Je suis d'ailleurs étonné que mon ami, Maire de Villenave-d'Ornon, pour la première fois dans cette enceinte, se soucie beaucoup des difficultés financières de l'État. Il nous a dit que c'était un budget beaucoup moindre et donc que cela allait soulager la gestion de l'État. C'est très particulier. Je pense qu'il doit y avoir autre chose, mais je ne le sais pas. Et que l'on vienne nous dire, comme **Arnaud DELLU** que ce n'est pas en cherchant le meilleur que l'on a le mieux. C'est à peu près ses mots. Non, mais là, nous arrivons au summum. L'héliport, où le construit-on ? Une simple question. C'est fou de prendre une position totalement contraire à celle que l'on a prise, il y a quelques mois ici. On ne va pas se coucher, encore une fois, devant ce Gouvernement qui veut complètement nous tordre le cou. On peut continuer le combat quand même ! De toute façon, je peux vous dire qu'il y a des gens qui vont continuer le combat.

M. Alain JUPPÉ : **Madame DELAUNAY**.

Mme Michèle DELAUNAY : Je ne pensais pas prendre la parole, **Marie RÉCALDE** ayant parfaitement exprimé sa pensée, et la mienne. Je voudrais être la quatrième amie de **Max GUICHARD**. Je signale que nous avons reçu très régulièrement les associations conjointement parce qu'il y avait les problèmes de la défense et il y avait aussi bien sûr les ambitions que nous partageons tous pour l'hôpital. Je veux, une fois encore, rassurer sur le fait que la totalité des praticiens du nouvel hôpital BAHIA ne pratiqueront pas de dépassement d'honoraires et c'est un point tout à fait essentiel, géré par la FEHAP (Fédération des établissements hospitaliers et d'aide à la personne privés), l'association des hôpitaux sans but lucratif, et je pense que nous pouvons à cet égard être tout à fait rassurés. C'est vrai qu'il n'y aura pas tous les équipements qui sont concentrés au CHU. Ils ne seront pas là, c'est vrai, mais je crois que le fait de garder un hôpital que je qualifie, moi aussi, de public est déjà un point d'excellence. Pourquoi ? Parce qu'il est certain, et chacun de vous le reconnaîtra, que nous ne pouvons pas avoir tous les Pôles d'excellence dans tous les lieux, pour des raisons financières, mais aussi pour des raisons médicales. Quand on se fait opérer d'une hanche on préfère un service où on en fait 10 ou 20 par semaine qu'un service où on en fait 10 par an. Je crois que cela tout le monde le comprend. Nous avons subi, c'est vrai, la réduction des budgets du Ministère des Armées, précédemment de

la Défense, mais pour quel objet ? Parce qu'ils sont actuellement engagés dans la défense de notre pays et dans des opérations militaires qui sont des enjeux internationaux majeurs.

M. Max GUICHARD : Cela ne me convainc pas du tout.

Mme Michèle DELAUNAY : Je pense qu'aller en Syrie, en Afghanistan ramener des blessés, ce n'est pas rien. Tant pis, je ne serai qu'une amie à moitié de Max Guichard.

M. Max GUICHARD : Pas une amie.

Mme Michèle DELAUNAY : Pas une amie du tout. Soit. Je crois que nos armées ont une place importante dans le maintien d'une paix relative sur le terrorisme. Le terrorisme n'est pas mon ami non plus, pas du tout. Donc, je voulais simplement ajouter ce point. Nous recevons les associations. Nous les comprenons, mais je leur explique que l'intérêt public est sauvegardé d'une part et que d'autre part, la structure médicale qui se met en place est une structure avec des exigences éthiques. Et je voudrais d'ailleurs saluer à cette occasion la Fondation John BOST qui apporte un soutien financier tout à fait remarquable et auquel il est important de rendre tout simplement hommage. Je vous remercie.

M. Alain JUPPÉ : Monsieur ROSSIGNOL-PUECH.

M. Clément ROSSIGNOL-PUECH : Monsieur le Président, mes chers collègues, évidemment en tant que Maire de Bègles, je me suis intéressé de très, très près à l'avenir de la médecine et de l'hôpital en secteur 1 sur le Sud de l'agglomération puisque Bagatelle se trouve juste de l'autre côté de la Route de Toulouse, de ma commune. J'ai reçu toutes les parties prenantes, les associations, les collectifs et la Direction de Bagatelle et j'ai obtenu un certain nombre d'informations et d'assurances. Au préalable, je pourrais dire qu'effectivement, on peut regretter qu'*in fine* le choix du site de Bagatelle par le Ministère des Armées a été celui du site le plus contraint. Pour des raisons, je pense, essentiellement financières et de valorisation du patrimoine de l'État, donc là nous pouvons le souligner, nous pouvons être en désaccord avec ce choix-là. Mais maintenant on a le choix entre continuer à se battre et potentiellement à risquer qu'il n'y ait plus d'hôpital public ou parapublic, fondation à but non lucratif de secteur 1, c'est-à-dire sans dépassement d'honoraires sur le Sud de l'agglomération, ou essayer de faire en sorte qu'un hôpital puisse sortir. Je suis résolument dans la deuxième version des choses. J'ai eu des garanties, en termes de nombre de lits, de plateaux techniques, d'emplois pérennes et de stationnement. Il y a des documents publics, il suffit d'aller les chercher ou alors de demander des rendez-vous. Donc : Hospitalisations par an, avant 34 000, dans le projet 44 000. Nombre d'accouchements, avant 2 500, dans le projet 3 300. Capacité des urgences, avant 28 000, dans le projet 40 000. Nombre de places de stationnement pour le public et le personnel, avant 300, dans le projet 700, etc., etc. Élément important, plus 100 emplois médicaux soignants. Effectivement, sur le site de Bagatelle, l'emploi géré par le Ministère des Armées est une vraie question qu'il ne faut pas passer sous silence. Ce projet est le meilleur que nous pouvons avoir dans ces conditions-là et il me semble que nous devons le défendre et faire en sorte qu'il puisse sortir. Il y a quand même deux questions médicales majeures qui restent à traiter, au-delà de dire que l'ensemble des spécialités civiles et militaires des deux sites seront conservées sur le site de Bagatelle. La première c'est l'avenir du site Robert Picqué, c'est très important. Monsieur le Maire de Villenave-d'Ornon en a parlé. Peut-être que l'établissement public foncier de la Grande Région pourrait intervenir sur ce site. Deuxième grande question, c'est la Route de Toulouse. Elle n'a jamais été traitée correctement par l'ensemble des Maires et l'agglomération bordelaise en termes de circulation - on n'arrive pas à avoir un vrai projet de circulation et de mobilité en transports en commun et tous modes sur la Route de Toulouse - et également en termes urbains, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de charte urbaine, pas de schéma de cohérence urbaine sur l'ensemble du linéaire. Là, il y a un projet avec 250 logements, mais si on fait la totalité des

projets de construction sur la Route de Toulouse, on est à plusieurs milliers, bien au-delà. Donc il faut vraiment que les Maires que nous sommes et le Président que vous êtes, arrivions à avoir ces deux schémas directeurs de mobilité et d'urbanisme pour enfin en sortir et faire que cet hôpital puisse bien fonctionner.

M. Alain JUPPÉ : Juste une petite remarque sur la Route de Toulouse, vous savez comment fonctionne notre Métropole. Il n'y a pas un Président qui décide de tout. Il s'agit de mettre les Maires d'accord. Quand vous serez d'accord sur ce qu'il faut faire sur la Route de Toulouse, vous viendrez me le dire et on le fera alors. Mais pour l'instant, ce n'est pas le cas. Dans la dernière réunion que j'ai présidée, j'ai constaté que Bègles, Talence et les autres villes n'étaient pas d'accord. Qu'est-ce que je fais ? Je tranche ? Et après, vous allez dire que je suis trop autoritaire. Donc mettez-vous d'accord.

Madame CASSOU-SCHOTTE.

Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE : Sur cette délibération et ce projet, nous sommes très partagés. Nous sommes ravis qu'un service public de santé et une offre de soins qui va être augmentée soient maintenus, mais hélas sur le site de Bagatelle qui est le site le plus contraint. Bagatelle est obligé de faire de la construction pour pouvoir exercer et développer son action, l'État n'ayant pas pu combler cela. Cela va développer de la densité, une nouvelle fois, et des problèmes de transport sur un site dont on sait que, lorsqu'il s'agit d'hôpital, bien évidemment, il y a beaucoup, beaucoup de circulation. Donc, nous sommes partagés, ce qui fait que nous voterons 3 pour et 3 abstentions.

M. Alain JUPPÉ : **Madame IRIART**.

Mme Dominique IRIART : **Monsieur le Président**, mes chers collègues, je pense que l'on est à peu près tous d'accord, mis à part le Groupe communiste évidemment, sur l'intérêt d'avoir un hôpital pour le Sud de l'agglomération, qui soit conforté. Je crois que si Monsieur le Maire de Villenave-d'Ornon, pour la première fois, ne vilipende pas l'État, c'est peut-être justement parce qu'il y a un moment où il faut aussi avoir le principe de réalité. Je pense que nous sommes un certain nombre, le Maire de Bègles s'est exprimé dans ce sens aussi, à vouloir préserver l'essentiel. Il y a un principe de réalité par rapport à la capacité d'offre médicale, par rapport à la capacité de deux établissements à pouvoir exercer chacun dans leur coin comme ils le faisaient par le passé. Donc, ce projet a été longuement muri par les deux établissements et je voudrais simplement dire à **Madame BLEIN** parce que je pense que les mots sont importants, qu'il ne s'agit pas d'un projet de fusion. Les deux entités resteront existantes à l'avenir. Simplement, elles seront situées sur le même site.

Nous, Ville de Talence, nous avons un intérêt particulier à ce que cet établissement voie le jour sur le site de Bagatelle puisque c'est le choix qui a été fait. Je partage l'avis qui a été exprimé sur le fait qu'effectivement Robert Picqué était un site beaucoup plus confortable pour regrouper les établissements, c'est une évidence. Simplement, il y a le principe de réalité. Ce principe de réalité, **Marie RÉCALDE** l'a exprimé et **Madame DELAUNAY** aussi d'ailleurs, le Ministère de la Défense a aussi une stratégie à mettre en œuvre qui relève de la défense nationale et non pas uniquement de nos intérêts locaux d'habitants et de collectivités. Pouvoir maintenir l'hôpital Robert Picqué dans sa dimension avec son offre de soins en étant en coordonné avec la Fondation Bagatelle dont je rappelle, effectivement, qu'elle exerce en secteur 1 exclusivement et que c'est une fondation d'utilité publique dont on peut donc dire qu'elle est moyennement privée, c'est une chose positive pour notre agglomération et ses habitants.

Alors, ensuite, effectivement, il y a des problématiques d'aménagement en termes de circulation et en termes de stationnement et des problématiques qui, pour la Ville de Talence sont particulièrement importantes. Vous avez été alerté, **Monsieur le Président**, par

le Maire de Talence, le 7 octobre dernier, à ce sujet. Il faut absolument qu'un certain nombre d'aménagements et d'accompagnements soient réalisés, de manière à ce que tant au niveau des travaux qui vont avoir lieu dans les différents phasages qu'au niveau ensuite du quotidien avec l'accueil des nouveaux patients qui vont affluer sur ce site, il y ait une certaine fluidité afin que les riverains puissent vivre dans un quartier apaisé et que l'hôpital, par ailleurs, puisse exercer de manière pertinente son activité. Nous vous serions reconnaissants de prévoir des aménagements au niveau du calibrage de la Route de Toulouse et notamment la mise en place d'un rond-point qui permettrait d'améliorer tout ceci. Merci.

M. Alain JUPPÉ : Merci. Je vais refaire une réunion de concertation sur les aménagements de la Route de Toulouse. On va essayer de faire progresser le dossier. Je ne reviens pas sur tous les arguments qui ont été donnés en faveur de cette opération qui est effectivement tout à fait positive.

Juste une petite réaction à ce que dit le Groupe communiste qui a parlé de l'état de délabrement de l'hôpital public. Je ne peux pas laisser dire cela. Je suis Président du Conseil de surveillance de notre CHU qui a été classé récemment 1er CHU de France. Il propose une offre de soins de très grande qualité à tous les habitants de la Métropole et bien au-delà de la Région, tout en étant financièrement bien géré. Les deux objectifs de qualité et de rigueur sont tenus. C'est donc un très bel établissement. Et puis, il y a d'autres pôles de santé de grande qualité aussi dans notre agglomération.

M. Max GUICHARD : Vous êtes allé voir l'hôpital Saint-André, Président ?

M. Alain JUPPÉ : Il y a un projet de rénovation sur Saint-André et de nouvelles urgences ont été réhabilitées, il y a peu de temps. C'est vrai que tout ceci est un travail de longue haleine.

M. Max GUICHARD : On en reparlera.

M. Alain JUPPÉ : Quand on a un choix à faire, on est très tenté d'aller se faire opérer au CHU plutôt qu'ailleurs parce que c'est là que l'on a une offre de soins de qualité. Ce qui n'est pas péjoratif pour les cliniques privées naturellement. Il faut faire attention à ce que l'on dit parce que notre système de santé marche sur deux pieds, c'est bien connu.

Vote contre du Groupe communiste ? Pas d'abstentions ?

Majorité

Abstention : Madame CASSOU-SCHOTTE, Monsieur CHAUSSET, Monsieur HURMIC

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

On continue. Je vais être obligé malheureusement de passer la présidence à Monsieur Patrick BOBET qui a bien voulu accepter de me relayer parce que je n'avais pas anticipé d'aussi longs débats. Alors Monsieur le Secrétaire de séance.

M. Alain TURBY : Délégation de Monsieur DUCHÈNE qui m'a soufflé qu'il irait vite sur la modification du périmètre de la Taxe d'Aménagement Majorée à Saint-Vincent-de-Paul.

M. DUCHÈNE

(n° 56) : « Saint-Vincent-de-Paul – Modification du périmètre de la Taxe d'aménagement majorée (TAM) – Décision – Autorisation

M. Michel DUCHÈNE présente le rapport.

M. Patrick BOBET : Merci Monsieur le rapporteur. Demande d'intervention de Monsieur GUICHARD, je vous en prie.

M. Max GUICHARD : Le rapporteur, je vais lui expliquer les choses puisqu'il n'a pas compris.

M. Michel DUCHÈNE : J'ai un doute.

M. Max GUICHARD : Commençons par dire ce avec quoi tout le monde sera d'accord. L'implantation d'HERMÈS sur Saint-Vincent-de-Paul est une bonne nouvelle pour l'agglomération et en particulier pour sa Rive Droite. Ceci est dit en préambule pour éviter, si possible, toute mauvaise interprétation. Monsieur DUCHÈNE, c'est pour vous. Mais la question qui vient est évidemment plus polémique. Avec HERMÈS, nous parlons d'un groupe, fleuron du luxe français, qui a réalisé en 2016 plus d'un milliard d'euros de profits. Chiffres qui devraient être dépassés en 2017 puisqu'HERMÈS a déjà vu ses ventes bondir de plus 10 % au premier semestre de cette année. Ce groupe s'était plaint des taxes créées ou plutôt rétablies sous le quinquennat HOLLANDE. « Quand une entreprise marche bien, elle embauche à condition de ne pas lui mettre des bâtons dans les roues », avait déclaré son gérant, Monsieur Patrick THOMAS. Visiblement, HERMÈS a pu surmonter les taxes pour envisager de créer 250 emplois et faire les profits dont je viens de parler. Si l'on en croit la presse, ces emplois étaient de toute façon envisagés, seule leur localisation posait question. Cette baisse substantielle de la taxe d'aménagement est donc censée donner des gages du bonheur de les accueillir. La Métropole s'interroge sur l'opportunité de maintenir telle ou telle manifestation et compte l'argent nécessaire pour construire des piscines ou des groupes scolaires, mais quand HERMÈS débarque avec son milliard de bénéfices, il faut faire place nette et se priver de 1,2 million de recettes fiscales. C'est tout simplement ahurissant et tellement anachronique, alors que nos concitoyens restent choqués par les énièmes révélations sur la fraude fiscale organisée par les grands groupes et les grandes fortunes du monde.

Je terminerai par quelques questions qui me semblent de bon sens. Comment peut-on affirmer, comme le fait cette délibération, que l'arrivée d'une entreprise de 250 salariés ne changera rien à la vie d'un bourg de 1 000 habitants ? Comment justifie-t-on de réduire de moitié le nombre de logements prévus, 265 logements, lorsque rien ne se passait à Saint-Vincent, 123 lorsque 250 salariés nouveaux débarquent ? Enfin, pense-t-on que ces salariés seront suffisamment bien payés par HERMÈS pour ne justifier qu'un taux de logements sociaux de 10 %.

Nous voterons donc contre cette délibération et, ainsi, je pense que Monsieur DUCHÈNE aura tout compris.

M. Patrick BOBET : Merci Monsieur GUICHARD. Nous n'avons pas les mêmes chiffres du tout. Vous parlez d'un million ou deux, je crois. Les services m'ont fait état, moi, de 350 000 euros, ce n'est pas du tout la même chose. Ces 300 000 euros seront très largement et très rapidement compensés par la fiscalité qu'HERMÈS ne manquera pas de verser bien évidemment.

C'est votre avis, il n'est pas partagé sur le plan technique par les services. Il ne faut pas confondre ce qu'une société demande en termes d'équipements ou d'investissements de voiries et autres groupes scolaires éventuellement. Là, il est tout à fait normal bien sûr d'appliquer une taxe d'aménagement majorée à 15 ou 20 % si nous le souhaitons. En l'occurrence, ce n'est pas justifié du tout, vous l'avez bien compris malgré tout. L'arrivée d'HERMÈS ne justifie pas du tout et je pense que Monsieur le Maire de Saint-Vincent peut le préciser, s'il le souhaite bien évidemment, d'équipements nouveaux, d'écoles nouvelles ou de voiries nouvelles. Voilà la raison pour laquelle nous avons pensé par honnêteté intellectuelle essentiellement, revenir à une taxe d'aménagement qui est quand même de 5 %, vous le savez. On doit demander aux entreprises ce qu'elles doivent, bien sûr. Leur demander ce qu'elles ne doivent pas, cela s'appelle du racket. Est-ce que Monsieur le Maire de Saint-Vincent peut compléter ce que je viens de dire ? Madame Virginie CALMELS ?

Mme Virginie CALMELS : Je voudrais simplement rappeler que dans cet hémicycle, cher Monsieur GUICHARD, on poursuit le même objectif, c'est-à-dire l'intérêt général, le développement de l'emploi. En tout cas, c'est ce que nous nous sommes efforcés de faire avec ce dossier. Je crois que nous pouvons, au contraire, saluer le fait qu'HERMÈS avait le choix entre plusieurs localisations. C'est un dossier que j'ai personnellement suivi notamment pour la Métropole, mais aussi pour la Ville de Bordeaux avec en ligne de mire une installation qui était potentiellement Rive Droite...

M. Patrick BOBET : Excusez-moi, Madame CALMELS, je vous interromps une seconde. Il faudrait arrêter de partir parce que nous sommes en-dessous de 60. 4 de plus et nous n'aurons plus le quorum. On va accélérer les débats, mais s'il vous plaît, essayez de rester, sinon on va suspendre la séance, purement et simplement. Reprenez Madame CALMELS.

Mme Virginie CALMELS : Je crois que c'est, au contraire, un bel exemple de ce que le développement économique peut se porter sur l'ensemble des communes de la Métropole et notamment sur Saint-Vincent. Après, c'est une décision qui incombe d'abord et avant tout à son Maire, mais moi, je reste convaincue qu'au regard du très faible montant d'argent public, et Patrick BOBET vient de le rappeler, qui sera très vite compensé par les recettes fiscales que cette entreprise apportera, c'est plutôt une opportunité magnifique dont on doit se réjouir collectivement que l'implantation d'un grand groupe qui va développer un savoir-faire d'excellence, d'artisanat, et avec des embauches locales aussi de nouveaux salariés. Donc, une fois encore, moi je soutiens évidemment cette délibération.

M. Patrick BOBET : Merci. Mes Chers Collègues, il faut être très brefs. Madame DELAUNAY, je vous en prie.

Mme Michèle DELAUNAY : Non. Monsieur le Président, c'est uniquement pour appeler de mes vœux que les dernières délibérations, en particulier celles sur le logement qui constituent un autre sujet décisif pour notre Assemblée, ne se fassent pas avec quelques combattants épuisés et une presse qui l'est aussi. Ce sont des sujets essentiels. Le Président JUPPÉ a proposé que nous ayons un débat spécial pour la mobilité. Est-ce que nous ne pourrions pas conserver ces délibérations essentielles qui suivent à notre ordre du jour pour la prochaine séance où elles passeraient en début comme, très honnêtement, elles le justifient, car nous avons tous le souhait d'intervenir et d'intervenir de manière sérieuse et positive ?

M. Patrick BOBET : Bien. Je pense que nous pouvons, bien sûr, adhérer à votre demande. **Madame BOUTHEAU** voulait la parole. Alors, ce que je vous propose de faire, simplement c'est de conclure cette délibération sur Saint-Vincent-de-Paul et de traiter tout de même la dernière 72, de Régaz. Je crois qu'il est important quand même de la traiter et de garder les trois sur l'habitat pour la prochaine séance.

Mme Marie-Christine BOUTHEAU : **Monsieur le Président**, Président par intérim et mes chers collègues, nous sommes évidemment très heureux de voir l'arrivée de nouveaux emplois sur ce secteur de l'agglomération, et notamment l'implantation d'une industrie qui va créer 250 emplois. Ce n'est pas tout à fait la même dynamique que celle d'autres transferts ou délocalisations. Nous sommes heureux que cela se passe sur la Rive Droite et dans une toute petite commune. Nous avons bien compris que c'était une aide financière relativement importante pour un groupe qui œuvre dans l'industrie du luxe, qui est reconnu pour sa bonne gestion financière et la qualité de son savoir-faire. Dans la mesure où cette aide est juste pour l'implantation et notamment sur la Rive Droite, nous sommes favorables à cette modification du périmètre.

M. Patrick BOBET : Merci. Cela me semble à la fois de bon sens et dans le sens de l'honnêteté également. Je préfère le rappeler quand même.

Mes chers collègues, plus d'autres questions ? Abstentions ? Vote contre des Communistes et vote pour, pour le reste de l'Assemblée. Merci.

Majorité

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

Monsieur le Secrétaire.

M. Alain TURBY : Suite à votre proposition, **Monsieur le Président**, la parole est à **Madame WALRYCK**, délibération 72, « Poursuite de la transformation du groupe Régaz ».

Mme WALRYCK

**(n° 72) : « Poursuite de la transformation du groupe Régaz-Bordeaux (deuxième étape)
– Approbation – Désignation (Décision – Autorisation) »**

Mme Anne WALRYCK présente le rapport.

M. Patrick BOBET : Merci bien Madame le rapporteur. **Madame MELLIER**, je vous en prie.

Mme Claude MELLIER : Tenant compte de l'accélération de notre séance, nous allons transmettre notre intervention pour insertion au procès-verbal. Cependant, je veux donner le vote du Groupe. C'est, comme en juillet, abstention. Et pour ma part, étant membre du Conseil d'administration, je ne peux pas participer au vote.

Intervention de Mme Claude MELLIER : Monsieur le Président, je ne reviendrais pas sur les détails de ce dossier dont nous avons déjà beaucoup parlé au mois de juillet et sur lesquels les discussions en conseil d'administration sont nourries, notamment sur le devenir de salariés transférés d'une entité à l'autre. De ce point de vue, l'ouverture de négociations pour la reconnaissance d'une unité économique et sociale est une bonne chose. Elle est unanimement demandée par les syndicats et n'est que la simple reconnaissance d'un fait : toutes ces entités travaillent de concert pour maintenir un outil public énergétique sur l'agglomération.

C'est un peu de bon sens réinjecté dans cette jungle que l'obsession du marché libre et non faussé nous impose ; jungle incompréhensible pour le commun des mortels et dans laquelle, s'il y a un gagnant, ce n'est certainement pas le consommateur final. A ce propos, le rapport d'expertise remis au comité d'entreprise, qui a été annexé à cette délibération, donne des indications éclairantes sur le processus à l'œuvre. A propos de la création de Bordeaux Métropole Energie (BME), il conclut de manière très claire que d'autres solutions étaient envisageables que la filialisation de Regaz. Non seulement, le rapport conclut que le choix fait par Bordeaux Métropole l'a été pour des raisons fiscales et non pour des considérations industrielles ; mais il détaille aussi les alternatives possibles au transfert des activités support de Regaz. « Cette solution aurait été plus simple et sécurisante, notamment dans la perspective d'une cession de Gaz de Bordeaux, même si le projet est aujourd'hui suspendu », expliquent les rapporteurs dans leurs conclusions.

C'est évidemment ce risque de délitement d'un outil public indispensable qui nous avait conduit à nous abstenir en juillet, même si nous avons salué le développement de l'activité de rénovation énergétique au sein de BME. Nous réitérons donc cette abstention.

M. Patrick BOBET : D'accord. Il en est pris bonne note. **Monsieur MANGON**, je vous en prie.

M. Jacques MANGON : **Monsieur le Président**, chers collègues, quelques mots d'abord pour dire qu'en tant que Président du Conseil d'administration de, anciennement RÉGAZ, désormais Bordeaux Métropole Énergie, je ne prendrai pas part au vote. Mais aussi pour résumer très vite l'intérêt pour nous, ce qu'a dit avec pertinence **Anne WALRYCK**. RÉGAZ est une société peut-être un peu opaque pour un certain nombre d'entre nous. C'est donc une société qui a plusieurs activités. D'abord le transport de gaz, ensuite, au travers de Gaz de Bordeaux la distribution et puis, enfin, de nouvelles filiales qui sont orientées vers la transition énergétique en particulier MIXENER pour les réseaux de chaleur et NEOMIX MÉTHANISATION pour la méthanisation. Le choix qui a été fait par le Président et le Conseil d'administration de Régaz, il y a quelque temps maintenant, a été en fait de favoriser l'évolution du groupe qui était mono-énergéticien, si je puis dire, orienté autour du gaz, vers un groupe qui est omni-énergéticien et qui se prépare à être l'outil de référence de Bordeaux Métropole en matière de transition énergétique, en particulier sur l'aspect qu'a spécialement développé, tout à l'heure, la Vice-Présidente, c'est-à-dire la rénovation énergétique du bâti. Et vous avez vu qu'aujourd'hui même, le Ministre de l'Écologie est en train de mettre ce dossier en avant et de prévoir un certain nombre d'évolutions qui vont conforter l'intérêt pour la Métropole de rénover puissamment son bâti. La volonté est d'avoir une transition énergétique massive et de ne pas être suspendu simplement à des opérateurs extérieurs. C'est un enjeu important. C'est un peu indigeste de le présenter aussi vite en fin de séance, mais c'est la loi du genre et je crois qu'il faut, effectivement, souhaiter qu'il n'y ait pas d'opposition à cette évolution très importante.

M. Patrick BOBET : Merci Monsieur MANGON. Il y a des abstentions ? Le Groupe Communiste. Deux non-participations, si j'ai bien compris. Pas de votes contre ? Merci. Donc vote favorable pour le reste.

Unanimité des suffrages exprimés
- Désignations effectuées

**Abstention : Madame BEAULIEU,
Madame BLEIN, Monsieur FEUGAS,
Monsieur GUICHARD,
Monsieur PADIE**

**Ne prennent pas part au vote :
Monsieur MANGON,
Madame MELLIER**

Monsieur le Secrétaire.

M. Alain TURBY : Les trois dernières délibérations sont dans la délégation de Monsieur TOUZEAU. Affaire 64, dispositif de médiation à destination des populations Roms.

M. Patrick BOBET : Le quorum est maintenu. Pour l'instant, on avance.

M. Jean TOUZEAU : On vient de nous proposer de reporter en début de la prochaine séance les trois délibérations.

M. Patrick BOBET : Puisque le quorum actuellement est maintenu, si vous voulez bien, on peut faire la 64.

M. Jean TOUZEAU : Je suis prêt à les présenter toutes les 3 :

(n°64) Dispositif de médiation à destination des populations roms - Financement par Bordeaux Métropole du poste de médiateur rattaché au Groupement d'intérêt public (GIP) Bordeaux Métropole Médiation - Décision

(n°67) Règlement d'intervention en faveur du logement social - Volet garantie d'emprunts - Décision - Autorisation

(n°68) Observatoire de l'immobilier du Sud-Ouest (OISO) - Subvention de fonctionnement - Année 2017 - Décision - Autorisation

Brouhaha, plusieurs personnes parlent en même temps.

M. Patrick BOBET : Si vous souhaitez un débat, alors on le reporte.

Monsieur TOUZEAU.

M. Jean TOUZEAU : Je peux vous les présenter immédiatement avec grand plaisir, mais je souhaiterais pour ma part qu'il y ait plutôt des échanges.

Brouhaha, plusieurs personnes parlent en même temps.

M. Patrick BOBET : Mesdames, Messieurs, si vous partez, il n'y a pas le quorum, donc il n'y a pas de débat et on en arrête là.

M. Jean TOUZEAU : Moi personnellement, je suis à votre disposition. Mais ce qui a été proposé, c'est que, compte tenu de l'importance sur le logement, cela soit placé en début de prochaine séance.

M. Patrick BOBET : Entendu, allez, nous reportons. Le débat est précieux, donc nous le reportons. Merci mes chers collègues.

Enfin, nous avons une motion qui ne fait pas problème apparemment. Nous l'adoptons en l'état. Tous les groupes se sont mis d'accord. Parfait. Merci mes Chers Collègues.

Je vous rappelle que ce week-end, c'est la collecte de la Banque alimentaire, donc vous êtes attendus dans les magasins.

LA SÉANCE EST LEVÉE À 13 heures 05.

Le Secrétaire de séance,

M. Alain TURBY