

PROCES VERBAL ANALYTIQUE
CONSEIL EXTRAORDINAIRE DE BORDEAUX METROPOLE
DU JEUDI 21 DECEMBRE 2017 à 18h00
(Convocation du 14 décembre 2017)

Aujourd'hui jeudi Vingt et Un décembre 2017 à 18h00 un Conseil extraordinaire 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. Patrick PUJOL, Mme Anne-Lise JACQUET, Mme Claude MELLIER, M. Michel DUCHENE, Mme Brigitte TERRAZA, M. Jean TOUZEAU, Mme Anne WALRYCK, M. Dominique ALCALA, M. Michel HERITIE, Mme Dominique IRIART, M. Max COLES, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, M. Alain TURBY, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Josiane ZAMBON, M. Jean-Pierre TURON, M. Kevin SUBRENAT, Mme Véronique FERREIRA, Mme Emmanuelle AJON, Mme Cécile BARRIERE, Mme Léna BEAULIEU, Mme Maribel BERNARD, Mme Odile BLEIN, Mme Isabelle BOUDINEAU, M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE, M. Jacques BOUTEYRE, Mme Marie-Christine BOUTHEAU, Mme Anne BREZILLON, M. Nicolas BRUGERE, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, M. Alain CAZABONNE, M. Didier CAZABONNE, Mme Anne-Marie CAZALET, Mme Chantal CHABBAT, M. Gérard CHAUSSET, Mme Solène CHAZAL, Mme Brigitte COLLET, M. Jacques COLOMBIER, Mme Emmanuelle CUNY, M. Jean-Louis DAVID, M. Yohan DAVID, Mme Nathalie DELATTRE, Mme Michèle DELAUNAY, M. Stéphane DELAUX, M. Arnaud DELLU, 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. Jean-Pierre GUYOMARC'H, M. Daniel HICKEL, M. Pierre HURMIC, Mme Martine JARDINE, M. Franck JOANDET, Mme Anne-Marie LEMAIRE, M. Pierre LOTHAIRE, Mme Zeineb LOUNICI, M. Eric MARTIN, 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 Gladys THIEBAULT, Mme Anne-Marie TOURNEPICHE, M. Serge TOURNERIE, Mme Elisabeth TOUTON, Mme Marie-Hélène VILLANOVE.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION :

Mme Agnès VERSEPUY à Mme Anne-Lise JACQUET
M. Michel VERNEJOUL à Mme Christine BOST
Mme Andréa KISS à Mme Véronique FERREIRA
M. Erick AOUIZERATE à M. Didier CAZABONNE
M. Jean-Jacques BONNIN à M. Guillaume GARRIGUES
Mme Laurence DESSERTINE à M. Stéphane DELAUX
M. Marik FETOUH à M. Jacques MANGON
Mme Magali FRONZES à Mme Dominique POUSTYNNIKOFF
M. Jacques GUICHOUX à Mme Anne-Marie TOURNEPICHE
M. Bernard JUNCA à M. Patrick BOBET
Mme Conchita LACUEY à M. Jean-Jacques PUYOBRAU
M. Bernard LE ROUX à Mme Marie RECALDE
Mme Emilie MACERON-CAZENAVE à M. Daniel HICKEL
M. Thierry MILLET à Mme Christine PEYRE
Mme Karine ROUX-LABAT à M. Eric MARTIN
M. Alain SILVESTRE à Mme Gladys THIEBAULT
M. Thierry TRIJOLET à M. Alain ANZIANI

EXCUSE(S) :

Monsieur Clément ROSSIGNOL-PUECH, Monsieur Jacques PADIE.

PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

Mme Calmels à M. Brugère à partir de 20h45
Mme Collet à Mme Barrière à partir de 19h35
M. Fraile Martin à Mme Villanove à partir de 19h35
M. Njikiam Moulion à Mme Delattre à partir de 20h00
M. Poignonec à Mme Lemaire à partir de 20h10
M. Robert à M. Juppé à partir de 20h15

LA SEANCE EST OUVERTE

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

LA SÉANCE EST OUVERTE - 18 HEURES 04

M. le Président Alain JUPPÉ : Mes chers collègues, je vous remercie d'avoir accepté de tenir cette séance. L'organisation de nos débats, chaque mois, et le temps qui est disponible ne nous permettent pas toujours d'aller au fond des problèmes qui nous sont posés. Donc, ce soir, nous allons nous concentrer sur l'essentiel et dégager le temps nécessaire au débat.

J'ajouterai que le développement de notre Métropole, son attractivité exceptionnelle qui est saluée par tout le monde, bref sa réussite, ont évidemment des contreparties. C'est la rançon du succès, comme j'ai eu l'occasion de le dire, ce qui ne m'incite pas du tout au *statu quo*, contrairement à ce que j'ai curieusement lu récemment, mais bien au contraire, à être plus que jamais en initiative.

Nous avons deux sujets majeurs à traiter qui sont, je l'ai dit, les contreparties de notre réussite.

- Le premier d'entre eux, ce sont les tensions sur le logement et, de façon générale, sur la construction, y compris celle des locaux d'activités qui accueillent les emplois dans notre agglomération.
- Et le deuxième sujet majeur, c'est évidemment la congestion de la circulation sur la Métropole et l'enjeu de la mobilité dans toutes ses dimensions.

Tel est donc l'objet de cette séance. Ce sont les deux points de notre ordre du jour à partir des deux délibérations qui vous seront présentées. Je n'entrerai pas davantage dans ces sujets à ce stade puisque je voulais simplement, en commençant, rappeler le pourquoi de cette rencontre.

Je vais donc tout de suite ouvrir la séance en désignant le secrétaire de séance Jean-Pierre TURON, s'il le veut bien, et son secrétaire adjoint, Michel VERNEJOUL, s'il l'accepte également. Ah, il n'est pas là ? Ah bon. Jean-Pierre TURON, je l'ai vu, il est là.

Alors, je lui cède tout de suite la parole pour appeler le premier des deux dossiers qui figurent à l'ordre du jour de notre séance.

M. Jean-Pierre TURON : Le premier dossier porte sur les Assises de la mobilité. Pour les transports de demain, Michel LABARDIN.

M. LABARDIN

(n°1) – Assises de la Mobilité – Approbation – Décision – Autorisation

M. LABARDIN présente le rapport.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci Monsieur le Vice-Président. Je voudrais rappeler que nous n'avons pas cessé, depuis une bonne vingtaine d'années, d'anticiper sur les besoins de notre agglomération en termes de mobilité. Au début de cette mandature, le

projet métropolitain que nous avons adopté comportait quatre axes et l'un de ces axes, c'était l'amélioration des mobilités. Comme l'a rappelé Michel LABARDIN, en janvier dernier, nous avons approuvé une stratégie globale qui est une sorte de vision à 10-15 ans de tout ce que nous avons à entreprendre pour lutter contre la congestion d'une agglomération dont le développement a été peut-être plus rapide que ce que nous avons pu prévoir, il y a encore quelques années.

Je ne reviens pas sur les points positifs, fin 2017, Michel LABARDIN les a rappelés :

- la forte hausse de la fréquentation de notre réseau TBM, près de 150 millions de passagers par an,
- la poursuite de nos investissements massifs dans le cadre du Schéma des déplacements métropolitains,
- et puis des résultats concrets comme la baisse de la part modale de la voiture en dessous de 50 % ou la progression de l'utilisation du vélo.

Ce qui frappe, plus que ces bons résultats, ce sont évidemment les difficultés auxquelles nous sommes confrontés :

- une rocade sous-dimensionnée,
- une offre de transport en commun en zone périurbaine, c'est un point peut-être que nous avons sous-estimé, qui est très faible, avec une petite fréquentation du réseau TER, 50 000 voyageurs par jour, dont 8 000 sur la seule ligne Arcachon-Bordeaux ; c'est dire que sur le reste du territoire, il y a peu de desserte, avec comme conséquence une part de la voiture qui est encore trop forte à la périphérie de l'agglomération,
- une saturation et un vieillissement du réseau TBM ; Christophe DUPRAT nous présentera, lors d'une toute prochaine séance, le plan d'action pour l'amélioration de la performance de ce réseau que nous avons élaboré.

Je ne m'attarde pas davantage sur le diagnostic. À partir de là, nous avons développé déjà depuis plusieurs années, plusieurs mois, un plan stratégique dont Michel LABARDIN a rappelé les 7 ou 8 têtes de chapitre.

- Une rocade sous-dimensionnée, ai-je dit, il faut accélérer sa mise à 2 x 3 voies et l'amélioration de ses accès, aussi bien au Nord qu'au Sud. J'ai proposé pour cela l'adossement des travaux aux concessions autoroutières existantes. Cette proposition avait été refusée, il y a quelques années par le Gouvernement et par l'Administration centrale. Je l'ai, à nouveau, mise sur la table et je l'ai assortie d'une proposition de transfert à Bordeaux Métropole des portions non adossées à des concessions de la rocade. Je n'ai toujours pas de réponse. Les questions de régulation du trafic poids lourds sur la rocade méritent aussi d'être prises à bras-le-corps.

- Le deuxième grand chapitre, c'est la réouverture du dossier sur le contournement de Bordeaux qui est une nécessité absolue à échéance de 10 à 15 ans, dès lors que l'on s'est tous mis d'accord, et cela a été l'une des déclarations du Préfet lors des Assises de la mobilité, sur le fait que c'est le transit de poids lourds internationaux sur notre rocade qui est en grande partie responsable de sa congestion.

- La troisième tête de chapitre, c'est la dimension ferroviaire de notre politique de mobilité qui nous échappe hélas largement. C'est d'un côté le GPSO (Grand projet ferroviaire du sud-ouest) et je suis tout à fait solidaire de la Région Nouvelle Aquitaine, de la Région Occitanie, de la Métropole de Toulouse pour demander la prolongation de la Ligne à Grande Vitesse jusqu'à Toulouse. Egalement jusqu'à la frontière espagnole. On sait que ce projet a peu de chance d'aboutir dans les années qui viennent, compte tenu des déclarations gouvernementales que nous connaissons.

Dans le même temps, c'est le second aspect de ce volet ferroviaire, il faut absolument que nous obtenions le lancement d'un plan national de relance du fret et du ferroutage, c'est un échec majeur aujourd'hui de la SNCF et au-delà de la SNCF, de l'ensemble de nos pouvoirs publics.

- Quatrième tête de chapitre, c'est la réalisation, année après année, de notre Schéma des déplacements métropolitains. Je vous rappelle qu'il y a huit liaisons nouvelles qui sont inscrites dans ce Schéma et Michel LABARDIN a rappelé ce que nous demandons à l'État sur ce chapitre-là, c'est-à-dire le maintien des subventions suffisantes pour nous permettre sa réalisation, ainsi que la simplification des réglementations pour parvenir à la baisse des coûts du tram.

- La cinquième tête de chapitre, c'est la desserte de ces zones périurbaines et rurales dont j'ai évoqué tout à l'heure l'importance dans la congestion de notre agglomération. Il faut absolument que nous nous inspirions de certains exemples extérieurs pour mettre en place un réseau de car express. Lors de la réunion que j'ai tenue sur l'Aéroparc, le Président de la Région qui était présent s'est montré ouvert au lancement d'une expérience de car express. Je viens de lui écrire pour que cette manifestation d'ouverture se concrétise par un projet aussi rapidement que possible. Il faut aussi que nous améliorions la desserte du réseau TER et que nous remettons en marche des haltes ferroviaires dont nous réclamons depuis très longtemps l'ouverture qu'il s'agisse du Bouscat ou de Talence Médoquine.

- Le sixième chapitre, c'est le Plan vélo. Je n'y reviens pas. Nous l'avons adopté. Il est très ambitieux.

- Le septième chapitre porte sur les innovations en matière de comportement et de gestion du temps. C'est le covoiturage et l'autopartage. Le Département est prêt à nous accompagner dans ce domaine. C'est l'adoption de plans de déplacement d'entreprise et d'administration. Nous allons demain adopter un plan de déplacement pour la Ville de Bordeaux, le CCAS de Bordeaux, et la Métropole de Bordeaux, ce qui représente, je crois, 9 000 salariés au total. Le développement du télétravail que nous avons déjà mis en place ou les horaires décalés sur lesquels nous avons déjà pris quelques initiatives sont à poursuivre.

- La huitième tête de chapitre, c'est le stationnement dont nous allons, j'en suis certain, continuer à débattre.

- Et puis, le neuvième point essentiel, c'est celui de la gouvernance. Je voudrais saisir l'occasion de cette séance exceptionnelle pour lancer un appel solennel à nos partenaires afin que le Syndicat des transports se mette en place dans les plus brefs délais. Cela fait trois ans maintenant, depuis 2014, que cette proposition a été faite. Nous avons reçu des accords de principe, mais rien de concret et il faut que ce syndicat, même s'il couvre l'ensemble de la Région Nouvelle Aquitaine, ait un focus particulier sur le Département de la Gironde. Il est bien évident que les problèmes de circulation de la Gironde ne sont pas ceux du Limousin, ni ceux du Poitou-Charentes. Ceci me paraît maintenant extrêmement urgent. Les accords de principe sont donnés, il faut passer à l'acte.

Sur ce chapitre de la gouvernance, je signalerai pour mémoire, la nécessité de sauver le Grand Port Maritime de Bordeaux qui est en train de sombrer, ce qui, pour un port, est particulièrement inquiétant. En revanche, nous pouvons tirer un coup de chapeau à notre

aéroport qui vient de fêter, il y a quelques jours, il y a 48 heures, son six-millionième passager de l'année.

Voilà la stratégie globale. Elle est cohérente. Elle a été affirmée à plusieurs reprises. Elle se heurte, évidemment, à toute sorte de difficultés. C'est la raison pour laquelle je voudrais que ce soit le produit de cette séance exceptionnelle, que nous nous focalisions sur un plan à court terme sur les trois années qui viennent, 2018-2020, parce que nos concitoyens attendent une amélioration à court terme de leur situation et le plan stratégique, malheureusement, est un plan de moyen et long terme. Il faut le compléter par un plan d'action à court terme.

Nous y avons beaucoup travaillé. On va évoquer certains de ses aspects au cours de cette séance. Je n'en citerai que quelques-uns. Sur l'année 2018, par exemple, nous devons absolument avancer dans la mise à 2 x 4 voies du Pont François Mitterrand dans les deux sens et c'est tout à fait possible. Nous devons mettre en service la troisième voie entre les échangeurs 9 et 10 de la rocade. Ceci est dans les tuyaux. Nous avons pour objectif l'amélioration du carrefour du Belvédère, au débouché du Pont Saint-Jean en Rive droite dès le début du printemps. Nous avons adopté un plan ambitieux pour l'OIM (opération d'intérêt métropolitain) Bordeaux Aéroport, je n'entre pas dans le détail. Et on pourrait allonger la liste de ces mesures de court terme : la mise en place de la nouvelle billettique que, je l'espère, THALÈS nous livrera avant l'été, et dans la foulée, la mise en place de la tarification solidaire du réseau TBM qui est dépendante de cette nouvelle billettique ; le renforcement des fréquences des lignes sur le tramway, les lignes A, B et C, grâce à l'achat de dix rames de tramway supplémentaires que nous avons décidé.

Et puis, autre exemple pour ne pas être trop long, la logistique urbaine. Il y a possibilité, dans les trois ans qui viennent, d'avancées significatives. Nous avons inauguré, il y a quelques jours, c'était cette semaine, sur la rue Fondaudège, un espace logistique de proximité qui est géré par La Poste. La Poste et sa directrice régionale viennent de m'écrire pour me dire qu'elles étaient prêtes à mettre à notre disposition d'autres espaces de ce type pour développer la livraison des marchandises dans le dernier kilomètre, afin d'éviter la présence de poids lourds de grosse capacité sur la voirie de nos centres villes et en particulier de la ville centre.

Voilà quelques exemples de ce que pourrait être ce Plan d'action 2018, 2019, 2020. Je ne doute pas que beaucoup de suggestions vont surgir de ce débat. Nous en prendrons bonne note et nous verrons ensuite comment concrétiser ce plan d'action pour qu'il parle à la vie quotidienne de nos concitoyens qui sont les principales victimes évidemment de cette congestion de l'agglomération.

Voilà les quelques mots que je voulais ajouter à ce qu'a excellemment dit Monsieur LABARDIN et j'ouvre maintenant le débat qui, j'en suis sûr, sera nourri et long.

On va commencer par Monsieur ANZIANI, Premier Vice-Président. Puis Monsieur DUPRAT, Monsieur MANGON, Monsieur COLOMBIER, Monsieur HÉRITIÉ, Madame DE FRANÇOIS.

Monsieur ANZIANI.

M. Alain ANZIANI : Monsieur le Président, mes chers collègues, d'abord, je voudrais me féliciter de l'organisation de ce débat qui est certainement tout à fait nécessaire et j'espère qu'il aura une suite. D'ailleurs, je propose puisque de nombreuses solutions vont

sans doute être évoquées, que nous puissions mettre en place un groupe de travail qui mouline et retravaille toutes les propositions qui auront été faites ce soir.

Je voudrais commencer par des propos qui, au fond, ne seront pas très agréables, mais ils seront désagréables pour nous tous. Je crois qu'il nous faut faire un constat réel, sévère, objectif. Notre population éprouve un ras-le-bol complet de la situation dans laquelle elle se trouve. Et j'ai le sentiment qu'il y a aujourd'hui un écart très fort entre nous - je me mets dans le lot, bien entendu - nos institutions, et puis, de l'autre côté, nos habitants. Nous, nous sommes très intelligents et donc, nous pensons l'avenir. Nous sommes même des visionnaires. Nous disons aux uns et aux autres ce qu'il faut faire, mais notre population est confrontée, pour une grande partie, à des préoccupations quotidiennes : Comment puis-je faire pour arriver à l'heure à mon travail ? Comment transporter mes enfants ? Comment faire des courses si je n'ai pas une voiture ? Comment, moi-même, me transporter si mon physique ne me permet pas d'aller à pied ou de faire du vélo ? J'ai le sentiment, je ne suis pas le seul, que notre population considère que nous ne nous occupons pas assez des soucis quotidiens. Ce qui ne veut pas dire que nous ne devons pas avoir des préoccupations pour l'avenir et pour, en particulier, évidemment, le sort de notre planète et les générations futures.

Il faut quand même que nous puissions résorber ce déficit démocratique qui est fort aujourd'hui. Et moi, j'ai posé l'autre jour cette question : « Au fond, quelle légitimité avons-nous, nous, élus par le peuple, à expliquer aux uns et aux autres : il n'y a qu'à pas prendre sa voiture. Il n'y a qu'à faire ceci. Il n'y a qu'à faire cela. Quelle est notre légitimité, nous, qui sommes des élus du peuple ? » Nous devons avoir du courage politique, Monsieur le Président, vous le rappelez et je vous donne parfaitement raison, c'est une donnée très importante au fond de la vie politique. Mais le courage politique, c'est de confronter nos idées avec notre population. Et là, il y a des moments d'élection qui sont faits pour ça.

Moi, je crois que si nous avons vraiment du courage politique, lors des prochaines élections municipales, nous proposerions chacun l'idée qu'au fond, nous devons réduire significativement la part de la voiture dans nos villes, que nous devons restreindre encore davantage le stationnement, et rappeler que nous devons être plus intelligents que tous les autres. Évidemment, nous ne le ferons pas parce que nous connaissons à l'avance le résultat et ceux qui s'y sont aventurés ont déjà reçu quelques leçons sur ce plan. Alors, c'est donc une situation assez contradictoire et paradoxale, difficile qui ne fait pas tellement avancer le schmilblick, mais je pense quand même qu'en termes de démocratie, elle a son sens.

Je crois que nous devrions, aujourd'hui, faire un constat sévère d'abord pour nous-mêmes et commencer par dire que ce n'est pas la faute de nos habitants, mais que c'est de notre faute à nous. Nous avons sans doute 20 ou 30 ans ou plus, ou moins, de retard dans les infrastructures. Pourquoi ? On connaît les réponses. Le grand contournement maritime qui était une solution a été un échec économique. Le grand contournement ferroviaire, nous n'avons pas pu le faire avancer. Le grand contournement routier, il serait quasiment interdit d'en parler. La LGV a dû attendre des années et des années pour arriver sur Bordeaux ; elle mettra encore plus pour aller un peu plus loin dans le Sud de l'Aquitaine. La 2 x 3 voies est récente. Nous avons beaucoup de retard et je n'incrimine personne lorsque je dis cela, moi le premier sans doute en suis-je responsable. Ce n'est pas que nous n'ayons rien fait, nous avons fait beaucoup, et je serais d'une grande ingratitude pour ne pas prendre acte qu'il y a quelques jours, nous avons fait une table ronde où 230 millions d'euros ont été mis sur la table pour désenclaver cette zone de l'aéroparc qui mérite de l'être.

Il me paraît indispensable de repenser un Schéma de déplacement qui date de la fin des années... 90. D'abord, la première idée dépassée, c'est celle qu'il y ait des frontières. Il n'y a plus de frontières en termes de flux, et notamment plus de frontières métropolitaines, ce qui nécessite certainement une coopération entre nos différentes collectivités. Ensuite, il y a une insuffisance de desserte des pôles économiques. Tous nos schémas ont été conçus pour desservir les habitations. C'était nécessaire, il serait stupide de dire le contraire. Mais nous voyons qu'aujourd'hui, un des problèmes principaux, c'est de desservir également les pôles économiques : Pessac, Mérignac, Bordeaux et bien d'autres. Il faudrait repenser, peut-être, nos déplacements en fonction des lieux où les gens travaillent, et pas uniquement en fonction des lieux où les gens habitent. Ce qui est évidemment difficile aujourd'hui puisque nous avons des contraintes financières. Mais comment peut-on accepter, Monsieur LABARDIN le disait tout à l'heure, que pour le dernier kilomètre, il faille parfois mettre 40 minutes. 40 minutes le dernier kilomètre, cela décourage n'importe qui et cela découragera demain les investissements sur notre agglomération.

Il me semble que nous devons rapprocher l'habitat et le lieu du travail. Tout le monde le dit. Nous devons aussi sans doute organiser le contournement de l'aéroport. À terme, ce sera une nécessité. Nous devons favoriser le covoiturage, j'y suis favorable, mais je n'y vois pas une solution miracle. Nous devons certainement arriver aussi à faire des parcs relais avec davantage de places, mieux calibrés et puis des pistes cyclables sécurisées. Tout ceci est nécessaire, mais je crois qu'il faut aussi nous interpellier sur la place que nous voulons donner à la voiture. Je ne crois pas que la ville de demain sera une ville sans voitures. La ville de demain sera une ville avec des voitures très différentes des nôtres, électriques sans doute, connectées, peut-être même autoguidées, mais l'idée d'une ville sans voitures me semble être tout à fait utopique. Nous avons eu beaucoup d'utopies déjà. Rappelons-nous que nous avons inventé un tramway, il y a quelques années. Nous avons dû le démonter pour faire de la place à la voiture. Après, il y a eu un débat entre le tramway et le métro. Le tramway l'a emporté et aujourd'hui, certains nous disent que finalement le métro serait la meilleure des solutions. Donc n'ayons pas trop de certitudes sur les solutions de demain. En tout cas, je suis très satisfait de ce débat et je crois qu'effectivement, il faudrait qu'il trouve un débouché avec un groupe de travail qui pourrait examiner les différentes solutions qui vont être évoquées. Merci.

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

M. Christophe DUPRAT : Monsieur le Président, mes chers collègues, nous avons certainement, comme vient de le dire Alain ANZIANI, plutôt réussi les grands projets, il nous faut réussir le quotidien. Et aujourd'hui, nos habitants nous attendent sur des améliorations assez rapides. Quand on dit « assez rapides », dans ce domaine-là, c'est *grosso modo* dans les trois années qui viennent. Je ne reviendrai pas sur les chiffres qui ont été donnés, mais quand même. Nous sommes passés, en quelques années, de 90 millions de voyageurs transportés par nos bus et tramways à 150. Vous voyez la progression. C'est la plus grosse progression de France.

Nous aurons l'occasion, dans un prochain Bureau, de parler de ce que nous allons mettre en place pour améliorer le réseau TBM (Transports Bordeaux Métropole) parce que ce réseau vieillit. C'est l'anniversaire aujourd'hui de la mise en place du tramway puisque c'était un 21 décembre 2003, oui, c'est le mien aussi, c'est pour cela que je m'en souviens d'ailleurs. Le tramway a vieilli.

M. le Président Alain JUPPÉ : Il n'y a que le tramway qui a vieilli ?

M. Christophe DUPRAT : Bien sûr. On doit trouver un juste équilibre entre le développement, certes, mais aussi le fonctionnement. Et pour continuer à attirer de plus en plus de clients qui laissent leur voiture - et on voit que cela marche puisqu'elle est descendue en-dessous des fameux 50 % - on ne doit pas décevoir ces clients que l'on a réussi à séduire. Il faut que les moyens de transport en commun ou d'autres moyens que nous leur proposons puissent être performants. Je pense que l'on est arrivé à une croisée des chemins. Nous avons des nouveaux projets qui vont se mettre en place d'ici 2019 dans plusieurs quadrants de notre agglomération. Il est sans doute temps de rénover notre réseau de bus. Il date du 22 février 2010. Et je pense qu'il serait temps de le regarder de plus près, plutôt que de bricoler à chaque réunion sectorielle pour améliorer d'un côté et de l'autre, et de lui donner un grand coup de toilette avec en tête les nouveaux projets qui arrivent d'ici 2019, 2020, mais aussi ne pas rater pas le virage du bus électrique. Pas une seule ligne aujourd'hui de notre réseau ne pourrait accueillir des véhicules électriques parce qu'ils parcourent plus de 250 km. Peut-être que ce réseau doit aussi tenir compte de cela, et j'en profite pour vous lancer un message, mes Chers Collègues. Nous recherchons des endroits pour stocker nos véhicules. Et on ne peut pas dire que les gens se bousculent pour les accueillir, dans les communes dans lesquelles on les propose. Il nous faudra plus de matériels. Il nous faudra plus d'endroits pour les accueillir. Il ne s'agira pas de bus au gasoil, c'est clair, on n'en rachètera plus, mais des bus électriques, au gaz ou des tramways. Mais on aura besoin, à un moment donné, de trouver des endroits pour pouvoir les garer, pour pouvoir les recharger, de façon à pouvoir travailler sur ce sujet.

Je voudrais aussi vous faire part de la difficulté qu'ont les communes périphériques. Certes, on est dans la Métropole et on a beaucoup d'avantages, mais il y a celles qui sont juste après chez nous. Il existe un monde en termes de transport entre ces communes-là et les nôtres. Et pour la plupart, leurs habitants viennent à l'intérieur de notre Métropole pour travailler. Le réseau de car express, il ne faut pas simplement se dire entre nous : « On est d'accord pour le faire », il faut le faire et l'expérimenter. Et je trouve qu'une des premières mesures que pourrait prendre le fameux syndicat qui va finir par se mettre en place en 2018, c'est justement d'expérimenter les cars express. Il faut expérimenter. Peut-être que l'on va se tromper. Peut-être que ce ne sera pas le bon tracé, mais si on n'essaie pas, on ne saura jamais. Tout comme il faut également expérimenter et cela fera un lien avec ce qui se passera dans le débat de tout à l'heure, l'ouverture de nos parcs relais la nuit. Cela ne va peut-être pas de soi, mais au moins essayer, voir comment cela marche, voir comment cela fonctionne. Faire également un grand plan parc relais et pas forcément en ouvrage coûteux. D'abord en surface, là où il y en a besoin, sur les terminus de LIANES, en bordure de la rocade pour éviter l'entrée de tous ces véhicules.

Le stationnement aussi, on a toujours tendance à dire : il ne faut pas faire de stationnement dans les résidences parce qu'il va inciter les gens à avoir des voitures. Pour qu'ils prennent les transports en commun au quotidien toute la semaine, il faut bien qu'ils laissent leur voiture quelque part. Et il faudra bien, à un moment donné, qu'ils puissent la garer dans un endroit sécurisé. Donc, le PLU (Plan local d'urbanisme) doit revenir à un certain nombre de mètres carrés de places de stationnement qui seront nécessaires pour chaque logement.

Prenons de même rapidement le virage d'un VCub qui pourrait être à moitié électrique parce que la Rive droite, c'est un coteau. Et pour pouvoir se rendre sur la Rive droite, c'est plus facile avec un VCub électrique.

Enfin, j'en terminerai parce que plein de choses vont être dites, je crois beaucoup à l'Agence des temps. Parce qu'aujourd'hui, on s'aperçoit que l'on met des moyens

considérables pour une heure, parce que c'est là qu'il y a la vraie congestion. Je prendrai l'exemple du Campus. On fait partir des tramways toutes les 2 minutes 30, pendant une heure et demie à deux heures, parce qu'un certain nombre d'universités entrent à la même heure. Il suffirait de décaler de 30 minutes en 30 minutes, et peut-être que l'on pourrait étaler davantage sur une période un peu plus longue.

Vous voyez, ce sont des mesures, certes qui amènent à faire des choix financièrement, mais qui peuvent se mettre en place pour la plupart assez rapidement parce que nos concitoyens nous attendent, mais pas forcément pour l'échéance électorale de 2020. Ils nous attendent dans les années qui viennent pour essayer de mieux circuler, même si toutes les grandes villes de France ont des problèmes de congestion. Il n'y a pas que Bordeaux. Promenez-vous ailleurs. Mais si on pouvait améliorer de 10 points encore la circulation, je pense que nous n'aurions pas perdu notre temps. Merci mes chers collègues.

M. le Président Alain JUPPÉ : Monsieur MANGON.

M. Jacques MANGON : Monsieur le Président, mes chers collègues, permettez-moi d'abord de commencer cette intervention en redisant, Monsieur le Président, ce que vous avez dit, à savoir que le préalable à tout ceci, à tout ce que l'on peut faire pour améliorer les choses, c'est d'abord la question du syndicat mixte. Il faut un syndicat mixte à l'échelle de la Gironde. Vous l'avez dit, on le redit, il faut que tout le monde le dise très fortement parce que, séparées, nos collectivités sont relativement impuissantes et se contrecarrent les unes les autres ; unies, nous aurons une vraie puissance qui sera capable de dialoguer avec les interlocuteurs de l'État.

À propos d'interlocuteurs d'État ou de niveau national, je voudrais évoquer la question du périurbain. Nos métropoles se sont très largement développées autour ou au-delà des grandes rocade de contournement - c'est le cas évidemment à Bordeaux - et aujourd'hui, ces lieux sont, en quelque sorte, le moteur de notre développement économique. On le voit dans différents azimuts de la Métropole, il génère évidemment des questions de déplacement qui, autrefois, étaient résolues avec la seule voiture et qui, aujourd'hui, ne peuvent plus continuer à l'être. C'est la raison pour laquelle il faudrait s'inspirer de l'exemple des pays voisins qui fonctionnent, qui sont des pays avec plutôt pas mal de rationalité - je pense à la Suisse, l'Allemagne, les Pays-Bas - qui disent partout que la seule solution efficace, c'est le développement du ferroviaire léger. Le ferroviaire léger, ce peut être le tram-train avec l'outil du Syndicat mixte qui relie des territoires métropolitains et hors métropolitains. Ce peut être d'autres solutions, mais en tout cas, et on le voit bien, que ce soit pour les territoires extra-métropolitains ou bien à l'intérieur de la Métropole, le ferroviaire métropolitain est totalement bloqué, ici en France. Il est bloqué parce que la SNCF n'est pas capable de développer, n'est pas outillée pour, ne sait pas penser ainsi, n'est pas capable de développer à des coûts raisonnables le ferroviaire métropolitain. Moi, je crois qu'il faudrait aussi qu'à l'occasion de la création du syndicat mixte, nous nous tournions vers l'État pour demander que la SNCF - je sais que cela peut paraître aujourd'hui un peu utopique, mais si on ne le demande jamais, cela n'arrivera pas - confie à notre Syndicat mixte l'organisation du ferroviaire léger métropolitain. Nous saurons le faire plus vite à des coûts moins importants, en collaboration bien-sûr avec la SNCF, mais nous saurons le faire comme cela a été fait ailleurs. Il n'y a pas de raison et je pense que les Assises de la mobilité devraient être l'occasion pour nous d'exprimer cette demande avec force et de demander à expérimenter sur notre territoire cette question-là qui me paraît très importante.

Autre question, j'essaie de ne pas redire ce que d'autres ont dit, celle de la simplification des procédures qui est, en fait, à relier à la question du temps. Nos temps de réalisation sont incroyablement longs. Nous venons d'en faire encore une fois la triste expérience avec la lenteur avec laquelle nous mettons en œuvre la ligne D sur le quadrant Nord-Ouest. Ce dossier est engagé depuis 2008. Il est sur le point d'aboutir, mais on voit bien que cela prend beaucoup de temps et, au cœur de cette longueur, il y a parfois des procédures aberrantes. Je voudrais en citer une. C'est celle qui concerne, par exemple, le fait qu'il y ait plusieurs procédures distinctes pour des projets de même nature. Quand on a à traiter la question, par exemple, de ZNIEFF (Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique), de Loi sur l'eau, de zone NATURA 2000, ou encore d'autres éléments de ce même type, eh bien pour chaque élément, il y a une procédure particulière alors que l'on pourrait tout grouper dans une même instruction, avec une même autorité et dans un temps où l'on demanderait à l'État de s'engager sur un délai de réponse, comme on le fait vis-à-vis de nous-mêmes pour, par exemple, la délivrance des permis de construire. Je passe vite là-dessus, mais évidemment cela mériterait d'en parler beaucoup plus longtemps.

Je voudrais également parler de quelques mesures de court terme qui me paraissent intéressantes. Je suis convaincu que si on fait un peu de prospective et si on s'autorise un peu d'imagination, il y aura beaucoup à apprendre des pays dits « en voie de développement » ou des pays dits parfois « sous-développés » qui résolvent leurs problèmes sans argent puisqu'ils n'en ont pas- il n'y a pas d'argent public ou très peu- et qui les résolvent d'une manière finalement pas si insatisfaisante. Je pense en particulier, on a tous cette expérience-là, à la question des taxis collectifs qui permettent dans des mégapoles sans transport public organisé, de résoudre des problèmes de transport à moindre coût.

Je crois que l'on devrait mêler cette idée-là avec l'ingénierie numérique, les systèmes d'agrégation que nous sommes capables de développer, mixer cela et voir si on ne peut pas faire des choses importantes et intéressantes pour nous, sur nos territoires. Je voudrais, à cet égard, suggérer que sur un territoire précis, je pense à l'aéroparc - où il y a déjà un PDE (Plan de déplacement des entreprises) - on puisse l'expérimenter. Il y a de très grandes entreprises. On imagine bien que la question du taxi collectif dans une grande entreprise de 1 500, 1 700, 3 500 personnes, c'est plus facile à organiser qu'ailleurs. Peut-être faudra-t-il les rémunérer, mais cela pourrait être une expérimentation concrète sur un territoire limité dans des temps relativement courts.

Dernier élément et j'en finirai par-là, ... on parle beaucoup de la rocade, de la pression des camions sur la rocade, c'est tout à fait exact. Il y a peut-être des solutions dont on a déjà parlé, auxquelles j'ai de la peine à croire. En revanche, je pense qu'il y en a une qui pourrait être mise en œuvre, j'ai eu l'occasion de le dire déjà, c'est le péage dissuasif à certains horaires pour les camions. Je pense à la tranche horaire 17 heures - 19 heures qui est une tranche de blocage et en plus d'exaspération de nos concitoyens qui rentrent chez eux, qui s'énervent pour récupérer les enfants, j'en passe... il y a 1000 situations concrètes que nous connaissons tous. On pourrait imaginer de faire payer les camions qui emprunteraient la rocade à cet horaire-là, de telle sorte que les entreprises elles-mêmes s'autorégulent et recommandent aux camions de passer à d'autres moments. Ce n'est pas si compliqué. Je pense que dans une perspective de court - moyen terme, cela pourrait être envisagé comme une mesure relativement pragmatique et pas si coûteuse.

Voilà les quelques suggestions concrètes ou quelquefois nationales que je peux mettre au débat. Merci mes chers collègues.

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

M. Franck RAYNAL : Monsieur le Président, chers collègues, je vais essayer de ne pas être trop redondant et d'être simple en concentrant mon propos sur quelques convictions et quelques idées. Donc, ne cherchez pas bien sûr, l'exhaustivité dans les propos que je vais tenir.

D'abord, au rang des convictions, la mise à 2 x 3 voies de la rocade, laquelle constitue aujourd'hui un handicap considérable. Pour m'en tenir à ce que je peux constater sur le territoire pessacais, la saturation de la rocade provoque des remontées de file, en particulier sur la zone de Bersol, zone économique, congestionnant tous les soirs, pendant deux heures, la zone d'activité et bien au-delà. Parce que les itinéraires bis ou malins viennent ajouter aux difficultés des voiries qui sont proches de la rocade. Il convient donc de faire de ce passage à 2 x 3 voies la priorité absolue, et je pense qu'elle peut être vite faite. On a tous renoncé à obtenir le moindre euro de la Région sur le sujet qui, bizarrement, ne s'interroge pas tellement aux zones économiques qui sont pourtant desservies ainsi et de ce fait congestionnées. Mais je pense que l'on peut accélérer le financement de l'État en lui adjoignant le financement des concessionnaires d'autoroutes, en adossant ce financement à l'allongement de la concession des autoroutes. Cela permettrait, selon les chiffres qui nous ont été communiqués, de dégager de la part des ASF (Autoroute du sud de la France) 400 millions d'euros de travaux pour la rocade. C'est considérable et cela permettrait de faire à peu près tous les travaux, même sans doute au-delà.

Toujours au rang des convictions, il nous faut mailler nos réseaux de transport collectif. Deux exemples majeurs qui ont des échéances différentes : premièrement, on l'abordera d'ailleurs demain, dans le prochain Conseil, le Bus à Haut Niveau de Service performant (BHNSP), que l'on appelait BHNS auparavant, qui reliera très prochainement la zone aéroportuaire jusqu'à Bersol, reliant de ce fait les deux OIM et donc deux zones économiques, comme le disait tout à l'heure Alain ANZIANI, et cette réorganisation peut faire partie de nos priorités. Ce BHNSP est actuellement préfiguré par une ligne classique de bus qui a été déviée depuis septembre ; il a connu une hausse de sa fréquentation, en simplement trois mois, de plus de 28 %. Ce qui montre qu'il rencontre véritablement son public. Très utile et très prometteuse, cette ligne circulaire qui double et qui doublera sans doute au-delà encore, la rocade, permettra de relier le tram A et B et plusieurs LIANES. Je dis « très prochainement » parce que l'on est clairement dans le cahier des charges que Monsieur le Président, vous nous avez fixé tout à l'heure, à savoir les trois années qui viennent, puisque c'est l'échéance de septembre 2019 qui est visée pour cette ligne-là.

Deuxième exemple, à une échéance certes un peu plus lointaine, c'est le maillage en cœur de Métropole, la liaison que j'espère par tram entre Cenon et Gradignan. Cette liaison qui emprunterait une partie des boulevards et qui passerait par la Médoquine dont la gare doit être absolument réactivée dans l'objectif de ce maillage, permettrait de couper la ligne TER, et toutes les lignes de tramway A, B, C et D. Ce projet est, bien sûr, plus éloigné dans le temps, mais il économiserait nombre de liaisons par voiture et permettrait ainsi de laisser beaucoup de voitures sur les têtes de pont du transport collectif qui, elles, se situeraient en périphérie.

Enfin, pour ne pas être trop long, juste une idée à généraliser, de mon point de vue : la question des déplacements est aussi celle des stationnements et pas seulement des stationnements du lieu de destination, mais aussi des stationnements résidents ou résidentiels. Pour s'en tenir au logement social, l'idée consiste à rendre le parking gratuit.

Ce n'est pas une idée que j'ai eue, c'est une idée qui a déjà été expérimentée, simplement, il faut la généraliser - En effet, aujourd'hui, la réglementation interdit d'obliger de louer un parking quand on loue un logement et certains parkings sont ainsi sous-utilisés. Cela dépend des lieux et sans doute, des moments, mais ils sont sous-utilisés de l'ordre de 20 à 25 % sur l'ensemble de la Métropole, laissant les voitures sur les voiries adjacentes. Certains exemples montrent que l'on peut réserver collectivement les parkings d'un immeuble de logements sociaux aux habitants de cet immeuble, mais gratuitement. À Pessac, j'ai l'exemple avec un immeuble construit depuis 2014 ; cette gratuité a permis de ne pas surcharger la voirie publique. D'ailleurs, c'était l'obligation que j'avais imposée au bailleur social, au moment de la construction, pour ne pas surcharger la voirie adjacente qui était étroite et déjà totalement saturée en termes de parkings.

En conclusion, la ville de demain aura certainement, je n'en ai pas parlé, plus de vélos, en tout cas, c'est ce que nous souhaitons. Etant en charge depuis peu de la négociation des contrats de co-développement qui comprend notamment la partie Plan vélo de la Métropole sur les trois ans qui viennent, je sais qu'il y a nombre d'aménagements prévus pour résorber les discontinuités cyclables et faire en sorte qu'il soit plus simple et plus aisé pour l'ensemble de nos concitoyens d'emprunter ce mode de transport doux.

La ville de demain, je partage cette conviction avec Alain ANZIANI, ne doit pas faire l'impasse sur les voitures. Voitures qui, sans doute, n'auront pas grand-chose à voir avec celles que nous connaissons aujourd'hui, mais elles continueront très certainement d'exister. Il ne faut pas non plus faire l'impasse sur les grandes infrastructures qu'elles soient BHNS ou qu'elles soient tramway. Merci.

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

Mme Béatrice DE FRANÇOIS : Monsieur le Président, mes chers collègues, le document qui nous est proposé fixe les objectifs de la Métropole pour améliorer les déplacements. Il ouvre des pistes nouvelles et présente une certaine cohérence. Il me semble, néanmoins, qu'il est extrêmement prudent, voire en retrait s'agissant du développement des transports collectifs. Pourtant, il s'agit d'un axe d'action indispensable pour l'amélioration de la qualité de vie de nos habitants, que ce soit en termes de conditions de déplacement ou de qualité de l'air respiré. Le Médoc, la Rive droite, le Sud de l'agglomération, ne régleront pas le congestionnement de leur territoire si nous ne sommes pas suffisamment ambitieux en termes de transports en commun.

Cela peut passer par le développement du TER. À ce titre, le travail initié en vue de la création d'une AOT (Autorité organisatrice des transports) unique va dans le bon sens, même si cela prend beaucoup de temps.

Cela doit passer aussi par le développement des transports collectifs urbains métropolitains. J'aurais aimé que les engagements soient plus explicites et aillent beaucoup plus loin que les pistes évoquées ici. Certes, tout ceci a un coût. Je suis Maire d'une commune parmi les moins riches de Bordeaux Métropole, cela fait longtemps que je sais ce que veut dire « faire des économies ». Il n'en demeure pas moins que je mesure aussi l'exaspération de nos concitoyens, tous les jours, coincés dans les bouchons pour se rendre sur leur lieu de travail ou pour rentrer chez eux. La dégradation continue depuis plusieurs années de leurs conditions de déplacement n'est plus acceptable. Leur mobilisation, de plus en plus forte, notamment au travers d'associations, en est la preuve et nous oblige à être beaucoup plus ambitieux et surtout à agir très rapidement.

Pour m'en tenir à ma ville, lorsque vous êtes venu à Parempuyre, Monsieur le Président, vous aviez indiqué devant mon Conseil municipal que vous placeriez le prolongement du tramway parmi les priorités de Bordeaux Métropole en matière de mobilité. Je regrette de ne pas retrouver cette ambition dans ce document pour l'ensemble des territoires périphériques de notre Métropole, et tout particulièrement pour le Sud Médoc alors que Parempuyre dispose déjà d'un pôle multimodal et d'un parking de 180 places et que les études réalisées attestent que le coût d'extension du tramway serait inférieur à 30 millions d'euros. Vous avez là la possibilité de prouver concrètement à nos concitoyens que vous avez conscience de l'urgence de la situation.

M. le Président Alain JUPPÉ : Monsieur HÉRITIÉ.

M. Michel HÉRITIÉ : Monsieur le Président, chers collègues, je vais, à mon tour, apporter ma contribution à ce débat en vous faisant part d'un certain nombre de remarques.

Si la poursuite du développement des réseaux de transport en commun à haut niveau de service par la réalisation du SDODM (Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains) est une bonne chose, elle doit se faire sans oublier certaines parties du territoire métropolitain qui n'ont d'autres choix que de subir la congestion automobile au quotidien. C'est le cas de la presqu'île d'Ambès, la grande oubliée du SDODM. Il est vrai que nous comptons beaucoup, après l'arrivée de la LGV (Ligne à grande vitesse), sur l'augmentation du nombre de TER. Quelle est la situation aujourd'hui ? C'est la disette. Sur la ligne Libourne - Bordeaux, 14 TER (Train express régional) entre 6 heures et 9 heures le matin, 4 TER s'arrêtent à Ambarès La Gorp et à Bassens. Le soir, 14 trains au départ de Bordeaux entre 17 heures 30 et 19 heures 30, 3 desservent Bassens et Ambarès La Gorp. Même chose sur la ligne TER, Saint-André-de-Cubzac / Bordeaux et retour.

Cette situation est insupportable pour les habitants de la presqu'île qui doivent chaque jour se rendre au travail. 80 % de la population active ambarésienne travaille hors commune et utilise sa voiture. Nous sommes pris en otage, car tributaires du bon vouloir de l'État, de la SNCF et du Conseil régional. Quand le Président de la Région nous dit qu'il faut inventer le TER de l'agglomération, c'est précisément ce que nous demandons depuis des années. Nous avons eu plus de dix ans avant l'arrivée de la LGV pour l'anticiper, mais cela n'a pas été fait.

Concernant la desserte de la presqu'île par les transports de la Métropole, il faut, une bonne fois pour toutes, prendre en compte les demandes légitimes des villes pour que nous puissions accéder *a minima* au tramway et au centre de l'agglomération dans les meilleurs délais. On ne peut pas nous demander de contribuer à l'aménagement du territoire sur le plan économique et par la venue de nouveaux habitants, si on ne crée pas des conditions d'accueil et de déplacement décentes. J'ai vraiment le sentiment que nous sommes considérés comme une commune, un secteur de seconde zone. Un sociologue ne déclarait-il pas, il y a quelques semaines, dans la presse locale qu'Ambarès-et-Lagrave ne faisait pas partie de la Métropole étant considérée comme une ville lointaine. C'est hallucinant quand on sait que nous sommes à 14 minutes de la Gare Saint-Jean en train. J'ai bien noté que, dans les mois qui viennent, de nombreuses délibérations seront présentées en Conseil afin de progresser dans le traitement de certaines questions. Je n'y vois pas le signe et la volonté, sauf pour les haltes ferroviaires de la Rive gauche - Le Bouscat, Pessac, Talence - de prendre en compte la problématique de la presqu'île d'Ambès par une démarche forte auprès de l'État, de la SNCF et de la Région. Je n'y vois pas non plus une évolution du SDODM qui nous laisse aujourd'hui sur le bord du chemin. Merci.

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

M. Jacques COLOMBIER : Monsieur le Président, mes chers collègues, j'ai été très surpris des propos d'Alain ANZIANI, non pas parce que c'est le Premier Vice-Président, mais nous entendons très, très rarement ce genre d'intervention courageuse, lucide. Cela m'a d'autant plus frappé que j'ai été assez surpris par le ton enthousiaste et plein d'autosatisfaction avec lequel est rédigée cette délibération. Je la cite : « Bordeaux Métropole s'est dotée à la fois d'une vision à 10 ans de projets à mener en termes de mobilité. Deux ans plus tard, les motifs de satisfaction sont nombreux ». Je ne conteste pas qu'il puisse y en avoir certains ; nombreux, j'en doute un peu plus. Cette introduction, évidemment, est révélatrice du gouffre qui sépare la vision de certains élus de celle des habitants de la Métropole et des personnes qui viennent y travailler. Les personnes que je rencontre, moi aussi, font le même constat que ceux qui ont répondu à SUD-OUEST dans différents articles récents. On a pu lire « Les infrastructures qui devraient exister ne sont pas à la hauteur » ou « Un manque d'anticipation sur les infrastructures routières ». Ce qu'en effet Monsieur ANZIANI résume, je le cite : « On ne peut, tout à la fois, défendre la démocratie participative et ne pas entendre ce cri qui résonne dans toutes les réunions de quartier. Les gens en ont marre. »

Je crois, Monsieur le Président, que le problème est peut-être moins un manque d'anticipation qu'une vision assez doctrinale et donc assez théorique des déplacements dans notre Métropole. Quelle est la réalité des choses ? Malgré des centaines de millions d'euros dépensés en 10 ans et je ne le conteste pas, la situation aujourd'hui est-elle meilleure qu'hier ? À l'évidence, non. Votre motivation, on la connaît : sauver la planète en repoussant l'automobile hors de l'agglomération. L'automobile, coupable de tuer – je le dis en annexe – 48 000 personnes par an en France. D'une part, je me permets de vous signaler que toutes les études le prouvent, l'automobile n'est pas la principale source de pollution. D'autre part, il est assez étonnant de constater qu'en même temps, vous ne cessez de vous réjouir, certes, dans une vision économique, de l'explosion du trafic des croisières à Bordeaux et des 6 millions de passagers à Mérignac en 2017. À croire que les paquebots et les avions ne polluent pas davantage. Pourtant, l'aviation est de tous les modes de transport le plus émetteur de gaz à effet de serre. Par passager et par kilomètre parcouru, ce mode de transport est trois fois plus nocif pour le climat que la voiture. Ce que certaines associations illustrent par « 2 300 avions qui décollent des aéroports parisiens produisent la même quantité de NOx que 2 300 000 voitures diesel parcourant chacune 25 km ». C'est donc pour dire qu'il faut se prémunir des clichés. Mais mon propos n'est pas de regretter l'expansion économique de notre Métropole. Ne mettez pas dans ma bouche une vision négative, comme vous avez pu le faire l'autre jour sur le stationnement.

Je veux, toutefois, souligner l'hypocrisie de cette politique qui stigmatise systématiquement et quasi exclusivement les automobilistes. En effet, je suis d'accord avec certains d'entre vous, une ville sans voitures relève de l'utopie totale. Mais parlons plus précisément donc de ce rapport sur la mobilité. Sur la partie 1 du rapport. « Le GPSO doit se faire en privilégiant impérativement la solution la plus économique en matière de budget et la moins coûteuse en matière d'impact écologique et agricole ». C'est-à-dire partir vers le Sud en TGV. Je pense en particulier aux Graves et au Sauternais. Ceci implique de choisir, à mes yeux, la rénovation de la ligne existante, rénovation importante qui est de toute façon indispensable. Certaines parties du trajet pourraient bénéficier, du reste, d'un nouveau tracé. Par exemple, entre le Langonnais-Réolais et l'Agenais, c'est à étudier.

Le projet GPSO, que je connais bien en tant que Conseiller régional, du moins nous l'avons étudié avec un nouveau tracé, est estimé à plus de 9 milliards pour un gain de temps inférieur à 20 minutes sur Bordeaux Toulouse. C'est ridicule. En effet, il n'est pas près de voir le jour.

Le grand contournement, j'y suis favorable. Votre vision, c'est la réalisation d'un barreau A62 - A63 par un territoire extérieur aux Graves. C'est en effet une bonne idée à condition, cependant, d'envisager le passage à 2 x 3 voies sur ces axes, c'est-à-dire sur l'A62 au moins jusqu'au péage, si ce n'est jusqu'à Langon et sur l'A63 jusqu'à l'embranchement vers Arcachon.

Je suis plus réservé sur le barreau Mussidan - Langon surtout s'il est exclusivement dédié aux poids lourds avec péage, quand on voit la fréquentation faible - en suivant et descendant - de l'autoroute Langon - Pau, il y a de quoi rester prudent vu le coût très élevé de ce péage.

Le développement du ferroutage est une piste intéressante et à développer, ce n'est malgré tout pas la solution miracle, elle sera très longue à mettre en place. Mais attention, les professionnels du transport routier indiquent clairement que le ferroutage n'est rentable, aussi bien en termes de coût que de temps, que pour des parcours minimum de 500 km. L'amélioration des capacités d'écoulement du trafic de la rocade avec le passage à 2 x 3 voies, voilà bien une illustration flagrante du manque d'anticipation. Lors de la campagne des Régionales de 2010, certains candidats de la Droite et du Centre, je le rappelle avec humour, se posaient publiquement la question de l'opportunité de la poursuite de la mise à 3 voies de la rocade et ne parlons même pas d'une partie de la Gauche écologiste. Il est indispensable de supprimer, à mon avis, le rétrécissement du Pont Mitterrand. Si la piste cyclable est suffisamment fréquentée, il est sans doute opportun d'élargir ce pont avec une structure légère de façon à combiner trois voies de circulation routière et une piste cyclable sécurisée.

Sur la partie 2, sur l'adossement de portions de la rocade et des autoroutes pénétrantes, c'est votre idée, elle n'est pas mauvaise, mais je suis sceptique sur la pérennité de l'accord sur l'allongement de la durée de la concession pour financer les travaux, sans une augmentation des tarifs des péages existants.

La création d'une surtaxe de péage pour les véhicules poids lourds en transit, c'est une idée intéressante. Je rappellerai que ce sont 8 000 camions étrangers qui impactent le plus notre trafic et l'état de notre réseau routier tout en participant le moins à l'économie régionale et même nationale puisqu'ils vont souvent sur l'Espagne ou le Portugal. S'il s'agit d'alourdir les contraintes financières, pour nos transporteurs locaux et nationaux, je n'y suis pas favorable, mais la taxation exclusive des poids lourds étrangers est-elle permise par la réglementation de l'Union européenne ? Je pose la question.

L'interdiction aux poids lourds en transit sur la rocade aux heures de pointe, cela nécessite la création de gigantesques parkings. Je rappelle que l'urbanisation fait disparaître en moyenne la surface d'un département tous les dix ans. Curieuse vision de l'écologie que de vouloir bétonner toujours plus de surfaces pour compenser une politique qui n'a pas marché. De plus, cela ne ferait qu'étaler le phénomène. Une fois de plus, c'est gérer tant bien que mal les conséquences, mais c'est sur les causes qu'il faut agir.

Le développement du covoiturage et de l'autopartage, oui, à condition de ne pas accroître les contraintes fiscales ou circulatoires pour les autres usagers.

La construction de petits parkings facilitant le covoiturage dans la ruralité me semble tout à fait opportune et possible. De même que l'augmentation de la taille des parkings gratuits à proximité immédiate des gares SNCF pour inciter à l'utilisation ferroviaire.

Oui à la simplification des normes pour baisser, bien entendu, le coût du tramway ainsi qu'au développement des bus électriques avec le soutien de l'État.

Oui à une TVA réduite, mais ne faudrait-il pas que cette baisse de TVA, en maintenant les tarifs existants, permette de baisser le différentiel entre le coût réel des transports en commun et le prix payé par les voyageurs ?

Privilégier le développement du TER en accélérant la rénovation des infrastructures. Je rappellerai que la Région nous a précisé, il y a quelques jours, qu'elle estimait que la remise en état des voies sans création nouvelle sur la Nouvelle Aquitaine entière équivaldrait à peu près à 1 milliard d'euros. Il faut augmenter, nous le pensons, dans un premier temps, le nombre de wagons de voyageurs pour développer la capacité et le confort, puis augmenter la fréquence et enfin, faire un effort particulier, je le rappelle quand même, pour le Médoc dont la ligne est toujours à une seule voie comme du temps de Napoléon III qui avait créé ce mode de transport. Il faudrait, bien entendu, le doubler.

Oui à la création d'un Syndicat mixte des transports regroupant Métropole, Département et Région. C'est le simple bon sens. Vous avez tout à fait raison. Je constate quand même que vous critiquez là l'organisation de la Loi NOTRe sur l'étendue des territoires des nouvelles régions et la perte de la compétence transport par les départements.

Je terminerai en disant que je suis peu favorable à la poursuite de la prime à la casse. Cela paraît une bonne idée, mais je préconiserais plutôt une aide de l'État aux propriétaires de véhicule de plus de 10 ans pour qu'ils puissent l'entretenir. Cela me semble bienvenu. Le processus de décalaminage est particulièrement efficace. Cette aide, sous la forme d'un chèque cadeau, utilisable chez les professionnels de l'automobile, soutiendrait l'activité après-vente et aurait un double effet bénéfique pour les entreprises et pour les particuliers tout en réduisant la pollution. Les ménages modestes seraient ainsi aidés, bien plus et à moindre coût.

Sur le stationnement, vous connaissez ma position. Oui à une évolution de la loi pour permettre le stationnement des habitants entre autres devant ce qu'on appelle les dépressions charretières, devant leur domicile. Ceci relève du bon sens le plus élémentaire.

Sur les aéroports, oui à la gouvernance des aéroports régionaux, s'il ne s'agit pas d'une compétence évidemment métropolitaine, mais je serais pour s'opposer, en effet, au transfert de notre aéroport à des fonds d'investissements étrangers comme c'est le cas à Toulouse ou ailleurs.

Enfin, oui à l'encouragement au télétravail. Là aussi, cela impacte les mobilités tant pour la fonction publique que pour le secteur privé via des dispositifs fiscaux.

Voilà, mes chers collègues, pardon d'avoir été un peu long, mais le dossier le demandait. Tout en formulant de fortes réserves sur certains points, je voterai pour cette délibération. Je vous remercie.

M. le Président Alain JUPPÉ : Bien. On va passer à Monsieur GUICHARD, Monsieur PUJOL, Madame DELAUNAY, Monsieur TOUZEAU, Madame TERRAZA, Monsieur TURBY, Monsieur TURON, Monsieur SUBRENAT, Madame BEAULIEU, Monsieur FELTESSE.

Monsieur GUICHARD.

M. Max GUICHARD : Oui, je vous ai entendu. J'ai fait des coupures dans mon intervention pour être le moins long possible. Sans être dans la déprime comme Alain ANZIANI, mais j'y reviendrai...

En effet, il existe aujourd'hui un véritable danger que des fractures se creusent entre ceux qui vivent au cœur de l'agglomération et ceux qui sont en dehors, entre ceux qui ont les moyens de se déplacer et ceux qui ne les ont pas. Enfin, et ce n'est pas secondaire, cette question de la mobilité pose fondamentalement celle de notre environnement, de la qualité de l'air bien évidemment, mais aussi du bruit et de la qualité de nos espaces naturels comme urbains.

Je ne ferai pas l'affront de dire que rien n'a été fait, bien au contraire. Notre établissement a consommé beaucoup de son temps, de son intelligence et d'argent pour répondre à ces enjeux. Nous nous en sommes souvent félicités, même si nous avons émis aussi des critiques. La Métropole a su, au fil du temps, diversifier son intervention et mettre en valeur des modes différents que ce soit la marche à pied ou le vélo. Ces actions ont donné des résultats probants comme le montre l'Enquête ménage partielle, mais ce n'est pas encore à la hauteur des besoins de notre population. Cette situation nous amène à faire plusieurs constats. La question de la mobilité ne peut être l'affaire d'une seule collectivité et demande des réponses coordonnées. Les moyens financiers mis à notre disposition sont trop insuffisants. Nous n'avons sans doute pas utilisé à plein tous les modes de transport possible. La question des mobilités ne relève sans doute pas uniquement des transports, mais aussi de l'aménagement du territoire.

Ces constats posés, nous pensons que des réponses concrètes peuvent être apportées. En premier lieu, nous tenons à dire notre plein soutien à la création d'un syndicat à l'échelle du bassin de mobilité ou du Département qui permette de défragmenter les réponses aux besoins de mobilité. Il faut un syndicat qui soit un vrai outil de coopération à l'échelle de notre territoire, associant le plus grand nombre, évitant toute volonté d'hégémonie des uns ou des autres.

Je l'ai dit, nous manquons de moyens et nous sommes obligés de réfléchir à moyens constants, ce qui ne correspond pas aux besoins de nos populations. Des pistes de ressources pérennes sont avancées dans la contribution aux assises. Certaines ne peuvent pas nous satisfaire, comme lorsque face au désengagement de l'État, vous proposez d'étendre l'emprise des concessionnaires d'autoroutes vers la rocade et de leur offrir la manne financière des péages pour quelques années supplémentaires.

D'autres sources de financement peuvent être imaginées. Outre une taxe sur les poids lourds qui exonérerait les transports régionaux, une taxe locale sur les bureaux pourrait être mise en place comme c'est déjà le cas en Île-de-France. Cela représenterait un vrai supplément pour notre établissement.

Un déplafonnement du versement de transport nous redonnerait aussi une bouffée d'oxygène.

Ces nouvelles ressources pourraient nous permettre d'envisager de nouveaux types d'investissements en appui de subventions de l'État à la hauteur des enjeux qui sont devant nous, car indéniablement, il nous faut passer un nouveau cap. J'ai bien entendu Alain ANZIANI, je vais y revenir, mais en même temps que répondre à l'urgence, il nous faut passer un nouveau cap, et ce pour faire face aux besoins immédiats, mais aussi à ceux à venir qui sont tout aussi considérables. Nous devons penser notre agglomération autrement en voyant bien que nous sommes déjà quasiment 900 000 habitants. Si cela craque aujourd'hui, qu'en sera-t-il demain ? Quand je dis « demain », c'est demain.

Le SDODM est une réponse, mais loin d'être suffisante. Les barreaux que vous proposez, Monsieur le Président, ne nous conviennent pas, car ils nous enfermeraient dans la réponse routière. Nous estimons, pour notre part, que le fer est plus que jamais la réponse moderne à ces questions. Cela demande, certes, des investissements massifs tant dans les infrastructures que dans le matériel et les hommes pour le faire vivre. Cela est vrai autant pour les voyageurs que pour les marchandises. Cela demande d'abord et avant tout de changer les règles du jeu et de faire que le rail cesse d'être désavantagé face à la route dont les coûts externes ne sont jamais pris en compte.

Il nous faut, comme vous l'avez demandé à plusieurs reprises, redonner toute sa place au fleuve. Nous l'avons fait pour les voyageurs, il faut que nous le fassions pour les marchandises, en étant à l'initiative de la reconstruction d'un réseau de bateliers.

Nous devons continuer à améliorer notre réseau de bus qui, comme l'a dit Christophe DUPRAT, est en souffrance par rapport aux autres modes ; continuer à améliorer les conditions du développement des modes doux, même si nous avons fait de nets progrès. Il n'en demeure pas moins que nous devons nous projeter vers l'avant et réfléchir à quels modes nous aurons en 2030. La réponse d'un métro telle qu'elle a été amenée par Gilles SAVARY récemment dans SUD-OUEST ne peut nous convenir, car elle est trop limitée au centre-ville. Aujourd'hui, c'est de circulaires dont nous avons besoin : une première couronne avec la ligne de ceinture qui n'a pas encore la place qu'elle mériterait et c'est là que j'interpelle Alain ANZIANI. Cela fait combien d'années que l'on parle de la ligne de ceinture ? Je ne dis pas « je », je dis « on ». Est-ce que l'on s'est écouté ? On ne s'est tellement pas écouté que je viens de lire, aujourd'hui, un document venant de cette maison où on pose encore quelques doutes sur l'efficacité de la ligne de ceinture. Alors, on peut pousser des coups de gueule comme Alain ANZIANI l'a fait, mais écoutons-nous, tous. Aujourd'hui, c'est de circulaires dont nous avons besoin, je viens de le dire. La ligne de ceinture, et demain, une deuxième. Si nous ne commençons pas à la penser maintenant, nous vivrons le même caractère grave que celui que nous vivons avec la première. C'est dans ce sens qu'il nous faut regarder.

Voilà, Monsieur le Président, les éléments que je voulais apporter dans le débat en m'excusant de la longueur de mon intervention, mais je ne pense pas plus que certains.

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

M. Patrick PUJOL : Monsieur le Président, mes chers collègues, j'ai fait de même, j'ai un peu raccourci la longueur de mes propos.

Lors du débat consacré au projet de la LGV Bordeaux - Espagne en 2006, on nous a informés que 47 millions de tonnes de fret étaient transportées entre l'Espagne et la France par la voie routière et 2 millions par la voie ferrée. Il était prévu que le besoin de transport fret à l'horizon de 2025 serait de 100 millions de tonnes. À ce moment-là, la SNCF prévoyait d'en transporter 20 par voie ferrée. Nous savons que ce n'est pas le cas,

je dirais même vraiment pas du tout le cas. Donc 80 millions de tonnes devaient transiter par voie routière : en 2006, on nous annonçait déjà deux fois plus de trafic poids lourds sur notre rocade. Pourtant, nous avons renoncé au projet de grand contournement. J'avais annoncé, à cette époque, que cette décision nous conduirait à la thrombose et nous y sommes.

Je vais donc, suite à cette brève introduction, faire des propositions.

La première, c'est de décider aujourd'hui même la relance du dossier de grand contournement. Peu importe la façon dont nous le faisons, un vote, une motion ou autres, mais décidons aujourd'hui, 21 décembre 2017, nous avons déjà perdu près de 15 ans. Mais soyons clairs et ne leurrons pas les gens. Faire le grand contournement en 2017 est, sans doute, dix fois plus compliqué que de le faire en 2003. Les règles environnementales sont devenues telles que si grand contournement il y a, ce sera dans 20, 30, voire 40 ans. Regardons seulement le dossier de la RD 1215, près de 30 ans plus tard, toujours rien. Mais ce n'est pas une raison pour ne pas faire. Si nous avons été défaillants pour ceux qui sont aujourd'hui chaque jour coincés sur la rocade, en retard, voire en danger quand on pense aux deux roues, essayons de ne pas l'être pour leurs enfants quand ceux-ci seront amenés à fréquenter notre réseau routier. Donc, Monsieur le Président, j'insiste, décidons aujourd'hui et convenons de nous sortir d'un éventuel nouveau plat de nouilles à huit fuseaux qui nous serait courageusement proposé.

Deuxième proposition, pour moi, la sortie, c'est le transport des gens par la voie ferrée. Comme d'autres, je considère que ceux qui ont oeuvré à l'annulation de la DUP (Déclaration d'utilité publique) du projet ferroviaire Sud Bordeaux sont des irresponsables, car ils contribuent à maintenir sur la route des dizaines de milliers de véhicules en provenance du Sud Gironde. Cette annulation empêche de construire les voies qui permettraient de donner au TER un cadencement qui le rendrait incontournable en matière de liaison domicile-travail. C'est là-dessus que nous devons mettre toutes nos forces et tout de suite. J'ai bien vu l'interview du Président de la Région, la semaine dernière. À juste titre, il relève que la SNCF n'est pas le délégataire de la Région comme KÉOLIS l'est avec la Métropole. Alors, puisque nous ne pouvons pas collaborer avec la SNCF, cessons déjà de lui attribuer, année après année des sommes d'argent mirifiques contre lesquelles nous ne voyons rien venir. Je vous rappelle, Monsieur le Président, mes chers collègues, m'être abstenu lors du précédent Conseil sur le vote d'une Décision Modificative qui prévoyait à nouveau une attribution de moyens financiers supplémentaires pour ladite SNCF. Pardonnez-moi, mais cela me gêne de financer et de ne rien voir en retour, aucun effort pour améliorer le service public et prendre en compte l'intérêt général.

Il est temps maintenant et c'est urgent de nous mettre tous autour de la table – Région, Bordeaux Métropole, État, SNCF et autres – pour trouver un accord instituant un fonctionnement contractuel dans lequel chacun aurait des droits, mais aussi des obligations. Il nous faut décider que le transport de personnes par TER est la priorité absolue dans des délais corrects. Nous voyons bien à quoi mèneraient des liaisons ferrées efficaces bien cadencées. Et pour prendre un exemple que je connais bien, c'est la perspective de relier la Gare Saint-Jean et la Gare de Villenave-d'Ornon en 8 minutes. De plus, la ligne de ceinture permettrait de mieux desservir notre territoire d'agglomération.

En revanche, cessons avec les idées fantasques consistant à mettre les vélos dans les trains. L'entièreté de leur volume doit être consacrée aux voyageurs et à leur bien-être. Par contre, créons des parkings à vélos mis à disposition dans chaque gare, vélo

utilisable avec le ticket de transport du TER. Les problèmes de déplacement habitation - gare de départ et gare d'arrivée, lieu de travail, seraient ainsi résolus dans un sens et dans l'autre. On nous parle souvent ici des pays du Nord de l'Europe pour leur politique cyclable, mais leurs compétences en matière de liaisons ferrées entre les villes mériteraient d'être étudiées. Allons voir en Suède, aux Pays-Bas et on constatera le succès des trains intercités. Prenez le train entre La Haye et Rotterdam, c'est 25 minutes pour 3 euros.

Troisième mesure, on ne peut pas évoquer la politique de la mobilité sans la relier obligatoirement à la politique du développement économique. Cessons de mettre tous les emplois aux mêmes endroits. Comment se fait-il que la zone d'Hourcade soit déclarée site d'intérêt économique métropolitain depuis 1999 et que rien, je dis bien rien ne s'y soit produit. Alors, aujourd'hui, peut-être y a-t-il des perspectives. Les prochains mois le diront. Mais que de temps perdu et pendant ce temps, des milliers de salariés ont débarqué au nord, à l'ouest et au centre de notre agglomération. D'autres zones, et notamment le Sud, ont été très partiellement pensées. Tout cela génère des problèmes de mobilité.

Je pense aussi à des sites comme celui que libèrera l'hôpital Robert Picqué en 2022. Je me suis exprimé publiquement sur le sujet et je sais avoir avec vous, Monsieur le Président de la Région et celui de la CCI (Chambre de commerce et d'industrie) une vraie convergence de vue quant au destin économique de ce site.

Quatrième et dernière idée, très liée à la précédente, cessons de ne parler que de notre nombril d'agglomération et raisonnons à l'échelle du Département. Ce n'est pas un drame si les entreprises s'installent hors agglomération. Je dis cela, car à écouter certains, c'en est un. Une belle entreprise qui s'installerait à Cabanac ou Tresses ou Saint-Christoly-de-Blaye devrait nous réjouir même si elle n'est pas à Mérignac, à Euratlantique, à Pessac ou ailleurs. Des villes de notre département dans le Libournais, dans le Blayais, dans le Langonnais sont en train de s'assécher, jour après jour. Travaillons avec elles sur un plan départemental de développement économique qui permettrait, tout en redynamisant ces zones, de lutter cette fois-ci encore contre les déplacements qui congestionnent nos routes. Il ne m'a pas échappé que nous commençons à conclure des accords de partenariat avec des intercommunalités proches et c'est une bonne chose, mais il convient que ces accords soient le plus opérationnels possible, qu'ils rapprochent par exemple les services et agences de développement économique des uns et des autres.

Voilà, Monsieur le Président, ce que sont aujourd'hui mes idées et propositions dans ce dossier très difficile dans lequel, soyons-en tous conscients, les gens nous en veulent beaucoup. Ne pouvant pas monopoliser la parole et aborder tous les pans de la mobilité - stationnement, covoiturage, interdictions diverses de circulation, péage - je vais résumer et conclure.

Actons formellement, aujourd'hui, notre souhait d'une relance officielle du grand contournement routier ferroviaire.

Recalons notre relation avec la SNCF dans l'idée de faire que le TER soit une priorité absolue, et le mot est faible, en attendant que nous puissions relancer effectivement le fret ferroviaire. Par contre, cela sera extrêmement long.

Mettons toutes nos forces, je dis bien toutes nos forces, dans le développement économique de zones qui, aujourd'hui, sont sans activités qui aidera à limiter les déplacements et travaillons opérationnellement à un plan départemental de développement économique dans lequel la Métropole par son attractivité naturelle vis-à-

vis des entreprises pourrait jouer un rôle de catalyseur afin de mieux distribuer l'emploi autour de l'agglomération.
Je vous remercie.

M. le Président Alain JUPPÉ : Madame BEAULIEU.

Mme Léa BEAULIEU : Monsieur le Président, chers collègues, demain nous sera présenté le rapport qui développe les appréciations du délégant Bordeaux Métropole sur le réseau TBM (Transports de Bordeaux Métropole). S'il nous montre une importante progression de sa fréquentation avec 138 millions de voyageurs, nous souhaitons souligner et appuyer l'alerte lancée dans ce rapport sur la maintenance et le vieillissement du parc bus et tram. Le parc bus qui a 8,5 ans en moyenne connaît une forte augmentation de son taux de pannes, de 22,6 %, ainsi qu'un faible renouvellement du matériel. Et le parc tram, âgé de 9,5 ans doit faire face à un fort taux de pannes également. Elles paralysent le réseau sur lequel comptent de plus en plus les usagers et posent la question des moyens humains, techniques et matériels mis à disposition pour y faire face.

La conjoncture des mobilités sur notre Métropole est tendue. Nous nous devons de garantir une fiabilité sur le réseau TBM. Nous devons aussi nous projeter sur des investissements conséquents en matériels pour ne pas subir un vieillissement trop rapide de nos parcs de véhicules, garantir la pérennité et le développement de notre réseau de transport collectif.

Nous voudrions également soulever l'urgence à multiplier le nombre de bus en site propre afin de répondre au principal motif d'insatisfaction qui ressort de l'étude menée par Bordeaux Métropole, je cite « le manque de ponctualité des bus. » La fréquentation du réseau bus est celle qui progresse le moins. Aussi, est-il urgent de sortir les bus de la congestion routière quotidienne pour en faire un transport fiable, rapide et ponctuel. C'est notamment un des sujets de préoccupation sur la zone de Mérignac Soleil pour laquelle une enquête publique sera lancée après la délibération votée demain.

En effet, dans cette zone-là, l'arrivée du tramway ne peut se traduire par une détérioration de service pour les habitants. Pour ma part, je serai vigilante en tant qu'élue, comme en tant qu'usagère, au fait que le service rendu reste à un bon niveau.

Pour finir, même si les effectifs moyens du délégataire progressent de 52 équivalents temps plein en 2016, la situation des personnels est difficile et contrainte avec de nombreuses heures supplémentaires et une dette sociale de 7,2 millions, soit 17,76 jours en moyenne dus par salarié en 2016. Les charges de personnel nous ont alertés sur le recours au personnel intérimaire au-delà de ce qui avait été prévu pour assurer le remplacement pour absence de courte durée.

Tous ces éléments donnent la vision d'un manque de personnel manifeste et il apparaît nécessaire que le délégataire crée des postes supplémentaires pour assurer, dans de bonnes conditions, sa mission de service public.

Pour conclure, Monsieur le Président, nous considérons que le levier bus, notamment BHNS, a été peu utilisé jusqu'à présent sur notre agglomération. La ligne vers Saint-Aubin est une première réponse, même si elle connaît quelques difficultés. Nous estimons qu'il faut plus et mieux utiliser ce levier pour irriguer notre agglomération et répondre au mieux aux besoins de notre population. Merci.

M. le Président Alain JUPPÉ : Monsieur TOUZEAU.

M. Jean TOUZEAU : Monsieur le Président, en étant le plus synthétique possible, je vais me permettre d'avoir une remarque d'ensemble et puis, quelques propositions avec une approche extrêmement pragmatique. Peut-être que le débat de ce soir va permettre de mettre un peu de distance avec ces structures techniques et administratives qui, au cours de ces dernières décennies, ont toujours dessiné un certain nombre de scénarios, ont orienté des choix. Et peut-être que nous n'avons pas su, les uns et les autres, prendre suffisamment de recul pour arrêter nos décisions. Lorsque l'on regarde notamment sur les grandes infrastructures sur 10, 20 ans, les choix qui ont été portés, les attendus, les diagnostics qui ont été faits, où en sommes-nous aujourd'hui ? Avons-nous sur chacun des points un diagnostic différent ou les difficultés se sont-elles amplifiées ? C'est pour cela que je partage ce que dit Alain ANZIANI sur le décalage, voire le décrochage entre une expression simple, mais qui n'est pas simpliste de nos administrés, nos choix et les possibilités de réponses dans le temps en prenant en compte le temps, le temps de la vie, le court terme, le moyen, le long terme. Nous avons eu, au cours de ces dernières décennies, des professeurs Tournesol de la technique administrative ayant, pensant, et faisant un certain nombre de scénarios.

Je suis très heureux de voir ces échanges où les élus se saisissent et peuvent ainsi exprimer un certain nombre de choses qui doivent être prises en compte et apporter des réponses précises. Exemple : aura-t-on besoin, dans les années, les décennies qui viennent, de faire en sorte que le transport des marchandises, que ce soit par le ferroviaire ou par les poids lourds, se situe à l'extérieur de l'agglomération plutôt qu'en son cœur, afin de nous mobiliser sur le transport des voyageurs, le TER, avec des propositions efficientes ? Et a-t-on aujourd'hui une quelconque perspective pouvant répondre à cette question simple : « Est-ce que ce trafic, au niveau européen, qui ne nous apporte rien en cœur de ville, entre l'Espagne et sans doute demain l'Afrique et le Nord de l'Europe, va diminuer qu'il soit sur poids lourds ou sur rails ? Non, nous aurons une amplification et donc nous n'avons vraiment - et cela va prendre beaucoup de temps - qu'intérêt à essayer de le situer à l'extérieur de l'agglomération. D'ailleurs, c'est ce que j'ai, pour ma part, toujours porté. Ce trafic de marchandises, que ce soit par la voie ferroviaire - le cabotage, on en voit les limites et il y a eu beaucoup de propositions sur le cabotage - ou que ce soit sur le plan routier, ne nous apporte rien et n'apportera rien aux générations qui viennent. Donc, nous devons répondre à cette question. Je vois, maintenant, apparaître les barreaux, le contournement de l'agglomération. C'est inéluctable. Et les choix que nous ferons aujourd'hui vont peser sur les générations qui viennent, à moins que, ce qui n'est pas envisageable, les liaisons entre les pays ne se produisent plus et le commerce ne se fasse plus. Nous sommes percutés parce qu'à la question élémentaire « Est-ce que cela est concevable de poursuivre ce trafic à l'intérieur ? », le peuple répond « Non ». Il répond : « Essayez de prendre des initiatives pour aujourd'hui et pour demain ». Je sais que cela prendra beaucoup de temps.

Deuxième constat extrêmement limpide, aujourd'hui, sur nos préoccupations en termes de mobilité : la rocade, passage à 2 x 3 voies et franchissement. Je vais me permettre, pour faire simple, de formuler des propositions précises pour la Rive droite. C'est la liaison Libourne-Métropole : comment met-on en place - et j'y adhère tout à fait - des bus express permettant ainsi d'aller directement à Buttinière, Pont-Rouge, la gare SNCF, le Pont Chaban, Ravezies, etc ? Il est tout à fait possible d'expérimenter à court terme cette mesure - Monsieur DUPRAT l'a mis en avant, en disant : « Nous expérimentons une ligne express sur ce qui aujourd'hui est un calvaire pour le périurbain et pour l'urbain puis nous l'évaluerons ».

Autre exemple, les collègues de la presqu'île et les collègues de la Rive droite vont le souligner : la liaison Bassens-Campus. Je dépose ma voiture à Bassens. Je prends un transport en commun et je vais très rapidement le long de la Garonne en coupant toutes les liaisons. Voilà. C'est très concret. Ce n'est pas forcément le plus coûteux, ce sont des aménagements possibles. Il y a des maîtrises foncières. Ce sont des réponses extrêmement précises qui peuvent sans délai, se mettre en place. La liaison Bassens-Campus, le travail sur un bus express de Libourne, Buttinère, etc.

Le stationnement - et je terminerai là-dessus - ce que nos administrés ne comprennent pas et sur lequel on peut expérimenter, cela a été suggéré, c'est une meilleure prise en compte du temps de la ville. Buttinère va engendrer des débats sur 750, 800, etc. places. Mais d'abord, il faut y accéder. Premier point.

Deuxième point, ce que nos administrés ne comprennent pas, non plus, c'est que, par exemple, tous les parcs relais, sur l'ensemble de la Métropole, ne soient pas ouverts à tous au moment où ils sont vides. On ne permet pas à un usager, un artisan de mettre son véhicule, moyennant bien-sûr paiement, entre 19 heures où les parcs sont vides et 7 heures du matin, où ils se remplissent. Une convention, une pénalisation, sont nécessaires bien sûr, s'ils ne respectent pas l'engagement, mais à l'échelle métropolitaine, c'est au cœur de nos politiques de développement durable : on dépose son véhicule, on rentre chez soi en utilisant les transports en commun. Expérimentons. Essayons de faire en sorte à cette échelle de porter un certain nombre d'initiatives nouvelles auxquelles nos administrés seront extrêmement sensibles et cela nous permettra ainsi, petit à petit, de grignoter cette distance qui s'est constituée, c'est vrai, entre ceux qui sont au centre de nos réflexions et leur vécu au quotidien.

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

Mme Brigitte TERRAZA : Monsieur le Président, chers collègues, beaucoup de choses ont déjà été dites, je limiterai mon propos sur la mobilité et l'habitat. Je voudrais dire un mot sur la rocade et aussi après, sur le stationnement.

La densification de nos villes autour des axes de transport nous impose de mener de front les délivrances de permis de construire sur les sites identifiés et les axes de transport en conséquence. Les transports collectifs, tram, bus, BHNS, les réseaux cyclables, denses et sécurisés, il y a là un véritable enjeu avec de même, l'essor du vélo à assistance électrique et les usages différents de la voiture quand on ne peut pas faire autrement que de la prendre : autopartage, covoiturage.

Or, si je me réfère au territoire que je connais bien qui est celui de ma commune, Bruges, force est de constater que les programmes de logement sortent, l'essor démographique de la ville en est la preuve, mais que les infrastructures peinent à suivre. Les causes en sont multiples, mais notamment les délais d'acquisition foncière pour les riverains frappés d'alignement qui se comptent parfois en années, les délais d'études et de procédures dont on ne voit pas la fin. Il y a urgence à trouver des solutions à ces problèmes récurrents et le bilan des 3^{èmes} contrats de co-développement est assez édifiant à cet égard.

En ce qui concerne la circulation, Bruges comme le nord de l'agglomération se retrouve très souvent engorgée par la circulation pendulaire entre Bordeaux centre et la périphérie. Et là, je rejoins mes collègues, la mise à 2 x 3 voies de la rocade sur la totalité de son tracé est indispensable et ce de façon très urgente. Il a, de fait, été démontré que sur les

segments qui ont déjà été mis à 2 x 3 voies, le trafic sur les villes adjacentes a diminué de 15 à 20 %.

Je voudrais parler du covoiturage et de l'autopartage. Bien sûr qu'il ne faut pas opposer tous les modes de déplacement, ce n'est pas du tout le propos. Par contre, on voit bien que dans nos villes denses, on ne pourra plus créer de routes ou très peu, de façon marginale, et qu'il faudra mieux utiliser les routes et les stationnements existants. Et là, je voulais faire une proposition sur le stationnement résidentiel. C'est l'autopartage. On a la chance d'avoir sur la Métropole, Citiz, une entreprise qui propose de l'autopartage, soit sur des stations dédiées, soit même maintenant en *free floating*. Nous pouvons tester une innovation, et c'est ce que nous expérimentons à Bruges sur un gros programme sur Ausone où nous avons négocié avec les promoteurs, à la place de quelques parkings en moins, de financer des voitures pour Citiz en autopartage au pied des immeubles. On sait qu'une voiture en autopartage, cela correspond, quand elle est bien utilisée, à 7 places de stationnement. On voit là, peut-être, une façon d'utiliser différemment la voiture, de l'avoir à disposition quand c'est nécessaire, mais de ne pas engorger des parkings avec des voitures qui vont y rester souvent toute la semaine et qui vont prendre des espaces.

Ensuite, je voulais formuler une autre proposition par rapport au stationnement puisque Michel LABARDIN proposait dans son rapport de faire des expérimentations et déjà plusieurs collègues en ont proposé. Moi, je vais réitérer ma proposition d'étudier du foisonnement de parking sur le nord du Lac avec le Parc des Expositions et pourquoi pas avec aussi le parking du Grand Stade. On pourrait expérimenter, sur Bordeaux Nord et Bruges, une navette électrique - pourquoi pas d'ailleurs sans chauffeur, à étudier - qui prendrait le cours Ladoumègue, le long du Parc des Expos, qui rejoindrait l'avenue Chaban Delmas, qui longerait la ZAC du Tasta avec les milliers de mètres carrés de bureaux et de logements qu'il y a, et qui irait sur les allées de Boutaut et rejoindrait Ravezies où toutes les entreprises ont des problèmes majeurs de stationnement pour leurs salariés. Voilà une proposition qui pourrait au moins être étudiée parce que les parkings existent, notamment sur le Grand Stade, plutôt utilisé le week-end, voire une soirée tous les 15 jours. Les parkings existent, les trajets existent. Le foncier est à la Métropole, les emplacements ont été déjà anticipés lors de la ZAC du Tasta pour un BHNS, donc je pense que l'on pourrait au moins étudier cette possibilité qui aurait déjà le mérite de renforcer l'usage des mobilités alternatives dans un contexte très favorable, qui permettrait le bouclage du lac de Bordeaux en TCSP (Transport en commun en site propre) et qui réglerait le problème du stationnement sur ce secteur très, très contraint qu'est la place Ravezies.

Pour finir, Monsieur le Président, chers collègues, je dirais au risque d'être provocatrice : « Passons au concret ». Il y a des solutions présentées, travaillées de longue date par nos services, qui doivent maintenant passer aux actes. Et les négociations dans le cadre des futurs contrats de co-développement sont en cours. Nous avons la possibilité, au travers de solutions connues, d'idées novatrices mutualisant l'existant, de faire sauter, ça et là, des verrous pour apporter aux usagers une vraie qualité dans les déplacements. Je vous remercie.

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

Mme Michèle DELAUNAY : Depuis 10-15 ans, Monsieur le Président, chers collègues, des investissements considérables, des mesures multiples ont été mis en place et nous faisons aujourd'hui un constat - et je ne suis pas surprise de voir d'ailleurs que je ne suis pas seule à le faire - un record en termes d'embouteillages et de difficultés d'accès à son lieu de travail. J'ajouterai de temps de vie perdus pour tant de salariés, tant de difficultés

de tous ordres, pour tant d'habitants et de personnes de tous âges. Il est clair que nous devons revoir notre logiciel, peut-on dire, mais surtout - et c'est la tonalité je trouve de toutes ces interventions - partir de l'expérience et être pragmatiques. Je reprends la formule de Vincent FELTESSE : nous devons sortir de la politique de tuyau, et à mon avis, entrer dans une politique d'usage à partir du vécu, principalement celui des salariés. Je vais axer mon intervention sur ce sujet qui nous paraît être le noyau décisif pour notre Métropole. Nous avons pour étudier ce vécu des outils : les plans de déplacement des entreprises (PDE) ou des collectivités, en particulier des deux pôles principaux à Bordeaux, Mairie, Métropole d'une part, CHU de Bordeaux d'autre part. Si on les réunissait ensemble, nous dépasserions 25 000 salariés. Je crois d'ailleurs que nous devrions faire ces PDE en fonction des pôles géographiques. Il n'y a aucune raison de ne pas mettre dans la même analyse les salariés du Conseil départemental qui travaillent sur ce site et les salariés des autres collectivités, Région, Bordeaux Métropole et Ville de Bordeaux. De la même manière, nous devrions mettre en cohérence et ce serait forcément plus intéressant le pôle du CHU de Bordeaux avec celui de l'Université, nous aurions une expérience encore plus large. Je pense qu'également nous devrions analyser ces PDE qui sont des documents tout à fait passionnants en prenant en compte l'âge des salariés, mais aussi leur sexe, car les femmes ne sont pas en nombre égal, loin de là, dans ces collectivités, et ont des contraintes différentes. À partir de ces PDE, nous voyons que nous pouvons identifier les grandes masses de salariés qui viennent vers ces pôles de manière centripète et en repartent, bien évidemment, de manière centrifuge. J'ai quelquefois des réserves sur le télétravail, en particulier pour les femmes parce que souvent il se double d'activités variées, et qu'il les sépare du lien social que constitue l'équipe de travail ; nous ne devons pas vouloir le généraliser. À l'inverse, je proposerais volontiers à ces collectivités d'installer dans les zones d'où viennent de très nombreux salariés des sortes de plateforme de coworking qui leur permettraient de ne pas faire seuls les derniers kilomètres pour se rendre à leur travail, et qui pourraient être, pour d'autres salariés, le point de départ d'un covoiturage. Enfin, cela donnerait de l'activité dans des zones périphériques, ce qui pourrait avoir un caractère intéressant. Je pense qu'il y a beaucoup à espérer de ces plateformes de travail, déplacées, mais, néanmoins, en équipe.

De la même manière, je crois que plusieurs l'ont dit, dont Monsieur PUJOL, est-ce qu'il ne faut pas réfléchir à cette obligation que nous nous sommes faite pendant des années de mettre toutes les structures au centre des villes ou au centre des métropoles ? Je prendrai un exemple un peu bizarre : c'est le Grand Parc de Bordeaux, le quartier du Grand Parc. Dans les années 70, quand il a été créé, il était pratiquement en périphérie, considéré comme tel puisqu'installé sur des marécages qui paraissaient encore loin du centre. Jacques CHABAN-DELMAS avait voulu qu'il y ait une grande collectivité à l'intérieur, à la fois pour créer de l'emploi, mais aussi pour que les salariés n'aient pas à se déplacer. C'était la Caisse d'assurance maladie. J'y ajouterai, bien sûr, des équipements sportifs, etc. Remarquons que ce projet, que cette possibilité d'installer dans telle commune ou dans telle autre des pôles d'attractivité peuvent avoir un rôle identitaire très important, être source de fierté, et d'autre part, bien évidemment régler différemment les flux de déplacement.

Un point que je tiens à souligner dans ces PDE - moi aussi, je restreins beaucoup la surface de mon intervention - c'est la place insuffisante, je dis bien la place insuffisante donnée aux véhicules électriques et aux facilités que nous devons leur faire, et en particulier vers les salariés pour qu'ils puissent les acquérir à des prix plus accessibles, et aient envie de les acheter pour cette raison. Je donne un exemple : nous pourrions mettre la force de frappe de nos collectivités - pour la Mairie et la Métropole, 9 000 salariés - pour obtenir des entreprises françaises, moi, je donne la préférence à celles-ci, des prix

très favorables puisque ce serait un achat en groupe. Nous pouvons aussi donner, comme pour le covoiturage, des préférences de stationnement à ce type de véhicules dans les garages des collectivités, mais il faut aussi, et je trouve que Bordeaux est formidablement en retard, multiplier les bornes pour que les personnes trouvent, là encore, un intérêt à ces véhicules électriques. C'est un espoir très réel, moins de stress, moins de bruit, moins de pollution. Il y a des esprits chagrins qui les remettent en cause, mais il est certain que nous ne pourrions pas tous circuler facilement en vélo, il faut prendre en compte le réel, ici aussi. Dans mon temps de Ministre, j'avais calculé que c'était 50 % des personnes qui ne le pouvaient pas. Par ailleurs, il faut quelquefois accepter l'idée que, dans un couple, deux parents travaillent à très longue distance l'un de l'autre et ont besoin de facilités particulières.

J'en termine, je crois que je n'ai pas parlé plus longtemps que les autres.

M. Vincent FELTESSE : Tu es une femme, aussi !

Mme Michèle DELAUNAY : Je ne suis qu'une femme et, comme vous le savez, on interrompt beaucoup plus les femmes que les hommes mais je suis sûre que dans cette Assemblée, vous ne saurez tomber dans ce piège trop facile.

M. le Président Alain JUPPÉ : Vous voyez, j'ai résisté à la tentation, mais je n'y suis pas tombé.

Mme Michèle DELAUNAY : Je vous en remercie.

M. le Président Alain JUPPÉ : Je voudrais bien me garder de limiter les temps de parole puisque nous avons décidé de faire une séance exceptionnelle pour que tout le monde puisse parler à satiété. Seulement je vous rends un peu attentif au fait qu'il est 20 heures, que nous avons un autre débat sur le logement ensuite... Cela dit, minuit, moi, cela ne me dérange pas, je n'ai rien à faire ce soir. Mais n'oublions pas que nos collaborateurs, présents avec nous, sont des citoyens comme les autres et qu'ils ont aussi une vie de famille.

Bien, alors, je continue. Monsieur TURBY et ensuite nous passerons à Monsieur HURMIC, Monsieur CHAUSSET, Monsieur FELTESSE et Madame BOUDINEAU.

Allez, Monsieur TURBY.

M. Alain TURBY : Monsieur le Président, mes chers collègues, à voir la file d'attente parmi les intervenants, il n'y a pas de doute sur la priorité de ce dossier de la mobilité. En substance, voilà ce que je voulais vous dire ce soir en essayant d'être bref.

Il y a quelques mois les maires de la Rive droite étaient réunis à Artigues-Près-Bordeaux en conférence territoriale. Un directeur général adjoint de notre établissement a soutenu devant nous que le bouchon de l'A10 était le 25^e bouchon de notre agglomération. Mes chers collègues, si ce bouchon est le 25^e, je voudrais bien voir les 24 autres. D'ailleurs, je suis prêt à financer à cet agent et à toute personne qui penserait la même chose, une nuit d'hôtel à Saint-André-de-Cubzac en lui fixant l'objectif de rejoindre Mériadeck le lendemain pour une arrivée à 9 heures du matin. Si ce sont les mêmes qui pensent que la fermeture du Pont de pierre n'a pas de conséquences sur le quotidien des citoyens de nos communes de l'autre rive, j'ai envie de leur dire que la mobilité de notre agglomération ne doit pas se penser uniquement sur des tableaux Excel. Oui, peut-être, y a-t-il le même nombre de personnes sur des vélos que dans les voitures qui fréquentaient

le Pont de pierre, mais de là à penser qu'ils viennent d'Ambès, d'Ambarès ou de Carbon-Blanc, il y a un pas que je ne franchirai pas. Quel est le constat ? Les choix antérieurs ont fait de Bordeaux, Mérignac et Pessac des polarités économiques fortes. Je laisserai mes collègues de la Rive droite préciser ce chiffre pour leurs communes, mais dans la globalité, nous savons que 80 % des actifs de nos communes travaillent en dehors de nos territoires, et à 70 % sur la Rive gauche.

Deuxième constat : notre économie s'est tertiaisée. Cette économie de service entraîne une mobilité des salariés qui ne se limite pas à un aller-retour domicile-travail. Cette situation fait que si le déplacement en transport en commun est parfois envisageable pour aller travailler, assurer les rendez-vous de la journée paraît parfois plus compliqué, encore plus si la zone de déplacement du salarié dépasse les frontières métropolitaines.

Troisième constat : en prenant le tram à Bassens, Carbon-Blanc par exemple, pour peu que l'on arrive à le prendre parce que moins bondé que les autres, le temps de trajet pour gagner le centre de Bordeaux est supérieur à 45 minutes, ce qui fait que nos administrés mettent généralement plus d'une heure pour rejoindre leur entreprise en voiture ou en transport en commun.

Quatrième constat : les 3 premiers constats formulés font que nos administrés continuent à utiliser leur véhicule personnel pour se déplacer. Alors assez logiquement, je me permets d'enfoncer une porte ouverte en disant clairement qu'avec un pont en moins, cela marche forcément moins bien. Je sais que notre établissement a entamé une série de projets structurants permettant de répondre à long terme à certains des enjeux liés à ce dossier. Mais quoi faire dans l'immédiat pour répondre aux attentes de nos administrés ? On parlait tout à l'heure du problème du logement. Compte tenu de la situation à Carbon-Blanc, nous avons pris la décision d'imposer dans nos discussions avec les promoteurs, deux places de parking par logement supérieur au T2, cela tant que la situation des transports en commun ne s'améliore pas. Bien sûr, j'ai conscience du travail effectué par notre établissement en termes d'équipements en la matière, mais sont-ce là les seules solutions envisageables ? Je ne le pense pas. Vous n'y manquerez pas, je vais moi aussi, parler du TER et vous donner deux chiffres comme l'a fait mon collègue Michel HÉRITIÉ tout à l'heure. 12, ce sont les minutes qui séparent la Gare de Sainte-Eulalie / Carbon-Blanc et celle de Bordeaux Saint-Jean. 6, ce sont les minutes qui la séparent de Cenon Pont-Rouge. Il est impératif d'obtenir l'accroissement du nombre des trains desservant nos communes. Lorsque nous le demandons à la SNCF, on nous répond : « Il n'y a pas assez d'usagers ». Sauf que s'il n'y a pas de trains, il n'y a forcément pas d'usagers. C'est la fameuse histoire de la poule et de l'œuf. Dans la Gare de Sainte-Eulalie Carbon-Blanc, passent 4 trains le matin et 4 trains le soir. Ceux du matin sont trop souvent en retard et bondés. Ceux du soir sont trop souvent annulés. Et cela étonne la SNCF que les usagers ne restent pas sur les quais tels des vaches bien maigres qui regardent les trains passer dans leur gare, mais sans vraiment s'y arrêter. Et le Conseil régional, son soutien est pour le moins timide en la matière, voire inexistant.

Puisque je ne me limiterai pas à ces constats amers, je souhaiterais faire quelques propositions.

La première est totalement utopique, mais je ne peux m'empêcher de penser qu'elle pourrait faire bouger les lignes, c'est le cas de le dire. Tant que nous n'atteindrons pas un cadencement raisonnable dans nos gares, je suggère de taxer tous les trains de passagers qui y passent sans s'arrêter.

La deuxième est un peu plus liée à ma délégation métropolitaine. Comme vous me l'avez demandé, Monsieur le Président, notre démarche de ville intelligente doit répondre prioritairement aux questions de déplacement. C'est ce que je me suis attaché à faire en travaillant à un certain nombre de projets. Je vous rassure, je ne les citerai pas tous. Nous avons notamment obtenu le financement européen du projet C-The Différence qui s'appuie sur le système GERTRUDE pour avertir les usagers de l'optimisation du trafic par la gestion des feux tricolores. De même, nous soutenons les initiatives privées comme l'application de covoiturage de proximité Boogi, regardez les panneaux d'information lumineux, souvent on y fait référence.

Enfin, nous soutenons le Laboratoire d'innovation urbaine Bordeaux Métro Pulse dont la ligne directrice fixée est la mobilité comme sujet principal de travail.

Mais c'est sur un dernier point de ma délégation que je souhaite faire une proposition. Un sujet vous est cher, mes chers collègues, celui du déploiement de la fibre optique. Aujourd'hui, plus de 50 % des logements de notre Métropole peuvent bénéficier du raccordement à l'Internet à Très haut débit. Si les usagers ont accès à la fibre, ceux qui ont une activité permettant le télétravail peuvent davantage le faire avec le débit internet lié à cette technologie. C'est pourquoi, même si je comprends que la fiscalité locale est liée à des règles nationales, peut-être pourrions-nous trouver des leviers pour inciter les entreprises par une fiscalité avantageuse à faire le choix du télétravail. Je comprends bien l'impact sur le volet de nos recettes, mais cela aura aussi un effet positif sur nos dépenses liées à la voirie.

Dernière proposition, Monsieur le Président qui, je sais, pourrait ne pas vous plaire, mais en attendant que toutes nos propositions de ce soir voient le jour, je suis de plus en plus convaincu de la nécessité de rendre aux usagers de la Rive droite, toute la Rive droite, la possibilité de se rendre au travail et de rentrer chez eux en empruntant le Pont de pierre, pourquoi pas en limitant les horaires d'accès entre 6 heures et 9 heures 30 le matin et entre 16 heures 30 et 20 heures le soir. C'est une proposition qui me semble équilibrée pour le bien de tous.

Voilà mes chers collègues pour ma modeste contribution à ce débat. Je vous remercie.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci. Comme je l'ai déjà dit, je tiendrai un Comité de pilotage du Pont de pierre dans les 15 premiers jours de janvier et nous verrons si la réouverture de ce Pont, dont on connaît la très grande fluidité bien-sûr à toutes les heures de pointe, le matin comme le soir, changerait véritablement la situation.

Monsieur TURON.

M. Jean-Pierre TURON : Vous avez pu le remarquer, pour le moment, il y a beaucoup de convergence dans la majorité des interventions. Je ne doute pas que la balle au centre va changer un petit peu la tonalité. Je partage beaucoup d'interventions qui ont été faites, aussi, je n'interviendrai que sur deux ou trois points. J'insisterai en particulier en effet sur l'attitude volontariste qu'il faut avoir par rapport à la SNCF et avec la Région pour donner pleinement leurs fonctions aux gares qui existent.

Simplement un petit reproche, c'est que tout à l'heure, dans les premières interventions, il n'y avait que les gares de la Rive gauche qui existaient et qui ont été citées, il n'y en avait aucune de la Rive droite. Or, vous savez que c'est quelque chose d'extrêmement important pour nous, parce que nous pensons que c'est, je ne dis pas l'unique solution, mais la solution qui est, normalement et techniquement, la plus facile à mettre en œuvre.

Encore faut-il que les différents partenaires finissent par partager cette volonté. Je sais qu'en Métropole, des efforts ont été faits, mais ils n'ont pas toujours été partagés en particulier par la SNCF. Il est urgent véritablement de mettre tous les acteurs face à leurs responsabilités.

Le deuxième point sur lequel je voulais appuyer, c'est l'importance du stationnement d'une manière générale qui corrobore aussi ce que Monsieur DUPRAT a indiqué tout à l'heure, à savoir qu'il nous faut peut-être et certainement réviser totalement ou revoir notre Schéma de transport en commun. A partir des ruptures de charge que sont les points de stationnement, mais hors rocade, des cars express, des bus... peu importe comment on va les appeler, bref une sorte de navette pourrait aller, sur une distance raisonnable, rejoindre les différents points de redistribution des différents trafics.

A ce niveau-là, pour les poids lourds, la question se pose. En effet, les stationnements pour les poids lourds qui ne font que traverser, passer de la rocade à l'international ou vers d'autres régions de France, qui n'intéressent pas la Métropole, sont impensables. Il faut qu'ils soient retenus peut-être à certaines heures, mais beaucoup plus loin, et s'il y a des stationnements pour poids lourds qu'ils ne soient liés qu'à ceux qui ont une fonction dans la Métropole.

Toujours sur la question du stationnement, cela a été un peu évoqué par différents collègues, c'est l'exigence qui doit être plus grande par rapport aux résidences, aux lotissements où l'on construit. Cela me paraît tout à fait essentiel.

Quant au vélo - parce qu'on me reprocherait sinon de ne revenir qu'au tuyau même si pour les vélos aussi, c'est un tuyau - au niveau des pistes cyclables, il manque pas mal de continuités. Je voudrais également dire que si on a commis une erreur coupable, et quand je dis « on », ce n'est pas forcément « nous » mais peut-être aussi ceux qui ont misé sur le « tout voiture » à une époque, le haro sur la voiture me paraît être une erreur. Tout ce qui est extrême, pour moi, ne permet pas de résoudre véritablement les problèmes du quotidien. Il faut un bon équilibre, sans idéologie pour / contre, avec d'abord le souci de satisfaire les besoins.

M. le Président Alain JUPPÉ : Monsieur HURMIC, Monsieur CHAUSSET, Madame BOST, Madame MELLIER.

Mme Claude MELLIER : Je reviendrai sur un point particulier. Diverses interventions dont celle bien sûr de Max GUICHARD, mais d'autres ont mis en évidence que le rail peut être une réponse aux difficultés de déplacement, une réponse immédiate et efficace. Nous pensons, bien entendu, à la ligne de ceinture qui peut contribuer à répondre en partie aux difficultés que nous rencontrons. L'étude sur les enjeux de desserte ferroviaire sur la Métropole va dans ce sens. Ce qui nécessite de construire des gares et des haltes comme cela a été évoqué rapidement, Médoquine et le Bouscat, donc de créer des gares et non d'en fermer, alors que, comme nous le savons, il y a des menaces très fortes sur la gare de Caudéran. Construire des gares, mais aussi aller vers un véritable plan de communication qui mette en valeur cet outil qu'est la ligne de ceinture, qui actuellement est très peu connue par nos concitoyens. Beaucoup ont donné aujourd'hui des repères au niveau des distances. Je vais le faire également. En effet, qui sait aujourd'hui que la halte d'Arlac est à 8 minutes de la Gare Saint-Jean ? Que la Gare de Caudéran est à 11 minutes de la Gare Saint-Jean ? Alors beaucoup ici sont intervenus pour rappeler effectivement ce peu de temps, si on utilisait le chemin de fer, que l'on mettrait pour se rendre d'un endroit à un autre. L'infrastructure est une réalité, mais elle génère des contraintes d'exploitation avec des ralentissements imposés par les

dégradations liées au défaut d'entretien et ceci, c'est une réalité à laquelle il faut faire face. Sa réfection s'impose pour faciliter les déplacements urbains accessibles.

L'autre point, c'est sur le fret, nous nous sommes exprimés récemment dessus. Je rappelle brièvement que 15 % des véhicules qui circulent sur la rocade Est sont des poids lourds. Cela implique que de vraies dispositions soient prises en s'appuyant notamment sur la structure d'Hourcade, une gare de triage qui doit jouer son rôle face au flux de transit de marchandises. L'objectif, c'est de faire que les marchandises se tournent vers le rail et que la SNCF assume son rôle d'opérateur fret en y mettant les moyens financiers. Nous vous avons, Monsieur le Président, sollicité sur cette question pour la tenue d'une table ronde afin qu'effectivement, ensemble, tous les acteurs abordent cette question liée au fret ferroviaire. C'est une interpellation de notre part en direction du Gouvernement et de la représentation nationale qui ne peut se limiter à pointer les défaillances de l'opérateur public. Tout le monde en parle, c'est une réalité, mais il nous faut aller plus loin en faisant des propositions et précisément en proposant de transférer les marchandises de la route vers le rail.

Enfin, dernier point, plus que jamais le rail apparaît comme un outil opérant et surtout d'avenir pour répondre aux besoins de mobilité. De ce fait, il me semble nécessaire que l'on cesse de supprimer les voies ferrées sur notre agglomération. Partout où des voies sont créées autour de nous, des opérateurs réagissent parce que, précisément, ils sont eux aussi, pour l'activité économique attachée au rail et à son exploitation.

M. le Président Alain JUPPÉ : Monsieur SUBRENAT.

M. Kévin SUBRENAT : Bonsoir, Monsieur le Président, bonsoir à toutes et à tous. D'abord, sachez que je suis ravi de réveiller avec vous ce soir. Je vais essayer d'apporter ma pierre à l'édifice. Comme vous le savez, malheureusement à Ambès, on y va et on n'y passe pas, donc c'est difficile d'apporter une pierre à l'édifice quand la question se situe sur les communes voisines, mais j'espère que leurs maires ne m'en voudront pas parce que je ne les ai absolument pas consultés, c'est le but d'un débat, notamment la Commune de Bassens. La Commune d'Ambès, en tous les cas, est prête à sacrifier une partie de son FIC (Fonds d'investissement communal) pour aménager une voie dédiée aux bus notamment la 91. Même si elle a une vitesse commerciale exceptionnelle, elle peut encore s'améliorer parce que forcément cela fait entonnoir entre Bassens, Carbon-Blanc, toutes ces zones-là où les administrés qui viennent de la Rive droite de la Dordogne s'engorgent sur les quais. Le matin, je vous promets que c'est parfois difficile d'essayer de trouver un chemin sur un rond-point. Il y aurait vraiment une amélioration à faire sur les transports en commun parce qu'aujourd'hui force est de constater, pour l'avoir pris il n'y a pas très longtemps, que l'on met autant de temps en bus qu'en voiture. Les gens ont alors souvent tendance à privilégier leur véhicule.

Ensuite, le fret. Personne n'en a parlé, on a quand même réalisé 20 millions d'euros de travaux sur la voie fret de la presqu'île d'Ambès, et aujourd'hui vous savez combien il y a de trains de fret qui viennent sur la presqu'île par semaine, enfin sur Ambès en tous les cas ? Il y en a un par semaine. On a réalisé 20 millions d'euros pour un train par semaine. Cette voie sert pour le fret, mais on a prouvé dans le cadre d'Agora qu'elle pouvait aussi amener des voyageurs. Là pareil, c'est une volonté politique de la Métropole, mais pas que, parce que l'on sait très bien que la Région gère tout ce volet ferroviaire et c'est vraiment intéressant de créer quelque chose sur cette zone pouvant capter le flux qui arrive, je le dis encore, de la Rive droite de la Dordogne.

Autre élément, Monsieur TURON disait tout à l'heure qu'il y a peut-être eu quelques torts par le passé. Pour moi, il y en a un, c'est d'avoir fermé la bretelle d'accès à la rocade et au pied du Pont d'Aquitaine de la Commune de Lormont.

C'est vrai que cette bretelle d'accès mène directement au pied du Pont d'Aquitaine et serait potentiellement à rouvrir. Je vous remercie à toutes et à tous et je vous souhaite une très bonne soirée.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci. Il y aura un accord évident à trouver dans ce domaine.

Monsieur FELTESSE.

M. Vincent FELTESSE : Monsieur le Président, chers collègues, ce débat est à la fois intéressant et frustrant. Intéressant parce qu'il y a un certain nombre de propositions que je peux partager, ou pas. Frustrant parce que l'on voit bien qu'il ne s'agit pas que de mobilité ce soir. Il s'agit de : Quel modèle de développement ou de non-développement, nous voulons pour la Métropole bordelaise ? Est-ce qu'il faut continuer à construire ou est-ce qu'il faut moins construire ? Est-ce qu'il faut revoir l'aménagement du territoire économique à l'intérieur de la Métropole, ou à l'extérieur ? Ce sont toutes ces questions qui poussent de plus en plus pour entrer dans la sphère publique et, dans les interventions des uns et des autres, nous voyons bien que nous sommes en permanence sur ces deux registres et que nous allons continuer comme cela durant les mois qui viennent.

Je voudrais partir de trois constats partagés ou non, mais qui me semblent importants.

Le premier est peut-être celui auquel je tiens le plus, c'est que nous avons réussi collectivement mais que c'est fragile. J'entends bien les difficultés d'embouteillage. J'entends bien la flambée des prix des loyers, mais je vous mets au défi de voir ailleurs en France, une ville et une métropole qui ont connu un tel dynamisme, construit autant de kilomètres de tramway, fait autant de franchissements et dont aujourd'hui nous récoltons les fruits, notamment en matière économique avec des implantations d'entreprises qui viennent de l'extérieur. Cela a mis du temps, mais cela arrive. Et vraiment, je vous alerte collectivement par rapport aux discours que nous tenons les uns et les autres. Revoir le PLH (plan local de l'habitat), cela mettra des mois ou des années. Faire un nouveau SDODM, aussi. Changer l'image de notre Métropole pour que l'on soit moins accueillant, là, la rupture peut être quasi immédiate et le fait que nous ayons pris de l'avance sur Toulouse, Nantes, Lyon avec cette bonne réputation économique peut disparaître assez vite.

M. le Président Alain JUPPÉ : Bravo !

M. Vincent FELTESSE : Et donc il y a quelque chose de très subtil et de très fin à faire. Bien sûr, on ne peut pas continuer exactement comme par le passé parce que nous sommes presque débordés par notre succès. Mais vraiment, vraiment je vous mets en garde contre la tentation d'un virage trop brusque qui ferait qu'il y aurait une sortie de route et nous mettrions des années, voire des décennies, à revenir sur le devant de la scène nationale. On a assez souffert de la léthargie de Bordeaux et de sa Métropole pour ne pas gâcher le bien extrêmement précieux que nous avons construit collectivement, les uns et les autres, depuis des années. Ceci vraiment, vraiment, est important.

Deuxième point, je parle comme ancien Président de la CUB, maire d'une commune périphérique pendant des années, Blanquefort. Moi, j'ai quand même acquis une conviction. Il n'existe pas en termes de mobilité de tuyau magique. Nous en avons fait énormément. En revanche, il y a une espèce de métabolisme des mobilités qui existe. C'est peut-être trop théorique, un peu poétique, mais c'est ainsi que cela fonctionne. On pourra continuer à aligner les uns et les autres des idées plus ou moins bonnes, mais si on ne comprend pas comment cela fonctionne, je pense que les difficultés continueront. Pour savoir comment, il faut rentrer dans le détail du vécu des habitants de la Métropole et de l'extra-métropole. J'avais fait une comparaison dans un Conseil précédent sur le paradis, le purgatoire, l'enfer. Je vous redonne les chiffres : à l'intérieur des boulevards, il y a 150 000 habitants, tous bordelais. Entre les boulevards et la rocade, il y a 300 000 habitants. Entre la rocade et les frontières de la Métropole, 300 000 autres habitants. Dans l'aire métropolitaine qui ne fait pas partie du périmètre administratif, 250 000 habitants et le tout fait le million de l'aire métropolitaine. Ces quatre types d'habitants n'ont pas le même vécu. Je pense qu'il faut que nous rentrions dans le détail de cette donnée. De même, ils n'ont pas le même vécu selon la profession qu'ils exercent, selon leurs contraintes. Ce n'est pas la même chose d'être aide-soignant ou cadre dans une *start-up*. Ce n'est pas la même chose d'avoir 18 ans ou 75 ans. De même, les rythmes de la ville, mais je pense qu'un consensus est en train de se faire, sont extrêmement différents. Il y a une saturation pratiquement toute la journée sur le tramway, mais je suis désolé, il n'y a pas une saturation toute la journée sur la rocade. À certains moments de la journée, on peut se déplacer en voiture à l'intérieur de la Métropole sans trop de difficultés. Il faut que nous analysions finement tout cela.

Je voudrais conclure mon propos par 7 propositions précises qui peuvent être appliquées dans les 36 mois qui viennent.

Premier point, quitte à vous décevoir, je ne pense pas que le Syndicat mixte sera la solution à tout. En revanche, je pense qu'il est fondamental que le Président de la Région, le Président du Département et le Président de la Métropole se voient très régulièrement, sur cette question, avec des avancées concrètes.

M. le Président Alain JUPPÉ : C'est le syndicat mixte. C'est ce que j'appelle le syndicat mixte.

M. Vincent FELTESSE : Ah oui, alors si c'est un syndicat mixte politique avec ce niveau de responsabilité, c'est une bonne chose. Ce matin, nous étions au Conseil d'administration d'Euratlantique. Pourquoi Euratlantique avance ? Parce qu'il y a un bon niveau de responsabilité. À l'inverse, pourquoi Movable n'avance pas assez ? Parce que les gens n'ont pas le bon niveau de responsabilité. Ce syndicat mixte politique, mais pas technique, devra aller sur le court et le moyen termes. Et sur la question du TER, sur la Métropole bordelaise... oui, bien sûr je suis favorable au « RER » (Réseau express régional) bordelais, mais en même temps, il ne faut pas avoir d'illusions. Financièrement, la Métropole devra aussi contribuer. Sinon la Région qui a 12 départements ne mettra pas plus que cela dans le déficit à l'intérieur de la Métropole. Elle a 11 autres départements, il y a 1 milliard de régénérations et on continuera à avoir un jeu de ping-pong.

Deuxième point, je pense que c'est aussi consensuel, il faut faire pression beaucoup plus fortement sur l'État qui nous balade depuis une dizaine d'années : utilisation de la bande d'arrêt d'urgence, piste cyclable sur le Pont François-Mitterrand, parking pour les poids lourds. Tout ceci est dans les soutes de l'État depuis peut-être pas 10 ans, mais, en tout cas, depuis 2011.

Troisième point, on est d'accord sur le Bureau des temps. Il faut mettre les moyens sur lui. C'est peut-être même la priorité, y compris les moyens humains. Je ne sais pas combien de cadres de la Métropole sont concrètement sur cette question-là, mais je ne suis pas sûr qu'ils soient très nombreux.

Autre point, on ne l'a pas évoqué, mais on va avoir cette discussion début 2018, c'est la question du financement. Il y a deux pistes, l'écotaxe régionale et en tout cas la contribution de la Région, du Département et de la Métropole, c'est évoqué. Il y a un autre sujet, même si je suis minoritaire sur la question, le travail sur le péage urbain non discriminant socialement. Au moins, allons sur une étude sérieuse puisqu'un péage urbain fait entre 15 et 20 % de trafic en moins.

Autre point consensuel, la régionalisation du Port de Bordeaux.

Autre sujet moins consensuel, la politique du stationnement métropolitain. Dans toutes nos interventions, à un moment, on parle du stationnement. Je pense qu'il y a des gains d'efficience à faire.

Dernier point, je rejoins tout à fait ce que dit Christophe DUPRAT sur la nécessité de remettre à plat les circuits bus. C'est pour cette raison qu'en son temps, j'étais sceptique sur une DSP (Délégation de service public) trop longue parce que je pensais bien qu'à un moment, il allait falloir renégocier. Peu importe, on l'a votée, mais on a vu le saut en avant fait quand on a changé de délégataire. En tout cas, je pense que ce qui a été très pertinent en 2011 doit être revu avec la DSP en 2018 ou 2019. Merci beaucoup.

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

M. Gérard CHAUSSET : Monsieur le Président, mes chers collègues, d'abord je voulais vous remercier de ce débat. Et puis, je pense que c'est vraiment l'occasion d'échanger. C'est vrai que des points de vue divers ont fait jour. Pour dire simplement les choses, je me sens quand même plus proche de la dernière intervention, juste avant moi, que de la première après vous, Monsieur JUPPÉ.

Après avoir participé aux échanges des Assises qui se sont tenues le 24 octobre, je vais vous faire part de ma contribution, assortie de propositions. Elle porte sur des aspects généraux, mais également locaux avec comme objectif de réduire l'utilisation de la voiture et du transport routier, émetteurs de gaz à effet de serre.

Je voulais juste dire un point parce que j'ai l'impression qu'il y a une forme de faux procès. Je ne crois pas qu'il y ait ici des gens, des élus en tout cas, qui soient pour une ville sans voitures. On ne veut pas de ville sans voitures. On veut réduire son usage. C'est déjà très important. C'est déjà très dur. Réduire l'usage de la voiture, ce n'est pas une ville sans voitures. Cela a été dit à plusieurs reprises : 60 % des déplacements se font en voiture. On est à un petit peu moins de 50, mais en valeurs relatives puisque le nombre d'habitants augmente ; ce n'est donc pas sûr qu'il y ait moins de voitures, on le voit bien, On arrive à grignoter un peu, mais l'objectif, ce n'est pas une ville zéro voitures, c'est simplement de réduire son usage, notamment en fonction du changement climatique, et je trouve un peu dommage que l'on passe ceci sous silence. On doit se préoccuper du quotidien des gens, mais on doit aussi se préoccuper de la planète.

Le trafic poids lourds ne cesse de croître avec 90 % de parts de marché. Je rappelle que le Grenelle de l'environnement fixait comme objectif 25 % de fret, nous sommes tombés à

10 % et nous sommes le seul pays en Europe à avoir ce chiffre. Là, il y a une vraie difficulté.

Sur les déplacements en voiture, cela a déjà été dit à de multiples reprises, 50 % des déplacements font moins de 3 km, 75 % font moins de 5. Cela a été rappelé dans le cadre des Assises de la mobilité. D'ailleurs, c'était, je pense, une très bonne initiative. Ainsi, les bouchons, comme on dit, sont le fait principal des déplacements locaux. Je ne nie pas le trafic poids lourds qui a une influence sur la rocade, mais cela a été mentionné d'ailleurs, la rocade n'est pas bouchée tout le temps. J'y reviendrai bien sûr. Cette situation participe également, il faut le dire, cela a été très peu évoqué, de la pollution atmosphérique, et c'est très important. Il y a des conséquences sanitaires majeures.

Ce qui m'a frappé jusqu'ici dans ce débat, c'est qu'un certain nombre de personnes ont dit : « Oui, il manque d'infrastructures, ceci, cela », mais personne ne s'est vraiment posé la question « Pourquoi on en est là ? ». C'est quand même une question. Est-ce que tout le monde a failli ? Certains ont dit : « On a pris du retard ». Pourquoi on en est là ? Je pense que c'est le fruit d'une histoire. Il faut essayer de comprendre ce qui s'est passé. Il ne s'agit pas de dire : « On n'a pas fait assez d'infrastructures ». Je pense que c'est le fruit de 50 ans d'aménagement, suite à l'après-guerre. En 68, ces chiffres sont connus, la Gironde avait 1 million d'habitants. Bordeaux 266 000, soit 26 % de la population. En 90, la Gironde 1 200 000 habitants, Bordeaux 210 000, soit 17 % de nos populations. Et je ne vais pas refaire tout le détail. En 2014, Bordeaux a regagné des habitants, mais cela ne fait que 16 % de la population et 32 % de Bordeaux Métropole. Ce qui signifie qu'en une cinquantaine d'années, Bordeaux a perdu quand même en densité et les gens sont allés à Mérignac, Pessac, Belin-Beliet et partout. Créon, par exemple, c'est l'image d'un petit village. Or, le canton de Créon, c'est 45 000 habitants. Il n'y a pas d'usines à Créon, donc ils viennent tous ici.

Une des causes principales de cette situation - il ne s'agit pas de critiquer l'état aujourd'hui de la situation - c'est un étalement urbain très important. Vous me direz : « C'est pareil ailleurs ». Non, c'est plus fort qu'ailleurs. Si on compare à Lyon, c'est beaucoup plus fort, même si Lyon a eu cette tendance aussi à la dédensification de sa ville. Les effets ont été plus forts. Donc, aujourd'hui, on prend cet effet de plein fouet parce que nous avons deux phénomènes supplémentaires. On a le phénomène du développement de la grande distribution qui a une très grande influence ici. 30 % de plus de surfaces commerciales que la moyenne nationale, c'est-à-dire aspirateur à voitures. C'est vraiment un phénomène qui nous a beaucoup marqués et puis, je pense qu'il y a eu aussi une absence d'investissements sur le transport collectif du moment où on a défait le tramway jusqu'au moment où on l'a remis. Rien n'a été fait en gros dans le transport collectif pendant une quarantaine d'années. Aujourd'hui, on a un bateau qui est allé très loin, c'est très, très difficile dans notre agglomération et en Gironde, de vivre sans voiture. Mais ce n'est pas pour cela qu'il faut la monter au pinacle. Ce n'est pas parce que dans les Conseils de quartier les gens grondent et disent : « On ne peut pas stationner, il y a des bouchons » que l'on doit forcément leur emboîter le pas parce que moi, je n'entends pas que ces remarques. On entend aussi dans la démocratie locale beaucoup de gens qui se plaignent de l'insécurité routière, on n'en parle jamais, de l'excès de vitesse, de la prédominance de la voiture. Il y a des gens qui râlent parce qu'ils ne peuvent pas se garer, mais il y a des gens qui râlent parce qu'ils voudraient rouler autrement. Je pense qu'il y a là quelque chose à revoir. Et moi, je n'ai pas envie, même si je respecte cette personne, de revenir à l'ère Pompidou. Ce n'est pas là le débat. Il y a quand même suffisamment de débats scientifiques, d'études qui nous alertent sur ce sujet.

La situation que nous vivons aujourd'hui, pour moi, c'est un phénomène physique. Nous avons généré un mode de vie très complexe à vivre sans voitures. C'est de cela qu'il faut essayer de sortir et le débat, il est philosophique aussi. Est-ce que l'on veut accompagner à nouveau ce système, ou est-ce que l'on veut essayer de s'en sortir ? La voiture, c'est le symbole de la liberté, certes, mais c'est le symbole de la liberté contre le symbole du collectif, de la solidarité que peuvent représenter d'autres modes. Tous ces éléments d'ailleurs, qu'ils soient positifs ou négatifs, viennent aggraver la situation. Cela a été dit par Vincent FELTESSE aussi, il y a l'attractivité de la Métropole. C'est un phénomène plutôt positif, mais c'est 18 000 personnes qui arrivent en Gironde tous les ans et même si on est à moins 50 % de déplacements en voiture, évidemment, on a quand même plus d'habitants et plus de gens qui y circulent.

Aujourd'hui, il y a eu de vrais succès grâce au tramway, au nouveau réseau de bus en 2011, tout ce qui a été fait, cela a été mentionné. On a réussi à grignoter, mais c'est vrai que nous n'avons pas réussi franchement à changer la donne. Ce n'est pas une raison pour revenir en arrière.

Concernant mes propositions, je ne vais pas m'appesantir sur le grand contournement. Vous le savez, je ne suis pas d'accord avec cette solution. Et puis même si j'étais d'accord, même si on décidait de le faire aujourd'hui, de toute façon, c'est une solution à 15 ans, à 20 ans. Donc, elle n'aura aucune incidence sur le quotidien des gens alors que tout le monde veut s'occuper de ce point.

Monsieur le Président, moi je serais prêt à voter votre délibération si vous détachiez le GPSO et le grand contournement. Vous pourriez faire un vote à part parce que ce sont des projets qui sont plutôt sur le long terme et qui ne concernent pas vraiment le quotidien tel qu'on veut le mener aujourd'hui. Sinon, je m'abstiendrai.

Quelques propositions. D'abord, sur le sujet, j'accueille avec satisfaction le fait que vous ayez la volonté d'interdire la circulation des poids lourds à certaines heures. C'est une suggestion que j'ai faite dès 2003 et je pense que là, il faut vraiment que l'on mène le combat en face de l'État. L'État doit nous rendre des comptes, doit rendre des comptes à la Métropole sur la rocade. Je pense qu'il y a là un bras de fer à mener. Ce n'est pas possible de continuer ainsi. Quand les accidents poids lourds se multiplient pour non-respect des règles de distance, c'est bien de la responsabilité de l'État qui ne fait pas respecter le Code de la route. Il suffit d'aller sur la rocade pour voir que tous les camions sont à « touche- touche » alors que normalement, il y a une règle de sécurité. Ce n'est quand même pas normal qu'une profession quelle qu'elle soit, puisse, au grand jour, s'affranchir des règles. Et de temps en temps, il y a des accidents. Il y a un mois, quatre poids lourds se sont rentrés dedans, l'agglomération a été complètement bloquée. Le vendredi soir, des gens ont loupé des trains, des avions. Des enfants n'ont pas pu être récupérés à la garderie. C'était le bazar. Tout simplement parce que les poids lourds ne respectent pas les règles de sécurité. Donc, nous devons aller chercher l'État sur le sujet, de façon beaucoup plus musclée.

Sur le bouclage de la 3 voies, je suis d'accord, il faut le faire rapidement maintenant que nous avons commencé et si on ne fait pas le grand contournement, tant mieux, à mon sens. On dit la 3 voies, mais ce n'est même pas la 3 voies. Sachez quand même, Monsieur le Président, que la rocade va avoir 4 voies, avec la bande d'arrêt d'urgence. Donc, si avec la bande d'arrêt d'urgence, plus la 3^e voie, on n'arrive pas à avoir une rocade intelligente au XXI^e siècle avec le GPS, le numérique, la vidéosurveillance, il y a quelque chose qui ne fonctionne pas. Il y a le covoiturage. Cela a été relevé par Brigitte TERRAZA. Il y a plein de sujets, les cars express. On livrerait 4 voies comme ceci ?

Alors, rebelote, 2 ans, 3 ans après, on aura le même problème. Donc, il faut vraiment avoir des voies dédiées. Il n'y a pas d'autres solutions. Moi, la proposition que je vous fais, Monsieur le Président, c'est de mettre en place un groupe de travail de quelques élus sur la rocade intelligente. On ne peut pas passer à côté de ce sujet, sinon, les mêmes causes reproduiront les mêmes effets.

Une autre proposition, je vais entrer dans le concret, encore plus concret, c'est celle du plan de déplacement. On va en voter un demain. Le Bureau des temps, aussi. Il y a eu le Grenelle des mobilités où des pistes ont été proposées. Moi, je fais une proposition qui est un peu triviale. Je vous en ai déjà parlé en aparté, Monsieur le Président, c'est de dire : on réunit les cinq grands patrons de Mériadeck. Il y a vous, vous êtes Maire et Président de Bordeaux Métropole, il y a le Préfet, le Recteur, plus Monsieur ROUSSET et Monsieur GLEYZE.

Une intervenante : Pas de femme !

M. Gérard CHAUSSET : On va essayer d'en trouver une. Non, mais franchement, ce n'est pas une histoire de femme. Peut-être que ce sera une Préfète.

Si on réunit ces cinq « patrons » ou « patronnes », c'est plusieurs milliers d'emplois administratifs qui sont sous vos ordres, sous votre gestion. N'y a-t-il pas là moyen de faire bouger les lignes ? Ce que je propose tout simplement, c'est d'autoriser une harmonisation du pointage du badgeage, arriver plus tôt, arriver plus tard, partir plus tôt, partir plus tard, pouvoir badger à partir de 7 heures, pouvoir badger jusqu'à 10 heures, peut-être c'est un peu trop, 9 heures et demie, par exemple, pouvoir partir à 15 heures et rester jusqu'à 19 heures. Là, on aurait un vrai effet levier qui pourrait concrètement désaturer le tramway, favoriser le covoiturage entre entreprises ou employeurs différents. Là, on aurait vraiment la possibilité de jouer sur les effets. Moi, ce que je propose c'est de faire une expérimentation. Je comprends qu'il y ait des problèmes de production. Il y aura, bien sûr, plein de problèmes de gestion des ressources humaines, mais je pense que le jeu en vaut la chandelle. Cela ne semble pas forcément extraordinaire au XXI^e siècle. On pourrait aussi envisager la lecture des mails au domicile avant d'arriver au bureau. Il y a tout un tas de systèmes intelligents qui pourraient permettre la réponse à l'étalement urbain, notamment celui de l'étalement des horaires. Je pense que vous pourriez le porter, Monsieur le Président, en tout cas que la Métropole pourrait le porter.

Trois dernières propositions. Moi, je crois énormément en la promotion du vélo à assistance électrique. Il y a déjà beaucoup de choses qui se font à la Métropole.

M. le Président Alain JUPPÉ : On y croit tous.

M. Gérard CHAUSSET : Je propose d'augmenter la prime à l'achat et de la cibler sur les salariés et les actifs pendant 2 ans de façon à créer un effet levier. Pourquoi ? Parce que le vélo électrique, c'est 10 km en 30 minutes. Je prends, par exemple, Martignas. De la Mairie de Martignas à la Mairie de Bordeaux, c'est 17 km. En vélo électrique, c'est 45 minutes. C'est imbattable. On a là une vraie intermodalité à mettre en œuvre.

Pour terminer, je suis tout à fait d'accord, le TER ne fonctionne pas bien. Je pense qu'il y a un vrai souci aujourd'hui, c'est la ligne du Verdon. La ligne de Bordeaux Le Verdon est une ligne menacée. C'est un patrimoine qui est en déshérence. Donc, cette ligne est à deux doigts d'être fermée. C'est une variable d'ajustement et tous les efforts qui ne seront pas faits, ce seront autant de voitures qui vont revenir sur la rocade.

Dernier point sur les cars express ; c'est quelque chose que j'ai proposé, il y a quelques années, c'est intéressant à condition de prévoir des retours tardifs. Entre Blaye et la Buttinière, 55 arrêts en TransGironde. Cela ne peut pas marcher. Et pareil, le dernier retour, c'est à 18 heures, 18 heures 30. Si vous voulez partir le matin en bus...

M. le Président Alain JUPPÉ : Pour ce soir, c'est râpé.

M. Gérard CHAUSSET : Voilà, si vous voulez partir le matin en car, il faut être sûr de rentrer le soir.

Je vous remercie Monsieur le Président.

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

M. Pierre HURMIC : Monsieur le Président, mes chers collègues, le débat est passionnant. J'aimerais toutefois rappeler que nous allons devoir, dans quelques instants, voter sur la contribution de Bordeaux Métropole aux Assises de la mobilité.

Pour notre part, le Groupe des Écologistes, pour lequel je prends la parole, va s'attacher à répondre précisément à la question qui nous est posée aujourd'hui et je vais essayer de vous expliquer les raisons pour lesquelles notre Groupe n'entend pas voter sur les priorités que vous assignez à cette contribution aux Assises de la mobilité.

Vous avez fixé en priorité n°1, même si cela ne ressort pas clairement des débats que nous avons aujourd'hui, la réalisation du grand contournement autoroutier de Bordeaux et la poursuite de la LGV GPSO au Sud de Bordeaux. Deux projets d'infrastructures anciens, coûteux et qui ne répondent absolument pas aux besoins quotidiens de nos citoyens. Ces priorités nous semblent en décalage total avec l'esprit et la finalité assignés aux Assises de la mobilité. En effet, la Ministre des Transports, Madame Élisabeth BORNE, au terme d'un discours qualifié par elle-même de discours de rupture avec les politiques de transport du passé, a pris soin de préciser à plusieurs reprises que ces Assises devaient porter, je cite, sur « l'optimisation des infrastructures existantes, sur la fin des grands travaux pharaoniques trop souvent ou mal financés, sur la priorité au transport du quotidien et aux mobilités du XXI^e siècle tout en évoquant un droit à l'expérimentation de solutions innovantes ». Ajoutant même, je cite toujours, « Les citoyens ne nous demandent pas en priorité des TGV ou des autoroutes, mais des solutions pragmatiques pour leur trajet de tous les jours ». Vous ne devez pas entendre les mêmes citoyens, Monsieur ANZIANI.

Ces deux projets précités vont aussi à l'encontre des engagements pris au début du mois de juillet dernier par le Chef de l'État et par ses deux Ministres de la transition écologique et des transports annonçant la fin des grands travaux d'infrastructures routières et ferroviaires, et la priorité nouvelle à donner aux transports du quotidien. Ils sont enfin incompatibles avec les engagements climatiques internationaux souscrits par notre pays et par le plan climat de notre Métropole. Faut-il préciser que ces deux projets climaticides ont très peu de chance de voir le jour. Il faut quand même, de temps en temps, être réaliste.

Le grand contournement autoroutier de l'agglomération par l'Est cette fois-ci, déjà condamné en 2007, suite aux prescriptions environnementales et climatiques issues du Grenelle de l'environnement n'a pas plus de chance de prospérer que son prédécesseur qui passait par l'Ouest, et ce, pour les mêmes raisons. En toute hypothèse, il n'est pas une réponse à la thrombose actuelle de la rocade, vu son échéance à 20 ans. Ne nous

isolons pas non plus localement à réclamer avec acharnement cette infrastructure d'un autre âge que le Président du Conseil régional, lui aussi, condamne, en ces termes, « Une liaison par barreau autoroutier des autoroutes existantes n'est pas réaliste ». « Ce projet autoroutier n'est pas un schéma compatible avec la COP 21 ». C'est le Président du Conseil régional qui parle. Propos de condamnation proches de ceux tenus par le Président du Conseil départemental, Monsieur GLEYZE, je cite, « Dérouler du bitume ne changera pas les problèmes de congestion, il faut changer les comportements ». Le nouveau Préfet, Didier LALLEMENT ne me semble pas davantage enthousiaste vis-à-vis de ce projet en déclarant, je cite toujours, « Créer un barreau autoroutier mettrait 20 ans, il faut imaginer des solutions à l'échelle de temps de nos concitoyens pour qu'ils voient des changements concrets ». Ce que je vous demande, Monsieur le Président, c'est que nous sortions par le haut de cet acharnement solitaire en renonçant à cette impasse autoroutière.

Quant à la LGV GPSO au Sud de Bordeaux, cessons aussi cette obstination, même si cette fois-ci, vous êtes sur les mêmes rails que le Président ROUSSET, mais en total désaccord avec le Président GLEYZE. Au moment où la protection de la biodiversité et des milieux naturels est devenue une préoccupation majeure, pensez-vous moderne et judicieux d'artificialiser 4 830 ha de zones naturelles, des forêts, terres agricoles et viticoles pour permettre à la SNCF de gagner au mieux 30 minutes entre Bordeaux et Hendaye et Bordeaux et Toulouse ?

Le bilan coûts - avantages de l'opération ne vous semble-t-il pas déséquilibré comme le Conseil d'État risque de le juger dans quelques semaines ? Pourquoi refuser la priorité nouvelle voulue par le Gouvernement consistant à préférer désormais aux LGV coûteuses sur les plans financiers et environnementaux et sur lesquels circulent 10 % de la clientèle ferroviaire, les trains du quotidien que sont les TER qui transportent quant à eux 90 % de la clientèle de la SNCF ? La SNCF couvrant 10 % de l'ensemble des déplacements dans notre pays, le TGV assure 10 % de ces déplacements, c'est-à-dire 1 % des déplacements totaux des Français. Pourquoi, là aussi, vous acharner alors que des solutions ferroviaires moins coûteuses sur tous les plans existent ? Nous regrettons fortement que ces projets soient jugés comme prioritaires et présentés en premier dans la contribution que vous nous proposez. Il nous faut des solutions pragmatiques pour les trajets de tous les jours. Il faut changer de point de vue et raisonner à partir de l'utilisateur et non plus des infrastructures. C'est-à-dire passer d'une logique d'équipements à une stratégie des mobilités. Il n'y a pas de solutions miracles, mais une multiplicité de solutions existantes.

À cet égard, je dois le dire, certaines propositions formulées en deuxième partie, hélas, de la contribution de Bordeaux Métropole requièrent notre assentiment total. Je peux en citer quelques-unes. Nous approuvons totalement la demande d'interdiction de circulation des poids lourds de transit sur la rocade aux heures de pointe ou encore le développement des voies dédiées au covoiturage. Nous formulons, en ce qui nous concerne, ces propositions depuis 2006 et elles figurent aussi dans une motion adoptée par la CUB en 2013 sans aucune suite. Que de temps perdu depuis. Ces deux aménagements nécessaires de notre rocade sont tout aussi réalistes qu'urgents et d'ailleurs l'État n'y semble pas du tout hostile.

Nous sommes également favorables à la mise en œuvre de réseaux ferroviaires d'agglomération. Il nous faut rénover et développer les lignes ferroviaires du quotidien que sont les TER dont la fréquentation a chuté dans notre région plus qu'ailleurs. Les responsables du Conseil régional sont obligés d'admettre que le développement de la LGV n'a pas permis l'amélioration des dessertes TER promises, mais a, bien au contraire, impliqué leur détérioration. La fréquentation des TER a chuté de 6 % dans notre région.

Si la Région s'était attelée avec le même acharnement que nous à sauver ces TER, celui que nous avons mis pour les transports collectifs métropolitains, je pense que la situation serait moins désastreuse qu'elle ne l'est aujourd'hui.

Nous sommes également favorables à des TER d'agglomération cadencés. Cela a été dit, Monsieur HÉRITIÉ l'a rappelé à juste titre. Outre les gains de temps, je dois le dire, car ce point n'a pas été signalé, les TER émettent en moyenne 20 grammes de CO₂ au kilomètre parcouru par passager transporté, alors qu'une voiture, en parcours urbain, en émet 206.

Nous souhaitons aussi la mise en place d'un grand plan national pour le développement du feroutage. Je veux rappeler ici que la part du train dans le transport de marchandises est de 40 % en Autriche, 23 % en Allemagne, 10 % en France et 2 % dans notre région. La part du ferroviaire décroît en France alors qu'elle augmente dans les pays européens voisins, en Allemagne et au Royaume-Uni notamment. Ici, nous avons les sillons sous-utilisés, les équipements comme Hourcade, et il n'y a pas de raison que le feroutage décline. Ce déclin du fret n'est pas inéluctable. Il nous faut clairement condamner, mais je sais que vous ne le ferez pas, la politique ferroviaire de notre pays qui a sacrifié le fret ferroviaire sur l'autel de la grande vitesse.

Nous partageons aussi votre souhait de voir l'État inciter au développement du vélo, même si on en a un peu parlé ici, notamment via le lancement d'un plan national pour le développement de l'usage du vélo. De l'aveu même de la Ministre, le vélo est le sujet qui a été le plus abordé lors de ces Assises. Nous insistons sur la nécessité de généraliser l'indemnité kilométrique vélo sur la Métropole en regrettant que notre plan de déplacement qui concerne quand même 9 000 agents n'ait pas choisi d'expérimenter cette voie innovante. Nous savons qu'elle est efficace. Elle permet le doublement du nombre de salariés cyclistes et son coût est immédiatement amorti par les retombées, notamment en termes de santé publique puisqu'elle entraîne une réduction des arrêts maladie de l'ordre de 15 %.

Je ne veux pas oublier non plus la marche à pied qui est également une alternative sérieuse à l'usage de la voiture en ville. Je pense qu'il faut faire des efforts pour la sécuriser davantage.

J'ajouterai brièvement à ces propositions que nous attendons aussi de l'État, cela n'a pas été dit, mais je le dis, la relance de l'écotaxe poids lourds abandonnée en 2014 au prix d'une invraisemblable gabegie d'argent public et d'un message désastreux lancé aux citoyens. Nous attendons aussi une incitation forte en direction des collectivités locales pour qu'elles maîtrisent mieux les deux plans de déplacement en leur demandant de rééquilibrer les trafics automobiles dans le temps, voire le Bureau des temps que nous avons déjà abordé et en encourageant le télétravail, les horaires décalés, le covoiturage, le péage positif. Nos collectivités devraient être exemplaires sur ces terrains innovants à travers leur PDE.

Nous approuvons, bien sûr, l'impulsion à la création d'un Syndicat mixte des transports. Il est temps que la Région, le Département et la Métropole discutent ensemble. Je pense que s'il fallait fixer une priorité à notre réunion, la priorité des priorités, et je suis en désaccord total avec Monsieur FELTESSE, ce serait bien celle-là : que ce syndicat mixte puisse voir le jour très rapidement. Je note d'ailleurs qu'aujourd'hui les 3 collectivités que je viens de citer vont proposer trois contributions aux Assises de la mobilité, différentes, opposées, incompatibles parfois. Il eut été cohérent que soient travaillées ensemble des

priorités communes pouvant être partagées. Un Syndicat mixte des transports nous y aurait aidés.

Enfin, dernier point, nous attendons un soutien réel envers les initiatives locales tendant à proposer de nouveaux dispositifs de mobilité innovants et là, nous sommes vraiment dans le cadre défini par la Ministre des Transports pour ces Assises de la mobilité. Il est regrettable que nous soyons passés à côté de cet impératif en cherchant à tout prix à prioriser des projets d'un autre âge.

J'ajoute enfin que poursuivre dans nos choix des priorités décalées par rapport au cadrage gouvernemental peut nous priver de la manne de 500 millions d'euros que la Ministre des Transports envisage de ponctionner sur le grand plan d'investissement 2018-2022 afin de financer les projets innovants.

Pour ces raisons, nous voterons contre cette contribution.

M. le Président Alain JUPPÉ : Madame BOST.

Mme Christine BOST : Merci Monsieur le Président. Il est 20 heures 45, 50. Cela fait près de 3 heures de débat. Je pense que l'on aurait pu faire 4 fois le tour de la rocade, malgré la thrombose à cette heure.

M. le Président Alain JUPPÉ : À cette heure-ci.

Mme Christine BOST : Même entre 18 heures et 19 heures, je pense que l'on aurait pu faire au moins un tour. Rassurez-vous, je ne vais pas reprendre tout ce qui a été dit, excellemment dit, par un certain nombre de collègues, je voudrais juste apporter un complément d'information.

D'abord dire, avec la casquette du Département, que bien sûr le Conseil départemental a aussi très envie que le Syndicat mixte se mette en place parce que, même si nous avons perdu la compétence transport collectif, nous avons encore de nombreuses compétences en termes de mobilité. Je crois pouvoir dire, sous le contrôle de notre collègue, Isabelle BOUDINEAU et de notre collègue Vincent FELTESSE, qu'au moment de la séance plénière du mois de mars, devraient être portés au Conseil régional les statuts du futur Syndicat mixte. Cela veut dire que le dossier avance relativement bien. C'est une bonne nouvelle, je crois que nous pouvons l'enregistrer.

Moi, ce que je voudrais dire, c'est que nous n'avons pas tellement parlé d'aménagement global, d'aménagement du territoire. La position du Département, cela a été un peu évoqué par Patrick PUJOL et par Vincent FELTESSE, c'est bien évidemment de faire en sorte que nous contribuions à la non-thrombose de la Métropole, en portant aussi le développement d'un certain nombre de communes périphériques, via bien sûr l'armature urbaine du département, en confortant les secteurs polycentriques de notre département de la Gironde. Faire en sorte aussi que les richesses soient partagées et éviter justement qu'il y ait trop de relations pendulaires entre le hors métropole et la métropole, même si bien sûr la Métropole doit pouvoir continuer à faire vivre son attractivité. Voilà, Monsieur le Président, j'ai été très brève.

M. le Président Alain JUPPÉ : Je vous en donne acte, et Madame DELATTRE va faire la même chose.

Mme Nathalie DELATTRE : Je vais essayer, Monsieur le Président, mes chers collègues. Je voudrais tout d'abord saluer la qualité du travail de Michel LABARDIN et de ses services ainsi que le débat collectif que vous nous permettez ce soir. Il y a de nombreux axes pertinents qui sont à plus ou moins long terme. Pour beaucoup d'axes, ils ont des échéances qui se comptent en mois, mais pour d'autres, en années. C'est le cas, par exemple, du projet GPSO. Je suis partisane aujourd'hui de surseoir à ce projet parce que c'est un investissement démesuré et il nous faut aujourd'hui sécuriser et optimiser les transports du quotidien qui se sont énormément dégradés et que la SNCF n'arrive pas à remettre en état. Alors que si nous le faisons, cela pourrait aujourd'hui constituer une offre intéressante qui pourrait relever les défis que nous nous posons pour beaucoup ce soir.

En ce qui concerne notre rocade, c'est vrai qu'aujourd'hui nos concitoyens sont fatigués moralement et physiquement par la situation. Cela a des répercussions sur leur vie de famille, sur leur vie de travail. Oui, les tiers-lieux sont effectivement une très bonne solution, mais malheureusement tout le monde ne pourra pas se dématérialiser et la voiture ne disparaîtra pas de sitôt. D'abord parce que même si elle est source de tracas, elle est aussi un symbole de liberté et que beaucoup ne sont pas prêts à prendre les transports en commun, mais à continuer malheureusement à prendre leur voiture. Il faudrait donc aujourd'hui trouver des mesures urgentes. C'est vrai que, dans le plan, nous avons plusieurs axes qui sont quand même à très grandes échéances, alors que la problématique se pose tous les jours.

Alors en termes de propositions, nous avons eu un débat pendant l'Euro 2016, Monsieur le Président, en Préfecture avec ses services, nos techniciens Métropole et Mairie. Nous réfléchissions, à ce moment-là, à ne pas amener les poids lourds jusqu'au centre routier à certaines heures puisqu'il y avait les matches à proximité, au Stade Matmut. Une idée s'était faite sur l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute en amont des péages. En attendant que ces grands parkings puissent se faire, cette rétention pourrait être efficace si on la faisait sur des plages horaires de 2 heures le matin et 2 heures le soir. Sachant que les péages peuvent permettre de réintroduire, de façon cadencée, les poids lourds dans la circulation. J'aurais pu vous parler aussi de l'urgence à faire les travaux sur le Pont François Mitterrand, la suppression de la piste cyclable, mais aussi l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence côté Rive droite à Bordeaux avec une priorité pour les conducteurs qui se rendent sur Bordeaux puisqu'aujourd'hui on peut mettre de Latresne à la Gare Saint Jean jusqu'à 50 minutes pour faire quelques kilomètres et pour arriver à ne pas trouver de place à la gare.

Je voulais aussi vous parler de la régionalisation du port, mais je pense que vous nous permettrez d'avoir aussi un débat sur ce dossier. Merci.

M. le Président Alain JUPPÉ : Madame BOUDINEAU.

Mme Isabelle BOUDINEAU : Oui merci Monsieur le Président, je voudrais, pour commencer, dire à Gérard CHAUSSET, Pierre HURMIC et Madame DELATTRE que détacher GPSO de la problématique du fret et du train du quotidien, c'est un non-sens. Je ne sais pas comment on peut vous faire passer les études pour que vous les lisiez enfin, mais vraiment ce n'est pas possible. J'ajoute que ce qui est climaticide, c'est de préférer l'avion au TGV. Quand on voit que la ligne Bordeaux - Paris a gagné 75 % de passagers et que derrière, c'est la navette avion qui fonctionne de moins en moins, souhaitons cela aussi pour Toulouse. Et ne pas voir la dimension européenne de ce projet, c'est quand même assez navrant.

Je voudrais aussi, faire comme Christine BOST, prendre une autre casquette que celle de Conseillère métropolitaine, à savoir celle de la Région. Elle a été beaucoup citée ce soir et elle a été une cible un peu facile. Je crois que l'on a beaucoup entendu de « Yaka Faucon » sur les TER, comme s'ils n'avaient aucun coût et comme si la Région pouvait tout faire de sa propre volonté. Je rappelle que la Région met plus de 300 millions sur l'exploitation des TER et plus de 50 millions sur la régénération des voies qui, normalement, n'est pas de sa compétence. C'est certain, de toute façon, pour mieux se comprendre et pour mieux s'écouter, il faut ce Syndicat mixte des transports, c'est une urgence, et Christine BOST l'a dit, les statuts sont quasiment finalisés. Il y a un Comité de pilotage le 8 janvier qui doit y mettre les dernières touches. La première plénière qui interviendra à la Région devrait les voter et donc, au printemps, on devrait pouvoir porter ce Syndicat sur les fonts baptismaux.

J'ajoute, Monsieur le Président, que vous dites réclamer ce Syndicat depuis 2014, mais vous omettez de préciser quand même que nous avons eu une fusion de trois régions et que ce n'était pas une mince affaire. C'était trois immenses territoires qui font de la Région Nouvelle Aquitaine la plus grande de France avec 12 départements et le devoir impérieux d'assurer une solidarité entre ces divers territoires, dont certains sont en décrochage, noté par les statistiques quand l'agglomération, elle, est en plein essor. Donc, oui, cela prend du temps, mais on y arrive.

Dernière chose, la Région doit composer avec un opérateur compliqué, horriblement coûteux et pas toujours efficace, c'est la SNCF. Elle connaît, à l'heure actuelle, d'énormes problèmes de ressources humaines. Elle n'arrive pas à faire front devant l'ensemble des chantiers qui lui sont demandés. Je citerai le chantier de la gare de Pessac Alouette qui a trois ans de retard parce que la SNCF a d'autres grands travaux à mener ailleurs, qui ont été jugés plus prioritaires. On a également de très mauvaises surprises sur l'inflation des coûts annoncés par SNCF Réseau. Il y a eu un Comité de pilotage sur Le Bouscat, pas plus tard que le 13 novembre. On annonçait 2 millions de travaux et, quelques semaines après, on a reçu un nouveau devis avec 3 millions supplémentaires de surcoût sur ces travaux. On a vraiment un énorme problème avec ce partenaire qu'est la SNCF et dire que tout peut aller très bien en s'appuyant sur la SNCF, c'est quand même assez faux vu ce que l'on constate à l'heure actuelle.

Voilà ce que je voulais ajouter.

M. le Président Alain JUPPÉ : Très bien.

Mme Isabelle BOUDINEAU : Juste sur l'exploitation des trains puisqu'il paraît que c'est très facile que les trains s'arrêtent dans toutes les gares. Si on veut capter des populations, par exemple, à Libourne, il faut que certains trains aillent directement à Saint-Jean ou à Cenon. Sinon, s'ils s'arrêtent partout, les gens ne les prendront pas et les Libournais retourneront à leur voiture.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci Madame. Je ne sous-estime pas vos difficultés avec la SNCF et ne voyez pas de pique lorsque je dis que la mise en place du Syndicat des transports a été longue. Je ne me suis pas personnellement formalisé de lire, sous la plume du Président de la Région, que la Métropole n'avait pas de visée globale sur sa stratégie de développement, et avait négligé d'anticiper sur son développement. Je n'ai pas réagi.

Alors, avant-dernier inscrit, Monsieur GARRIGUES.

M. Guillaume GARRIGUES : Oui, merci Monsieur le Président. Je vais être extrêmement rapide puisque c'est seulement une demande très précise.

On est tous d'accord sur le fait qu'effectivement, il faut mettre en place des Bus à Haut Niveau de Service interurbains. Ma demande est très précise et elle peut être réalisée tout de suite, ce sera beaucoup plus rapide que d'attendre des investissements extrêmement lourds sur le ferroviaire. J'aimerais que l'on se réunisse rapidement avec les services pour voir où on peut mettre des couloirs de bus parce que ce qui est extrêmement long, aujourd'hui, c'est l'approche vers la Métropole. Les bus sont rapides hors Métropole, mais dès qu'ils entrent sur le territoire métropolitain, ils perdent beaucoup de temps. Si on veut que ces liaisons soient rapides, il faut que, dès maintenant, on se voie et que l'on fixe sans délai où on peut mettre des couloirs de bus, des parkings pour que les bus puissent se connecter au tram. Et clairement, si on rate le coche aujourd'hui, on ne pourra pas mettre des couloirs de bus partout et on n'aura pas une offre qui sera efficace et compétitive pour les habitants qui habitent loin de la Métropole.

M. le Président Alain JUPPÉ : Monsieur CAZABONNE.

M. Alain CAZABONNE : J'ai écouté très attentivement. Moi, j'avais compris que cette réunion était faite pour avoir une espèce de philosophie de la politique des déplacements et non pour entrer dans tous les détails, tels que ceux que j'ai entendus, alors que des groupes de travail vont se réunir pour que justement chacun explique ses propositions, et pour voir ce qui est faisable. Là, j'ai assisté effectivement à plein de propositions certainement toutes intéressantes, mais, à mon avis, ce n'était pas le lieu de développer tout ceci. Je pensais que nous étions plus sur une philosophie.

Moi, j'ai juste deux, trois réflexions. J'ai entendu tout à l'heure, je ne sais plus si c'était Vincent FELTESSE ou Gérard CHAUSSET qui parlait de la philosophie du développement de l'agglomération. Moi, j'ai connu – je suis là depuis longtemps - le risque de l'étalement de l'agglomération. On s'est tous dit : « On va la recentrer un peu sur son cœur sans employer ce mot affreux de « densifier » parce que dès que l'on dit ce mot, effectivement je rejoins Alain ANZIANI, il y a des problèmes politiques derrière et cela devient extrêmement compliqué.

Vous connaissez tous la célèbre phrase « L'énergie la moins chère est celle que l'on ne consomme pas ». Eh bien les kilomètres les moins coûteux sont ceux qui ne sont pas réalisés. Pourquoi je dis ceci ? Parce que - je crois que c'est Madame BOST qui l'a formulé à l'instant - il y a une nécessité d'essayer de créer des opérations qui permettent aux habitants de ne pas trop se déplacer. Déjà qu'il y a suffisamment de problèmes avec tous les services de l'État qui disparaissent. Je ne sais pas chez vous, mais à Talence, si vous voulez aller à la Sécurité sociale, à La Poste, à la CAF (Caisse d'allocations familiales), aux Impôts, désormais il faut aller en centre-ville et donc il y a multiplication des déplacements. Donc essayons de recréer, ce qu'a dit aussi Madame DELAUNAY avec l'histoire du Grand Parc, des entités. Cela amène à privilégier - et je crois que c'est Gérard CHAUSSET qui l'a exprimé - le béton au bitume. Je sais que cette formule que je répétais constamment agaçait parfois certains de mes opposants, mais c'est vrai, il faut faire le choix dans la réflexion du futur... Toutes les mesures dont on disposait, jusqu'à présent, c'était pour les 5, 6, 7 ans, mais dans le futur il faut réfléchir entre l'urbanisme et le déplacement, à ce que doit être la priorité. Je citerai un seul exemple et après, je m'arrêterai. On avait tenté une expérience à Talence consistant à consulter les habitants sur les grandes tours et on avait pris l'exemple de Raba, 80 logements, 4 cubes de 20. On avait invité les habitants à réfléchir au futur. Et on s'est rendu compte qu'ils ont pris les cubes, ils ont joué, ils sont intelligents, ils ont vu que s'ils mettaient les 80 logements

4 fois en bas, cela faisait 4 fois plus de terrains. Donc ils nous ont dit : « Les tours, on n'est pas contre à une condition : il faut que ces espaces soient aménagés avec les commerces, une école, une crèche. Bref, tous les services ». Et je pense que la réflexion que l'on devrait avoir, c'est celle-là, comment l'urbanisme du futur nous permettra d'avoir moins de déplacements, y compris au quotidien.

M. le Président Alain JUPPÉ : Voilà une belle conclusion pour ce débat. Le jour où on ira vers le béton sans le bitume, il faudra m'expliquer par où on y arrive. C'est une autre question.

Je voudrais me réjouir de ce débat extrêmement riche et remercier tous ceux qui y ont contribué. Je voudrais remercier aussi ceux qui ont rappelé que, depuis 20 ans ou un petit peu plus, notre établissement public a fait un effort d'investissement considérable. Je crois que c'est Max GUICHARD qui l'a dit, et c'est pour moi d'ailleurs l'occasion de remercier nos services. J'ai entendu dire aussi qu'il fallait être proche des gens. Nous le sommes tous, en tant qu'élus, mais nos fonctionnaires sont aussi des citoyens. Je dois dire qu'ils ont fait au fil des années un travail tout à fait remarquable pour mener à bien les projets qui étaient les nôtres.

Deuxième remarque, je me réjouis aussi de constater que, je ne veux pas être trop optimiste, la plupart des idées qui ont été évoquées dans ce débat sont dans le projet que vous a présenté Michel LABARDIN. Il n'y a que deux oppositions sur deux points importants : opposition des Verts sur le GPSO et le contournement. Je ne retirerai pas ces propositions. Je suis convaincu qu'à échéance de 20 ou 30 ans - et on ne peut pas à la fois nous reprocher de ne pas anticiper et puis, ensuite, de voir trop loin - on ne fera pas l'économie, d'une manière ou d'une autre, je ne sais pas où il sera, d'un contournement qui permettra de traiter le trafic de transit international Nord - Sud Atlantique.

De même, le GPSO, je partage tout à fait ce qu'a dit Madame BOUDINEAU : opposer les transports du quotidien et la grande vitesse est en soi une caricature ou un peu de manichéisme parce que je constate que la LGV transporte aussi les gens qui vont quotidiennement travailler un peu plus loin. Et deuxièmement, la réalisation des sillons à grande vitesse, on le sait très bien, aurait dû, si la SNCF avait fait son job, libérer des sillons pour le fret ferroviaire et pour d'autres transports. Là-dessus, je resterai sur les propositions qui ont été faites.

Je voudrais ensuite vous adresser deux mises en garde et la première consistera à reprendre presque mot pour mot ce qu'a dit Vincent FELTESSE. L'image d'une agglomération comme la nôtre est excellente. On a mis du temps à la construire. Il a fallu beaucoup d'efforts. Elle peut se détruire en quelques mois. Quand je vois ou que je lis quotidiennement des articles sur la flambée des prix immobiliers, c'est devenu un marronnier dans la presse. Quand je vois aussi que notre agglomération est la plus congestionnée de France, je me demande pourquoi il y a des gens qui ont encore envie d'y venir. Comment expliquez-vous l'attractivité exceptionnelle de Bordeaux si c'est un enfer ? Mais peut-être que cela va finir par être crédible. Peut-être que les gens de l'extérieur vont l'entendre et qu'à ce moment-là, notre problème sera résolu parce que si nous cessons d'être attractifs, nous n'aurons plus à avoir un débat sur la mobilité dans l'agglomération. Je vous mets en garde là-dessus. Pas de... comment on dit en français ? « *Bordeauxbashing* », c'est un peu cela qu'il faut dire.

Deuxième mise en garde, vous savez qu'un des personnages les plus éminents, le plus éminent de la République a expliqué qu'il n'était pas le Père Noël. Eh bien, nous non plus,

nous ne sommes pas le Père Noël. Ni moi, ni vous. Donc, ne sortons pas de ce débat en faisant prendre des vessies pour des lanternes. Quand j'entends dire que notre SDODM n'est pas assez ambitieux, et qu'il faut aller beaucoup plus loin, on ne le fera pas. Nous n'aurons pas les moyens de faire beaucoup plus de lignes de tramway ou de lignes de Bus à Haut Niveau de Service que celles que nous avons déjà décidées parce que c'est considérable, ce sont 8 lignes nouvelles et vous connaissez les contraintes budgétaires qui sont les nôtres.

Par ailleurs, ne pas faire prendre des vessies pour des lanternes, c'est aussi être conscient que nous ne sommes pas les seuls acteurs dans ce domaine. Quand j'entends dire : « Décidons ce soir de faire le grand contournement ». OK. Mais qu'est-ce qui se passe demain ? Rien. Puisque le grand contournement, c'est l'État qui en sera le maître d'ouvrage. Quand j'entends dire : « Il est impératif d'obtenir de la SNCF qu'elle améliore les TER et qu'elle ouvre des gares, ou qu'elle joue pleinement son rôle dans le fret », très bien. On va proclamer ce soir : « Nous exigeons de la SNCF que... ». Si c'est le message que nous allons délivrer à nos concitoyens, nous ne serons pas longtemps crédibles.

Qu'est-ce que j'en tire comme conclusion ? Je vous propose trois choses. D'abord, il y a un plan stratégique qui est notre contribution aux Assises de la mobilité. Il a été bien préparé. Cela a été un gros travail sous l'impulsion de Michel LABARDIN, avec la participation d'autres Vice-Présidents, l'implication de nos services. Je crois qu'il tient bien la route, il est cohérent et je vous le présente tel qu'il est.

Deuxièmement, je vous propose d'adopter, sous une forme ou une autre, je ne sais pas si c'est une motion ou pas, mais en tout cas une déclaration solennelle demandant une rencontre rapide du Président de la Métropole, du Président de la Région, du Président du Conseil départemental pour mettre en place le Syndicat mixte des transports. Cela ne devrait pas poser de problèmes puisqu'il paraît que c'est dans les tuyaux.

Troisièmement, il faut travailler à court terme, j'en ai bien conscience parce que la stratégie que nous avons développée, parfois ce sont des résultats dans 10 ans, 15 ans ou 20 ans. Or, nos concitoyens attendent des choses pour tout de suite. J'ai sous les yeux un programme 2018 – 2019 - 2020 de mesures concrètes, j'en ai évoqué tout à l'heure quelques-unes qui permettraient, je l'espère, d'améliorer la situation à court terme.

Ce que je vous propose, et je reprends au bond la proposition d'Alain ANZIANI, c'est de créer immédiatement - enfin le 2 janvier, il y a les fêtes quand même - un groupe de travail d'un petit nombre d'élus, moins de 10, c'est-à-dire les Vice-Présidents concernés, peut-être un représentant de chaque groupe politique de notre Conseil, pour passer au peigne fin ces propositions et les transformer en un plan d'action que nous pourrions formellement adopter au mois de mars, par exemple, et qui apporterait à nos concitoyens l'idée que l'on est dans le concret, que l'on y travaille. J'ai dit tout à l'heure que beaucoup des idées évoquées étaient déjà dans le plan stratégique, il y a quand même des idées neuves qui sont apparues, et qui pourraient être introduites dans le plan de court terme. Pourquoi pas des taxis collectifs dans certains secteurs ? Pourquoi ne pas imaginer cette mesure ? ou- je ne suis pas sûr que cela se fasse en 3 ans - un péage poids lourds aux heures de pointe ? Autant je suis réservé sur l'interdiction de la circulation parce que le stockage des poids lourds va être une question extraordinairement difficile, autant on pourrait penser, avec des moyens numériques, un péage aux heures de pointe. De même, pour la gratuité et le foisonnement des parkings relais ou des parkings comme celui du Parc des Expositions. Et puis on pourrait garder la proposition de Gérard CHAUSSET, un PDA, un Plan de Déplacement d'Administrations, Ville, Métropole, Conseil régional, Conseil départemental, État sur le site de Mériadeck. C'est effectivement plus de 10 000

employés, je crois. Il y aurait peut-être là quelque chose à faire pour améliorer rapidement la situation.

Voilà mes trois propositions :

- Mettre aux voix le projet de délibération,
- Lancer un appel solennel pour la mise en place du Syndicat des transports,
- Et créer un groupe de travail opérationnel pour un plan d'action 2018 – 2019 - 2020.

Voilà ce que je vous propose. Je mets donc aux voix la première proposition, à savoir la délibération présentée par Michel LABARDIN. Qui est contre ? Qui s'abstient ? Je vous remercie.

Majorité

**Abstention : Madame MELLIER,
Madame BEAULIEU, Madame
BLEIN, Madame BOUDINEAU,
Monsieur CHAUSSET, Monsieur
FEUGAS, Monsieur GUICHARD**

**Contre : Madame BOUTHEAU,
Madame CASSOU-SCHOTTE,
Monsieur HURMIC,
Monsieur JOANDET**

M. le Président Alain JUPPÉ : Ensuite, l'appel à la constitution du Syndicat mixte. Qui est contre l'appel lancé pour l'installation rapide du Syndicat des transports ? Personne. Pas d'abstentions non plus.

Enfin, qui est favorable à l'installation de ce groupe de travail opérationnel 2018 – 2019 - 2020 sous la forme que je vous ai proposée ? Pas d'oppositions ? Allez, votons positivement pour une fois, cela fera un beau geste d'unanimité.

Je vous remercie. Ce débat n'aura pas été inutile même si tout n'est pas réglé, loin de là.

Je vous propose une petite pause pour ensuite reprendre sur le logement.

SUSPENSION DE SEANCE de 21 HEURES 12 à 21 HEURES 26

M. le Président Alain JUPPÉ : Vous avez souhaité, j'ai souhaité que nous puissions débattre de la deuxième question qui préoccupe nos concitoyens à juste titre, à savoir les tensions sur le logement. Je vais demander tout de suite à Jean TOUZEAU d'amorcer le débat en présentant la délibération qui sert d'introduction, si je puis dire.

M. TOUZEAU

(n°2) : « Observatoire de l'immobilier du Sud-Ouest (OISO) – Subvention de fonctionnement – Année 2017 – Décision – Autorisation »

M. Jean TOUZEAU présente le rapport.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci Monsieur le Vice-président. Quelques brèves remarques avant d'ouvrir le débat. Nous sommes une agglomération en tension et il serait bon que le Gouvernement le reconnaisse. En tension parce que notre démographie est à la hausse, personne ne peut le regretter et parce que comme on en a parlé déjà dans le débat sur les transports, l'attractivité de la Ville et de la Métropole est extrêmement forte.

Quelques considérations factuelles sur les loyers. J'entends parler régulièrement de flambée des loyers. L'Observatoire des loyers de la Métropole nous a communiqué un certain nombre de chiffres qui montrent qu'il y a stabilité, relative stabilité depuis 2015 avec un prix de 11 euros du mètre carré et des pointes à 13 ou 15 sur les petits logements.

Je voudrais rappeler en second lieu que les relocations sont encadrées. Le loyer en cas de relocation ne peut pas déraiper puisque la hausse est fixée ou en tout cas encadrée par les textes. Seules les premières mises en location sont libres.

Je voudrais enfin rappeler que dans le nombre de logements « commercialisés » chaque année - 7 500 l'année dernière - 35 % sont des logements locatifs sociaux dont les loyers sont réglementés. Les loyers ne sont pas libres. Vous voyez que même si, bien sûr, je le répète il y a des tensions, il faut rétablir un peu la réalité des faits.

Deuxièmement, sur la construction et les ventes de logements, une nouvelle hausse a été constatée, c'est vrai, de 7 % je crois depuis le début de l'année, avec un prix moyen de 3 800 euros du mètre carré et des stocks qui sont plutôt à la baisse. Ce qui veut dire que les logements neufs se commercialisent très vite.

Quelles sont les initiatives que nous avons prises dans ce domaine ? D'abord, nous assurer de la qualité de la construction. C'est la charte de la qualité qui a été élaborée sous la houlette de Michel DUCHÈNE, nous permettant de délivrer un label aux constructeurs qui s'engagent à respecter un certain nombre d'obligations.

Deuxième action, sur le foncier, le foncier libre, j'aimerais que Jacques MANGON, tout à l'heure ou dans un instant, nous dise le travail qu'il a entrepris avec les promoteurs pour essayer, là aussi, de peser sur la surenchère des prix fonciers. L'Établissement public foncier (EPF) régional est en place. Nous n'avons pas encore réalisé les premières opérations. Nous avons cet outil qui sera disponible. Je signale d'ailleurs que l'Établissement public Euratlantique, ce matin, dans son Conseil d'administration, a également adopté une convention avec l'Établissement public foncier régional. L'accession à prix maîtrisés, c'est une de nos difficultés. Nous avons fixé une cible de 3 000 euros du mètre carré avec les constructeurs-promoteurs. Il faudra évidemment s'assurer qu'elle est tenue.

Dans le travail qui a été fait par l'Observatoire de l'immobilier du Sud-Ouest, il y a un point quand même qui est assez positif, qui montre un certain rééquilibrage entre propriétaires occupants et investisseurs au profit des premiers. Il y a même des villes,

comme Mérignac où la part des propriétaires occupants est très sensiblement supérieure à celle des investisseurs. Ce n'est pas le cas partout, c'est vrai, mais c'est le cas dans certaines villes et cela assure une moindre augmentation des prix. Là où nous sommes relativement démunis, c'est sur l'immobilier ancien, en particulier dans le cœur de la ville centre où là, incontestablement, les logements s'arrachent à des prix qui flambent. Nous sommes dépourvus d'outils.

Quel est l'objectif que nous pouvons nous fixer face à cette situation ? Nous en avons déjà parlé. Je crois que la priorité des priorités, c'est de maintenir un rythme de construction suffisamment élevé pour que l'offre se rapproche le plus possible de la demande. Ce n'est pas facile. Parce que je vois, et peut-être cela sera-t-il exprimé dans le débat, des réticences croissantes à la densification : réticences des riverains, « Pas dans mon jardin », c'est bien connu, mais réticences aussi de certaines municipalités qui considèrent que la construction de programmes de logements importants génère des coûts en équipements publics qu'elles ne peuvent plus supporter, notamment en matière d'équipements scolaires. Il faut donc que nous soyons plus précis sur la programmation et je voudrais qu'à l'issue de ce débat, on puisse travailler à une programmation 2018 – 2019 - 2020 pour nous assurer que nous pouvons tenir le rythme de 7 000-8 000 constructions de logements. J'ai demandé à Bordeaux Euratlantique de le faire, il faut le faire aussi avec les autres grandes opérations d'aménagement de la Ville de Bordeaux et avec les opérations 50 000 logements.

Un point particulier sur le logement étudiant. La dernière rentrée a été extrêmement difficile. Nous avons dans les cartons 15 000 logements conventionnés pour des étudiants d'ici 2030. Je ne suis pas sûr que nous y arrivions. Le problème, c'est l'explosion du nombre d'étudiants. On est à 92 000 aujourd'hui tout compris et on me fait des prospectives à 120 000 étudiants parce que l'attractivité, là aussi, est extrêmement forte. C'est un problème notamment pour la ville centre puisque 50 % des étudiants habitent dans la ville centre. 65 % étudient en dehors, mais 50 % habitent dans la ville centre. Avec l'effet d'éviction d'Airbnb, nous sommes en train de mettre en place le dispositif que nous avons voté au Conseil de Métropole pour essayer d'encadrer ces locations qui se font souvent au détriment de la location pour les étudiants.

Sur le stationnement, Jean TOUZEAU en a parlé. Moi, j'ai un peu de mal à voir quelle est exactement la situation des bailleurs sociaux. Est-ce qu'il y a des disponibilités ? Est-ce qu'il n'y en a pas ? J'espère que la Conférence HLM (Habitat à loyer modéré) pourra nous éclairer.

J'ai retenu, tout à l'heure, la proposition de Patrick BOBET qui était la gratuité des stationnements dans ces programmes parce que si les parkings ne sont pas loués, ce serait astucieux de les mettre gratuitement à la disposition.

J'ai demandé aussi une révision du PLU (Plan local d'urbanisme) pour que l'on puisse revenir à une place de parking par logement parce que cette idée qu'en faisant moins de places de parking, il y aurait moins de voitures est une idée technocratique. Il faut bien le dire.

Enfin, dernière rubrique, vous l'avez évoquée, l'hébergement des personnes en situation de précarité. Il faut absolument, mais je crois que c'est en cours, concrétiser le projet que nous avons adopté en Bureau, celui des espaces temporaires d'intégration, c'est leur appellation. Il y a deux villes qui sont candidates : Mérignac et Bègles. S'il y en avait d'autres, ce serait très bien. Donc, il faut maintenant passer à l'acte dans ce domaine.

Voilà quelques réflexions préalables. Qui souhaite prendre la parole sur ce dossier ? Alors Madame BLEIN, Madame DELAUNAY, Madame CASSOU-SCHOTTE, Monsieur PUJOL, Monsieur ANZIANI, Monsieur MANGON à qui je vais demander de commencer sur la question que j'ai évoquée. Monsieur COLOMBIER, Madame TERRAZA.

Monsieur MANGON.

M. Jacques MANGON : Monsieur le Président, chers collègues, quelques mots pour expliquer la démarche que vous avez souhaité que l'on entreprenne par rapport à ce constat qui est fait notamment par l'OISO (Observatoire immobilier du Sud-Ouest).

D'abord, le constat, pour le résumer en quelques traits rapides. D'abord, une très forte augmentation de la construction de logements neufs sur la Métropole, notamment en 2016 où on a progressé de l'ordre de 25 % à peu près par rapport à l'année précédente. Cette tendance s'est maintenue en 2017.

Deuxièmement, le locatif social. On n'a pas jusqu'à aujourd'hui de problème de locatif social dans la mesure où on dépasse très largement les objectifs du PLH (Plan local de l'habitat). On est sur une tendance, comme l'a dit Jean TOUZEAU tout à l'heure, de 4 000 qui est donc de ce point de vue une garantie de loyers très corrects. On manque de logements à des prix abordables puisque si nous en faisons un peu au travers des opérations 50 000 logements, c'est encore embryonnaire. Les prix du marché libre en accession sont très loin des capacités des ménages et les dépassent complètement. Seule une minorité de nos concitoyens, en tout cas pas des primo-accédants, pas les classes moyennes inférieures, peuvent se permettre une accession libre, qui aujourd'hui se situe en prix moyens sur l'agglomération à 4 350 euros/m², parking compris. 4 350 euros/m², évidemment c'est un prix moyen. Il y a donc des zones, les zones les plus attractives ou les plus prisées, qui vont très au-delà. Donc, bien-sûr, ce n'est pas une situation que nous souhaitons entériner.

C'est la raison pour laquelle nous avons, je vous le rappelle en une seconde, adopté début janvier un programme, une stratégie foncière avec plusieurs éléments. D'abord, ce rapport prévoyait que nous adhérions à l'EPF Nouvelle Aquitaine pour lui confier ce que nous ne faisons pas tellement jusqu'à présent ou plus tellement, c'est-à-dire la constitution de réserves foncières de long terme sur l'habitat, sur l'économie, sur la nature aussi, dans la mesure où la nature pourra demain être une zone soit à préserver, soit pouvant servir de compensation.

Enfin, nous avons rénové le foncier opérationnel en modifiant à la fois nos conditions de portage et en en confiant une partie à La Fab en complément de l'action menée par les services fonciers de la Métropole.

Enfin, nous avons initié une nouvelle logique que nous n'avons pas beaucoup développée jusqu'à présent, c'est une logique de coopération foncière avec tous les acteurs du foncier. Pourquoi ? Parce que nous pensons que la collectivité n'est jamais aussi forte et puissante que lorsqu'elle fait adhérer à ses objectifs d'intérêt général, toute la partie privée de l'activité. Nous avons fait cela avec un autre pari, au travers de ce que nous avons appelé une Conférence permanente sur le foncier et l'immobilier qui a travaillé toute cette année 2017 et notamment sur le deuxième semestre, encore plus intensément. Et nous l'avons fait avec un point de vue général, une option générale en termes de méthodes qui est de considérer qu'il n'y a pas des bons acteurs et des mauvais acteurs, il y a des acteurs qui ont des logiques différentes. Le privé n'est pas à diaboliser, le public n'est pas à sacraliser. Simplement, nous, en tant que public, nous sommes

garants de l'intérêt général et nous devons faire converger vers l'intérêt général des acteurs qui ont des logiques qui leur sont propres, mais avec lesquelles on peut faire le pari de l'intelligence collective. C'est ce que nous avons fait en réunissant dans des groupes de travail *ad hoc*, à la fois les promoteurs privés et les bailleurs sociaux.

Où en sommes-nous ? Nous sommes en train de préparer des documents et de mettre par écrit un certain nombre d'engagements respectifs des uns et des autres que le Président aura à vous proposer sans doute en tout début d'année.

Quels sont les axes de travail sur lesquels nous sommes ? D'abord, je dirais que c'est peut-être l'axe essentiel, c'est celui de changer le paradigme à la base de ce qui nous paraît être une inflation foncière déraisonnable, ou en tout cas à réguler. Quel est ce paradigme aujourd'hui en vigueur pour les opérations d'aménagement ? c'est que, globalement, le foncier est assis sur la valeur projet pour toutes les opérations collectives, c'est-à-dire non pas sur la valeur du terrain acheté à l'instant *t*, mais sur la projection sur les capacités que le PLU (Plan local d'urbanisme) donnera à ce terrain. On n'achète non pas le terrain en fonction de sa valeur vénale - je reviendrai sur cette notion tout à l'heure -, mais en fonction du prix que l'on veut donner en imaginant que l'on va aménager ce terrain au maximum des capacités prévues par le PLU.

Moralité, on arrive sur des notions très inflationnistes, parce que la tendance naturelle est d'aller au maximum de ce que permet le PLU et deuxièmement, de gagner par rapport à la compétition sur le foncier qui est le nœud de la concurrence entre acteurs de la promotion et même d'ailleurs entre bailleurs sociaux, et même, opérateurs publics. Pour monter les prix et être capables d'acheter plus cher que son voisin, la seule solution, c'est de dire : « On vendra plus cher le libre », et donc on aura plus de capacités à acheter cher le foncier. Cette mécanique est infernale lorsque l'on est dans des secteurs attractifs. Il se trouve que par malchance, Monsieur le Président, vous l'avez dit tout à l'heure, Bordeaux et la Métropole sont très attractives, tout le monde s'y précipite.

M. le Président Alain JUPPÉ : Je n'ai pas dit « par malchance ».

M. Jacques MANGON : Oui, mais je le dis par provocation, « par malchance », c'est pour vous titiller. C'est, en fait, une antiphrase. Par chance, la Métropole est attractive.

Donc, il nous faut inverser complètement la mécanique, sinon nous n'y arriverons pas. Quelle est la version de la mécanique sur laquelle nous travaillons et sur laquelle nous faisons converger des opérateurs et des acteurs aux idées différentes ? C'est de changer de paradigme, c'est de passer sur une référence à la valeur vénale. Qu'est-ce que la valeur vénale ? c'est la valeur de maintien d'usage. C'est-à-dire, pour parler simple, que si vous avez une maison avec un très grand terrain de 1 500 m² autour, eh bien la valeur vénale de cette maison, c'est la valeur qui lui sera attribuée quand elle sera vendue, pour demeurer une maison avec un terrain 1 500 m² autour, et non pas sa valeur projet qui consisterait à dire « Le PLU permettra de faire 50 appartements là-dessus » et donc de donner une valeur en fonction des 50 appartements. C'est une notion absolument essentielle. Il faut l'imposer et pour l'imposer, il faut que la collectivité soit en partenariat avec les acteurs privés et parapublics de l'immobilier. Il faut obliger le retour à la valeur vénale, à une définition par rapport à la valeur vénale, dans des proportions évidemment à définir. Comment peut-on l'imposer ? En faisant en sorte qu'à la fois les opérateurs privés et les bailleurs sociaux s'engagent à fonctionner, à faire des propositions en rapport avec cette valeur et aussi en faisant en sorte que, de l'autre côté, la puissance publique utilise tous les moyens à sa disposition pour imposer, lorsque cette notion de

valeur vénale n'est pas respectée ou est trop largement dépassée, le retour à la raison par les moyens que lui donne la loi.

C'est un changement absolument fondamental parce que nous voyons bien que la notion inflationniste qui est autour de la valeur projet a des effets complètement délétères que tout le monde a en tête : amener des ménages à aller vers l'extérieur de la Métropole et compliquer les notions de transport dont on a parlé tout à l'heure.

Cela conduit aussi les opérateurs, si je puis dire vulgairement, à blinder leurs opérations pour pouvoir asseoir une valeur du foncier qui est supérieure. C'est la raison pour laquelle souvent on a des difficultés de communication avec les populations environnantes, et cela provoque un rejet de la part des habitants.

Cette notion-là, elle ne marchera correctement que si tout le monde à la fois, je l'ai dit, le privé et le public, s'entend autour, et si de son côté, le public se l'applique à lui-même. Cela veut dire que nous-mêmes en tant que maires, propriétaires de foncier public, nous devons entrer dans cette logique et ne pas dire que l'on vend, par exemple, au plus offrant. Ensuite, pour ce paradigme essentiel, on est en train de s'entendre avec les acteurs privés sur des valeurs cibles - parce qu'il ne sert à rien de s'entendre sur le foncier si ce n'est pas pour garantir des valeurs cibles - de prix de vente et de prix du foncier. Je ne vais pas entrer plus dans le détail puisque l'idée est d'en donner simplement les principes.

Deuxième élément sur lequel nous travaillons, c'est d'essayer de provoquer une sorte de choc de l'offre à prix maîtrisé, puisque ce dont ont besoin nos concitoyens, ce n'est pas que l'on fabrique des logements à des prix exorbitants, mais des logements qu'ils sont en mesure d'acheter. C'est une lapalissade, mais c'est évidemment une chose à faire. Nous sommes en train de nous accorder pour que, comme le Président l'a dit tout à l'heure, la promotion privée trouve les conditions qui lui permettront de proposer assez massivement des logements à des prix maîtrisés, qui sont différents de la notion d'abordable utilisée au sein de l'opération 50 000 logements. Le prix maîtrisé, on estime que c'est 3 000 euros du mètre carré, ce qui est déjà un prix, mais qui permet quand même à des ménages avec des revenus raisonnables d'accéder à la propriété.

Enfin, je voudrais vous donner deux éléments annexes qui sont liés à l'évolution de la loi sur le logement. Il faut aussi être conscient que les évolutions attendues sur le logement social, au niveau national, vont amener à mettre sur le marché un nombre plus important de logements à des prix très accessibles puisque les bailleurs sociaux vont y être conduits. Aujourd'hui, on vend à peu près 200 logements de ce type sur l'ensemble de la Métropole. Demain, il faudra passer à 1 000, 1 200, ce qui veut dire que tous ces logements seront en flux supplémentaire. Je pourrais en dire un peu plus, mais je crois que c'est très suffisant pour les principes. J'espère que nous pourrions aboutir, dans ces conditions-là et c'est également, je pense, le souhait de beaucoup d'entre nous.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci. Vous pensez pouvoir boucler l'accord avec les promoteurs sur le changement du mode d'évaluation de la valeur vénale, de la valeur des terrains, quand ? En début d'année prochaine ?

M. Jacques MANGON : Oui au tout début.

M. le Président Alain JUPPÉ : Sur les ventes de logements, ceci avait déjà été signalé, je crois par Madame BOST, a-t-on obtenu que dans la loi, les logements vendus par des

offices d'HLM restent dans le quota SRU (Solidarité et renouvellement urbains), non pas pendant 5 ans, comme c'est le cas aujourd'hui, mais pendant 10 ans ?

M. Jacques MANGON : Oui cela figure dans le protocole d'accord du Gouvernement - je pense que les bailleurs sociaux ne l'ont pas encore signé - sur le plan du principe, mais on n'a pas encore la notion de durée. On pense que ce sera au moins 10 ans.

M. le Président Alain JUPPÉ : Enfin, s'il y a un domaine dans lequel il est difficile de s'accorder sur les chiffres, c'est bien le logement. Je viens d'en faire encore l'expérience. Moi, j'ai un document sous les yeux qui me dit que le prix moyen du mètre carré neuf à Bordeaux est de 3 800 euros. Vous avez dit 4 300 ?

M. Jacques MANGON : Vous, c'est hors parking.

M. le Président Alain JUPPÉ : Le parking pèse 500 euros ?

M. Jacques MANGON : Je crois que ce n'est pas le bon chiffre. Le chiffre auquel je fais référence, c'est le chiffre donné par l'OISO.

M. le Président Alain JUPPÉ : Ce n'est pas très grave, mais si on pouvait s'accorder sur les chiffres, ce serait quand même mieux.

Madame BLEIN.

Mme Odile BLEIN : Monsieur le Président et chers collègues, nous partageons, concernant les chiffres fournis par cet Observatoire, l'avis émis par Monsieur MANGON, il y a quelques semaines dans la presse locale, je cite : « Le risque d'éviction sociale est réel et rend la situation explosive politiquement et socialement. » Nous venons de l'aborder au sujet des transports et c'est évidemment lié, nombre de citoyens expriment au quotidien leur crainte de ne plus pouvoir se loger, eux ou leurs enfants, et de ne pouvoir se déplacer que difficilement dans une agglomération ressentie comme en surchauffe. Ces craintes dépassent, aujourd'hui, le cercle des plus fragiles et sans cautionner le discours tenu par une minorité à Saint-Michel, on peut dire que ce qui s'y est exprimé est en quelque sorte un droit d'alerte sur une situation sociale difficile.

Nous ne pouvons qu'y souscrire, notre Groupe n'ayant cessé de mettre en avant le décalage entre la production immobilière et les revenus des habitants de la Métropole. « 65 % des ménages de l'agglomération ne peuvent pas payer plus de 600 euros de loyer par mois » répétons-nous régulièrement avec des chiffres qui doivent déjà être dépassés. Mais un constat n'a pas changé : plus de 70 % des ménages de l'agglomération ont des revenus leur permettant d'accéder aux loyers sociaux. Or, cette catégorie de loyers représente rarement plus de 25 % des programmes de logements produits dans les opérations d'aménagement. C'est le cas de la ZAC (Zone d'aménagement concerté) Berges du Lac dont nous voterons demain le compte-rendu d'activité annuel et qui ne comprend que 15 % de PLU et 10 % de PLAI (Prêt locatif aidé d'intégration), tout comme dans la ZAC Bastide-Niel dont nous avons voté le CRAC (Compte rendu d'activité au concédant) en novembre, deux territoires dont les besoins sociaux sont pourtant élevés. On ne peut pas faire ce constat et maintenir un cap de programmation qui cantonne trop souvent le logement social à moins de 25 % et qui fait la part belle à l'acquisition par des investisseurs. Car, si comme vous l'avez fait remarquer, cette part des investisseurs dans les acquisitions a diminué, c'est seulement après avoir dépassé les 70 %. Nos collectivités ne sont pas démunies face à une telle inflation. Avec, vous avez déjà commencé à l'évoquer, Monsieur MANGON, les financements de l'État à bon niveau, il

serait possible de faire bien mieux. Les opérations 50 000 logements en sont la preuve tant au niveau de la part de logements sociaux - un tiers dans chaque opération - que du prix de sortie des opérations : environ 2 500 euros le mètre carré. Mais nous pourrions aller plus loin en commençant par travailler vraiment sur la question cruciale, et cela a été évoqué dans le débat précédent par plusieurs collègues, sur les deux sujets qui nous préoccupent aujourd'hui : celui du rapprochement des lieux de travail et des lieux d'habitation. Cela sans revenir sur le principe de densification dont l'utilité à la fois sociale et environnementale n'a pas été démentie, mais en réfléchissant à l'aménagement du territoire et particulièrement du département autour de bassins d'emploi qui ne soient plus concentrés sur la seule agglomération bordelaise.

Quant à la question du foncier, on pourrait aussi – c'est une proposition que nous faisons - s'inspirer de l'exemple lillois où la pratique du foncier solidaire permet de détacher l'acquisition de logements de celle du foncier et de lisser cette dernière sur plusieurs générations.

Bref, c'est de notre responsabilité d'étudier toutes les pistes et de stopper maintenant sérieusement une spéculation immobilière dont on commence à voir les effets sociaux catastrophiques. Je vous remercie.

M. le Président Alain JUPPÉ : Deux remarques brèves. Il n'est pas exact de dire que sur Bastide-Niel, c'est 25 % de logement locatif social. L'objectif, comme dans toutes les opérations d'aménagement, c'est 35, et sur cette opération, ce sera même un peu au-dessus.

Deuxièmement, sur ce que l'on appelle le logement solidaire, ce matin Monsieur Stéphan DE FAÏ m'a confirmé qu'il y avait quelques opérations conçues dans cet esprit dans celles de Bordeaux Euratlantique. Je rappelle que cela consiste à dissocier le prix du foncier qui est porté par l'organisme particulier, public en général, du prix de la construction. Ce qui permet d'acquérir à 2 000 euros du mètre carré et pas à 3 000 ou au-delà.

Madame DELAUNAY.

Mme Michèle DELAUNAY : Je vais résumer, Monsieur le Président, mon intervention à deux interrogations. La première rejoint d'ailleurs celle de Madame BLEIN. Je m'interroge sur l'évolution, la concentration de la construction dans notre Métropole. Dans les années 2000-2008, la Métropole représentait la moitié des constructions du département. Et actuellement, elle représente le double du reste des constructions. Donc, cette évolution a, me semble-t-il, et je le crains en tout cas, une sorte de vertu asséchante du territoire et je crois que nous devrions y être très attentifs. Autrefois, on disait : « Paris et le désert français ». Je ne voudrais pas que l'on dise un jour, ne serait-ce qu'en qualité de vie pour les habitants, « La Métropole - ou les Métropoles - et le désert français, et le désert du reste du territoire ». Alors que, par exemple, des villes comme Libourne ou Angoulême qui sont très bien reliées à la Métropole et c'est un des bénéfices de la LGV, n'ont aucune raison de ne pas se développer au même rythme que notre Métropole, mais je pense aussi à d'autres villes. Je ne voudrais pas que ce développement très rapide assèche nos territoires.

Ma deuxième question vient du fait qu'aujourd'hui les Bordelais ou ceux qui viennent de plus loin se ruent sur l'ancien. Qu'est-ce qu'il faut en penser ? Il faut penser que le neuf, la construction neuve, ne convient pas à leurs aspirations. Pour ceux qui ont les moyens ou les capacités d'acheter, c'est la preuve que le neuf ne répond pas d'abord à leurs

aspirations. Vous disiez que vous aviez demandé de souscrire maintenant à des labels de qualité pour le neuf, preuve que bien souvent, c'est un habitat médiocre. Enfin, médiocre au sens où il n'a pas la qualité que l'on peut attendre d'un investissement où l'on met, par exemple, toutes les économies d'une vie de travail. Et deuxième chose - et je crois que les deux sont peut-être liées – il y a un déséquilibre entre le neuf relié aux investisseurs qui profitent de la défiscalisation et la production de logement social. Moi, je trouve que l'on produit vite et mal. C'est une interrogation. Je ne suis pas sûre d'avoir raison, mais ce qui paraît me donner raison, c'est que peu d'acheteurs se portent vers ces nouvelles propositions.

Enfin, je ne peux pas ne pas le souligner, nous sommes quand même dans un retard considérable, malgré une accélération récente que je salue, du logement social. Or 70 % des Bordelais sont éligibles à ce logement social, premier point. Et deuxième point, il apporte des capacités d'adaptation numérique, d'adaptation à l'âge que l'ancien n'a pas facilement et que les productions des investisseurs, des promoteurs n'apportent pas. Donc, il y a une sorte de malaise et de mauvais équilibre entre la volonté d'habiter cette Métropole et les offres qui sont faites. Par définition, l'ancien ne va pas se multiplier, sinon ce ne serait plus de l'ancien. Donc, je crains que nous n'arrivions à une sorte de cul-de-sac assez malsain. Je vous remercie.

M. le Président Alain JUPPÉ : Bien. Il y a une solution, Madame, c'est de construire dans l'ancien. On n'a pas encore trouvé tout à fait la solution.

M. Michèle DELAUNAY : Mais c'est ce que je viens de vous dire.

M. le Président Alain JUPPÉ : Je ne partage absolument pas votre analyse. D'abord, les logements neufs, vous dites, « peu d'acheteurs ». Ce n'est pas exact. Au contraire, ils se vendent très, très vite. Ils sont commercialisés même avant d'être mis en chantier.

M. Michèle DELAUNAY : Peu d'acheteurs occupants...

M. le Président Alain JUPPÉ : Madame, vous avez la fâcheuse habitude d'interrompre tous ceux qui vous répondent.

M. Michèle DELAUNAY : Pardon, mais c'est pour m'excuser de n'avoir pas dit « occupants ».

M. le Président Alain JUPPÉ : Vous êtes pardonnée. Mais je vous disais simplement que ce que vous affirmez ne correspond pas à la réalité puisque le pourcentage de propriétaires occupants a tendance à augmenter. D'après le chiffre que j'ai sous les yeux, s'agissant de l'enquête faite par l'Observatoire, on est aujourd'hui à 58 % de ventes à des occupants et à 42 % de ventes à des investisseurs.

Deuxièmement, je sais que vous considérez que tout ce qu'on construit est minable à Bordeaux, en particulier...

M. Michèle DELAUNAY : C'est moche oui...

M. le Président Alain JUPPÉ : ... mais dans l'enquête de satisfaction qui vient d'être faite à Ginko, nous avons 70 % de gens, même un petit peu plus, qui sont satisfaits d'y habiter.

Enfin, troisièmement, l'attractivité de l'ancien, évidemment, il y a beaucoup de gens qui préfèrent habiter entre le Cours de l'Intendance, la Place Pey Berland, etc., que dans des endroits plus éloignés. Donc, c'est l'attractivité des cœurs de ville avec la qualité que cela représente, et c'est vrai que là, il y a une vraie pression à laquelle il est très difficile de résister.

Enfin, dernier point, l'assèchement des territoires, je ne suis pas du tout en ligne avec vous. Aujourd'hui, la population hors Métropole en Gironde augmente plus vite qu'en Métropole. Expliquer que nous sommes en train d'assécher le territoire et que les constructions se font essentiellement sur Bordeaux, ce n'est pas exact. J'ajoute que nous sommes très soucieux de rechercher des collaborations avec les territoires hors Métropole. Encore ce matin - Vincent FELTESSE pourra témoigner que ce que je dis correspond à la réalité - Euratlantique, dans sa convention avec l'Établissement public foncier régional, va monter des opérations mixtes, Métropole et villes, même à l'extérieur de la Gironde. Il y a un projet avec Angoulême, de façon à attirer dans des villes comme celle-ci, des promoteurs qui se précipitent sur Bordeaux, en leur disant : « Mais attention, il y a aussi des opérations que l'on peut faire avec Libourne ou d'autres portions du territoire de la Gironde ». Vous voyez, je crois qu'il ne faut pas opposer le développement de la Métropole et celui des autres territoires.

Madame CASSOU-SCHOTTE.

Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE : Monsieur le Président, chers collègues, cette délibération, à travers les données relatives au marché du logement neuf présentées en annexe de cette délibération, nous permet d'alimenter notre réflexion en matière de politique urbaine, foncière et d'habitat. Comme il a été dit, elle illustre de nouveau la très forte augmentation des prix de l'immobilier qui, de fait, ruine tout espoir pour de nombreuses familles ou jeunes actifs locaux d'accéder à la propriété au sein de la Métropole. Avec un prix au mètre carré moyen - alors, effectivement, on peut discuter sur les chiffres, on va dire qu'ils avoisinent, hélas, les 4 000 euros, c'est entre 3 800 et 4 000 euros, soit près de 300 000 euros pour un logement familial - on est, en effet, loin de la capacité d'emprunt de ménages locaux et plus particulièrement des primo-accédants, comme vous l'avez tous reconnu d'ailleurs.

L'écoulement des stocks et le rythme de progression des prix témoignent de cette frénésie immobilière qui découle de l'attractivité de notre territoire. Cette frénésie touche également l'ancien avec les chiffres annoncés cette semaine par les notaires, hausse de 12,1 % du mètre carré depuis le début d'année, une hausse cumulée de 59 % depuis janvier 2016. De fait, la belle endormie s'est réveillée. Alors, effectivement, ce n'est pas par malchance qu'elle s'est réveillée. On peut, à bien des égards, s'en satisfaire. Pour autant, elle s'est réveillée au point qu'elle est désormais devenue la ville la plus chère de France après Paris. Mais pour beaucoup, derrière la vitrine, c'est l'absence de perspectives d'insertion dans un parcours de vie au sein de notre Métropole qui se fait jour. Les habitants paient aujourd'hui le retard pris dans la mise en place d'un Établissement Public Foncier qui aurait contribué à limiter la spéculation foncière et à freiner la surchauffe du marché.

Difficile de ne pas dire un mot sur la location qui, certes, n'est pas l'objet de cette délibération, mais qui en découle puisque 70 % des ventes du neuf sont à destination d'investisseurs, pourcentage en augmentation depuis 2013. Nous avons bien entendu votre souhait de ne pas aller vers l'encadrement des loyers, et je le regrette, que beaucoup confondent d'ailleurs avec un blocage des loyers, ce qui n'est pas la même

chose, au motif que les loyers du parc du logement privé sont stables dans l'agglomération.

Vous avez énoncé, tout à l'heure, un coût de 11 euros le mètre carré. De fait, si nous reprenons un article récent du site Rue 89 qui se base sur les données de l'Observatoire A'Urba (Agence d'urbanisme), un locataire ayant emménagé avant 2006, paie en moyenne 8 euros le mètre carré contre 11 euros, comme vous l'avez dit, depuis. C'est-à-dire une augmentation de 28,4 % en 10 ans, soit deux fois plus que l'inflation. L'encadrement des loyers nous semble une mesure pragmatique utilisée dans de nombreux pays, quelle que soit la couleur politique de leur gouvernement. L'Allemagne applique un encadrement des loyers à l'ensemble de son parc locatif privé, rassemblant 55 % des ménages depuis 1973.

Le Haut Comité pour le logement des personnes défavorisées a publié, courant novembre, une évaluation sur l'encadrement des loyers à Paris mis en place depuis 2015. Selon le Haut Comité, le dispositif a permis une stabilisation du niveau des loyers à Paris et la catastrophe annoncée par les agences immobilières n'a pas eu lieu. Ne faisons pas la même erreur que pour la régulation des locations touristiques ou la politique foncière. N'attendons pas d'avoir le feu pour prévenir l'incendie.

En ce qui concerne la régulation des locations touristiques qui déshabille le marché locatif, nous réagissons, il est vrai, mais encore une fois tardivement et pas de manière assez offensive. Nous devrions d'ores et déjà aller vers un plafond maximum de 90 nuitées, nous en sommes à 120 aujourd'hui.

Enfin, il va sans dire que nos concitoyens paient l'absence d'anticipation foncière. En découle la forte hausse des prix de vente qui, elle-même, impacte inévitablement le rendement locatif. La seule augmentation de l'offre, pourtant réelle dans cette dernière décennie, ne permet pas de contenir cette hausse. C'est pourquoi notre effort doit véritablement porter sur le foncier à travers les outils règlementaires, comme vous l'avez dit, Monsieur MANGON et vous-même, Monsieur le Président, à travers la mobilisation du foncier public notamment. À cet égard, nous redisons notre demande d'une Commission métropolitaine du foncier pour examiner les biens et les fonciers à notre disposition avant leur mise en vente.

L'EPF peut nous aider, évidemment, mais avec une capacité d'action foncière de 54 millions d'euros pour l'ensemble de son périmètre de compétence, on ne peut pas attendre de lui qu'il fasse des miracles. Ce qui était possible, il y a 10 ans, ne l'est plus guère aujourd'hui au regard du coût du foncier et des capacités budgétaires de nos collectivités. Pourtant, nous allons devoir muscler notre budget en matière de politique foncière si nous voulons véritablement avoir un effet levier sur le foncier. Une volonté politique claire, forte et unanime, doit être portée face aux promoteurs immobiliers dans les différents projets que nous développons. N'écartons pas d'autres pistes, comme il a été effectivement énoncé, d'un organisme foncier solidaire.

Je voudrais aussi m'arrêter sur une préconisation que vous avez rappelée, Monsieur le Président, concernant les ETI. Effectivement, deux communes aujourd'hui sont candidates pour un Espace temporaire d'insertion. Deux sur notre Métropole, c'est vraiment très, très insuffisant et si nous voulons garantir un processus de résorption de bidonvilles, il faut vraiment qu'il y en ait plus, sinon, nous ne sommes pas à la hauteur du défi qui se présente à nous.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci. Deux brèves remarques. Je vous rappelle que la Ville de Bordeaux accueille sur le site de Bastide-Niel un CADA. Ce n'est pas un ETI, mais on a un Centre d'accueil de demandeurs d'asile.

Deuxièmement, je reste tout à fait sceptique sur l'encadrement des loyers et l'exemple que vous avez cité ne me convainc pas. Je vous rappelle que les systèmes de Lille et de Paris ont été annulés par le Tribunal administratif parce que non conformes aux textes : le Tribunal semble estimer que la mesure doit être prise au niveau de l'agglomération et pas au niveau de la commune. D'autre part, les indications que j'ai sur Paris ne sont pas aussi optimistes. Il semble qu'il y ait eu une rétention dans le volume des locations et que, finalement, la mesure n'ait pas véritablement atteint son objectif.

Monsieur PUJOL.

M. Patrick PUJOL : Monsieur le Président, mes chers collègues, j'aurais sur le thème du logement une intervention la plus brève possible dans la mesure où je considère qu'à Villenave-d'Ornon, on a peu de choses à se reprocher sur le sujet, chiffres à l'appui, et que nous avons, peut-être, une pratique dont on pourrait s'inspirer. Si je comprends bien une partie de notre débat, il s'agit aussi globalement de savoir si on construit trop ou pas assez. J'ai lu, sur le sujet, l'interview d'Alain ROUSSET qualifiant de « positive » l'orientation que j'ai prise de limiter la délivrance des permis de construire vu le nombre de projets que j'ai en cours d'instruction. J'ai aussi lu le compte-rendu de la Conférence de presse des élus socialistes bordelais qui pensent complètement le contraire et en paraissent choqués. Je voudrais simplement proposer un exercice très simple : Que chaque Maire dise combien il y avait de logements en 2014 sur son territoire et dise ensuite combien sont projetés pour la fin 2021 et on comparera. Et là, seulement, on pourra commenter les efforts des uns et des autres. Pour ce qui concerne Villenave-d'Ornon, les chiffres sont assez simples. Environ 14 000 logements en 2014, en 2020, 20 000 logements. Facile à calculer : + 45 % de logements.

Juste pour continuer, la fameuse Métropole millionnaire est un concept dont je ne connais pas la paternité exacte, mais je sais, Monsieur FELTESSE, que vous en avez été un ardent promoteur lorsque vous présidiez notre établissement. Si aujourd'hui nous devons gérer des dizaines de milliers de nouveaux habitants, chaque année, nous traumatiser sur les questions de transport et de déplacement, nous demander comment nous allons faire pour scolariser les enfants dans les écoles qui n'existent pas encore, vous n'y êtes pas forcément pour rien.

La question, pour ce qui me concerne, n'est pas de savoir si l'on fait trop de logements ou pas assez, s'il faut stopper ou continuer. La vraie question est de savoir quelle vie nous voulons pour les gens qui vont habiter dans les logements qui vont être construits dans nos villes et dans notre agglomération.

Pour ce qui me concerne, je n'ai pas d'autres priorités depuis que je suis Maire que la qualité de nos services publics, leur présence, leur réactivité auprès des populations. Et ce n'est sans doute pas pour rien que plus de 95 % des services municipaux de Villenave-d'Ornon sont rendus en régie. Si j'ai ralenti fortement la signature des permis de construire, ce n'est pas pour déplaire aux élus socialistes de Bordeaux, c'est parce que je ne me résous pas à ce que mes futurs administrés soient dans la difficulté pour cause de service public absent ou incomplet. J'ai le sentiment que le débat sur le financement des écoles a eu quelques répercussions positives. J'ai même le souvenir que ceux-là mêmes qui aujourd'hui pointent du doigt ma décision de ne plus signer tous les permis qui me sont proposés, étaient les premiers à solliciter l'ouverture de ce débat sur les écoles.

De mon point de vue, la question de notre débat n'est ni « Quelle Métropole voulons-nous ? » ni « Construisons-nous trop de logements ou pas assez ? », mais bien « Comment veut-on que nos administrés vivent ? ». C'est une fois que nous aurons défini le niveau de service public que nous souhaitons proposer, que nous verrons si nous construisons trop ou trop peu. Pour le moment, de mon point de vue, c'est trop, car nous ne parvenons plus à financer les services publics, même ceux qui sont obligatoires. Certaines issues existent ici ou là. Par exemple, à Villenave-d'Ornon, nous avons mis en place 4 secteurs de projet urbain partenarial qui aboutissent à ce que les constructeurs soient financièrement mis à contribution proportionnellement aux besoins de service public que leurs constructions génèrent. À l'arrivée, les promoteurs financent entre 50 et 80 % de nos futures classes. Je pense que nous avons bien travaillé et ceci grâce aux services de la Métropole que je remercie de nouveau.

Un mot également sur la question du logement social. Là, on nage en plein délire. Reprenons le cas de Villenave-d'Ornon. Pour atteindre les 25 % chers à Madame DUFLLOT, il conviendrait que chaque année, je construise 600 logements incluant 50 % de logements sociaux, la mixité sociale devant être un objectif incontournable. Or, c'est impossible, purement impossible et on ne peut pas réaliser un tel programme qui est insoutenable. On va me dire que je suis de bien mauvaise volonté, sans doute. Ce n'est pas l'avis de l'État qui a bien rappelé que Villenave-d'Ornon avait, au cours de la dernière période triennale, rempli, tenez-vous bien, 714 % des objectifs fixés. Mais comme la tendance naturelle de l'État est d'encourager les collectivités, on m'a aussi fait remarquer qu'il en manquait quand même 59 à l'arrivée et j'ai donc dû payer une pénalité de 215 000 euros, c'est encourageant.

Pour ma part, je ne peux pas non plus permettre la vente de logement social, car je n'atteindrai jamais le taux imposé dans ce cadre-là. Donc, sur le territoire communal, nous sommes contraints de ne pas pouvoir proposer tous les types d'accessions sociales à la propriété pour cause d'objectifs inatteignables.

Je voudrais ajouter que le nombre de places de stationnement dans les opérations quelles qu'elles soient, doit être adapté à la typologie du logement. C'est ainsi qu'à Villenave-d'Ornon, j'impose depuis plusieurs années déjà deux places par T3, T4 et T5, 1,5 place par T2, et une place par T1 et résidences étudiants. Pour autant, j'ai été amené à saisir Monsieur le Président de la Métropole et mes collègues maires pour que nous puissions obtenir des bailleurs sociaux des tarifs de location de parkings adaptés aux capacités financières des familles, afin d'éviter tous les débordements sur les espaces publics de proximité. Il me semble que des sommes de 7 euros par mois pour les PLAI et 15 euros pour les PLUS (Prêt locatif à usage social), sommes maximales, seraient adaptées, le besoin de second parking pouvant être mis à disposition gratuite des familles, à mon sens.

Enfin, il n'y a pas que les services publics qui nous préoccupent pour le développement du logement. Il y a aussi l'emploi, j'en ai parlé tout à l'heure, car ce que nous devons éviter par-dessus tout, c'est de recréer des villes dortoirs. Lorsque l'on persiste à créer de l'emploi toujours dans la même zone, on fait deux choses : on génère des villes dortoirs parmi celles qui n'ont pas la chance d'être jugées suffisamment chic pour accueillir des entreprises renommées et on génère du trafic routier, mais j'en ai déjà parlé.

M. le Président Alain JUPPÉ : Monsieur ANZIANI.

M. Alain ANZIANI : Monsieur le Président, chers collègues, nous sommes 28 maires dans cette Métropole et je crains que nous soyons 28 maires accusés d'être des bétonneurs. En tout cas, c'est l'expérience que beaucoup d'entre nous, sans doute, vivent régulièrement et nous le vivons en l'assumant. Nous assumons cette critique constante, féroce, intensive de bétonnage. Pourquoi ? Pour une raison simple, c'est que nous manquons de logements et que surtout, nous manquons de logement social. À Mérignac, aujourd'hui, pour avoir un logement social, il faut attendre 2 ans et demi, ce qui peut paraître évidemment insupportable. Nous sommes bien obligés de construire du logement, mais notre difficulté, c'est justement de trouver le bon chemin entre, d'un côté, produire ce logement qui est indispensable et, de l'autre, arriver à garder une ville avec un cadre de vie agréable ; le chemin est sans doute étroit.

En réalité, pourquoi avons-nous devant nous cette offense de bétonnage ? Tout le monde s'y met. Le voisin immédiat s'y met parce qu'il ne veut pas avoir une construction qui donne dans son jardin. L'habitant du quartier y concourt parce qu'il dit : « Si vous construisez, il va y avoir des problèmes de circulation et des problèmes de stationnement », et on rejoint notre débat de tout à l'heure. Et c'est très fort. Moi, je pensais que c'était simplement le voisin, non, en fait, je me suis aperçu que c'est tout un quartier qui rejette aujourd'hui les constructions. Les habitants de toute une ville nous disent : « Mais comment vous allez faire, Monsieur le Maire, en termes d'équipements et comment vous allez financer les équipements ? ». Le thème a déjà été abordé. Et pourtant, il nous faut construire du logement. Je pense que le plan des 50 000 logements qui avait été arrêté et qui a été voté garde tout à fait sa pertinence.

Mais il nous faut sans doute - et je ferai quatre observations - accompagner ce plan d'une façon très forte. Première observation : essayons de construire pas n'importe comment et pas n'importe où. Cela va dépendre en particulier du PLU. Nous l'avons élaboré mais j'aurais la modestie de dire que je ne suis pas sûr de me reconnaître dans le PLU qui concerne ma ville. Au fond, entre le PLU élaboré, qui est une procédure extrêmement complexe avec laquelle on essaie de se battre, et le résultat aujourd'hui, je ne suis pas sûr que ce soit la ville que je souhaite, que je trouve à l'intérieur du PLU. C'est une autocritique, mais elle est peut-être partagée et j'aboutis à la conclusion que l'on ferait bien aussi de simplifier la procédure d'élaboration du PLU. « Ne construisons pas n'importe quoi », cela veut dire ne construisons pas non plus n'importe quelle qualité. La Métropole a adopté une charte du bien construire. Je crois que c'est une excellente idée qui va nous permettre d'assurer de la qualité. Ne construisons pas non plus trop en quantité. Je crois qu'il y a des quartiers, notamment les quartiers pavillonnaires, où nous serions trop audacieux si nous voulions imposer trop de quantité. Sans doute faut-il, là aussi, essayer d'être mesuré et d'être équilibré.

La deuxième observation, cela a été fait, donc je manifesterai simplement ma satisfaction dans les propositions faites par Jacques MANGON. Oui, c'est vrai que la question du foncier et de son coût est déterminante. Sa proposition consistant à en revenir à la valeur vénale, si elle pouvait aboutir, vraiment, je crois que ce serait une bonne solution pour toute notre Métropole.

La troisième observation, c'est que comme moi sans doute, vous constatez que nos habitants veulent du logement, mais ils veulent aussi de la nature en ville. Cela peut paraître paradoxal, mais moi, je rencontre plein de gens me disant : « Nous, ce qu'il nous faut, ce sont des parcs, des squares, des cheminements doux. On ne veut pas de cette ville minérale ». C'est un paradoxe. Au fond, la ville, par définition, est minérale et aujourd'hui, les gens veulent du végétal en ville. Donc il faudrait que nous arrivions, peut-être dans le PLU, peut-être dans d'autres documents, à remettre de la nature en ville. Je

pense, par exemple, que le PLU pourrait prévoir un nombre d'arbres par mètre carré ou en tout cas par surface pour être sûrs qu'à la fin nous ayons cette végétalisation.

Quatrième et dernier point, c'est très simple, ce sont les équipements. Moi, j'ai un projet Marne-Soleil : 2 700 logements en 15 ans. Cela me fait frémir, mais je sais que c'est nécessaire, d'autant plus que je vais avoir le tramway au pied de ces immeubles. Donc si on doit construire, c'est quand même-là plutôt qu'ailleurs ; on réduit la question de la distance entre l'habitat et le lieu de travail. Évidemment, on favorise les questions de circulation. Mais construire autant de logements, même sur 15 ans, cela implique au moins une vingtaine de classes supplémentaires. Là aussi, je trouve excellent que la Métropole accepte de nous accompagner dans le financement. Sinon, on n'y arrivera pas, toutes les villes n'y arriveront pas. Si on veut parvenir à avoir les équipements, et ensuite après avoir du logement, il faudra aussi faire un effort financier. Or, chacune des villes ne pourra pas le faire seule. Merci.

M. le Président Alain JUPPÉ : Monsieur COLOMBIER.

M. Jacques COLOMBIER : Monsieur le Président, mes chers collègues, je mettrai l'accent sur un point particulier qui rejoint d'ailleurs le problème de mobilité, à savoir les places de parking dans les programmes de construction.

Je voulais profiter de cette délibération pour vous demander solennellement la modification du PLU et du SCOT (Schéma de cohérence territoriale) pour ce qui concerne les obligations pour les constructeurs de logements en matière de places de parking. Vous avez répondu positivement à cette demande. Je l'avais déjà formulée, il y a quelques semaines, je vous en remercie, car c'est un point important. De fait, un bon moyen de convaincre les gens qui le peuvent de prendre les transports en commun, c'est qu'ils puissent bénéficier, en effet, chez eux, de suffisamment de places de stationnement gratuites puisque déjà incluses dans leur logement. Actuellement, pour les logements sociaux, le PLU ne donne aucune obligation aux organismes HLM pour construire des parkings. C'est donc aux collectivités de négocier pour obtenir en moyenne à Bordeaux moins d'une demi-place de parking par logement social ; c'était la situation. Je ne connais pas du reste de demi-voiture, mais les logements étudiants sont également sacrifiés sur ce point-là.

Je souhaite également que nous incitions les promoteurs à construire davantage de places de stationnement que de logements pour en proposer à la vente au voisinage, a *fortiori* dans les secteurs déjà lourdement touchés par une pénurie de parkings privés en surface. Voilà une bonne façon de rentabiliser pour eux les opérations tout en imposant au minimum une place de parking pour tous les logements. Sachant que près de 20 % du trafic automobile en ville, en ville centre, est causé par des recherches de stationnement, nous ne pouvons continuer à aggraver la situation préoccupante de la Métropole en matière de circulation.

Sur ce constat, il me semble qu'il peut y avoir, en effet, une majorité qui semble se dessiner, si je me réfère du reste à vos déclarations, cher Alain ANZIANI, où vous allez plus loin que moi en proposant deux places de parking par appartement, ou tout à l'heure à d'autres propositions. Je crois que c'est une proposition de bon sens.

Alors pour une réforme du PLU actuel, je me permettrai de vous proposer trois mesures, trois contributions si l'on peut dire. La première, je l'ai bien évidemment expliquée, qu'au moins la règle générale des obligations de stationnement pour un logement social passe

de 0 à une ou deux places par logement dont 10 % de places réservées aux personnes à mobilité réduite.

La deuxième proposition, c'est que le périmètre de modération qui est actuellement de 500 m d'une gare ou d'une station de transport public, ou d'une station bien sûr de tramway, soit abaissé à 250 m.

La troisième proposition, c'est que dans le cas où certaines places ne seraient pas louées, les bailleurs locaux réservent 20 % de places construites à la location aux riverains du quartier, de la résidence. Le montant de cette location, et c'est important, serait bien sûr modulé selon les conditions de ressources ; ceci avec une priorité aux revenus modestes ; pour les autres personnes à revenus beaucoup plus hauts, eh bien que ce soit au prix du marché.

Voilà mes chers collègues, Monsieur le Président, trois propositions. Elles sont ce qu'elles sont, mais je crois que ce sont des pistes peut-être à étudier. Pour ma part, je voterai bien sûr pour cette subvention à l'OISO, subvention de 20 000 euros, je crois. Je vous remercie.

M. le Président Alain JUPPÉ : Madame TERRAZA.

Mme Brigitte TERRAZA : Monsieur le Président, chers collègues, je suis maire d'une ville qui se développe aussi très vite avec un fort dynamisme démographique. Je me suis beaucoup retrouvée dans l'intervention de Patrick PUJOL et d'Alain ANZIANI. Et c'est vrai que sur Bruges, on a une particularité, c'est qu'en fait, il y a très peu de fonciers qui appartiennent à la Métropole ou à la commune. On est en face de foncier privé, des maraîchers la plupart, qui partent tous en même temps à la retraite et qui bien sûr valorisent leur champ de salade au prix du foncier à bâtir sur les axes de transport. Il a fallu quand même très vite sur la commune poser des règles et les imposer bien sûr aux propriétaires et aux opérateurs.

La première des choses a été de faire un projet de territoire qui a identifié très clairement 30 % du périmètre sur les axes de transport, que ce soit les TCSP (transports en commun en site propre) ou les réseaux viaires principaux où là, effectivement, on admet une certaine densité et 70 % qui est du pavillonnaire historiquement, où là on n'autorise pas d'opérations qui sont au-delà du R+1. On l'a traduit dans le PLU et cela marche.

Ensuite, à partir du moment où on a la connaissance qu'une parcelle va être vendue, on convoque le propriétaire et on fait une fiche de lot, précisant ce que la commune acceptera en nombre de logements, collectifs, individuels, sociaux. On va jusqu'à la typologie des logements : T1, T2, T3, T4, T5, leur nombre et leur surface minimum. Alors là, j'attire votre attention, pour éviter la défiscalisation, c'est tout à fait intéressant. Quand on a 50 T3 sur un programme, on demande, par exemple, minimum 65 m² - c'est la surface moyenne d'un T3 - mais pas moins et on demande la moitié des T3 à 72 - 75 m². On aura des propriétaires occupants et non pas de la défiscalisation puisqu'évidemment ces appartements sont plus grands. Cela marche. On procède ainsi depuis quelque temps. On a des programmes où les 2/3 des propriétaires sont occupants. De plus, dans la vie des résidences, dans l'importance des copropriétés, le suivi des AG (Assemblées générales) etc, les propriétaires sont beaucoup plus intéressés que lorsque, effectivement, ils louent leur bien.

Ensuite, on a également mis en place d'autres outils pour maîtriser cela. Alain ANZIANI parlait des matériaux : on est exigeant aussi au niveau de la qualité architecturale et des volets paysagers.

Alors, après, il y a la programmation. Comme je vous le disais, ils veulent tous vendre en même temps. On doit suivre également au niveau des services publics, c'est une réalité. Et donc on a carrément gelé des zones entières au PLU et puis, sur d'autres zones, on n'a pas gelé, mais on a mis des périmètres de prise en considération et c'est en fonction des projets que, là aussi, nous pouvons réguler cet urbanisme.

On a instauré un certain nombre de règles qui marchent bien. On a donc un développement important, mais on a des projets qui sortent, qui sont qualitatifs et qui répondent vraiment aux attentes des gens et des quartiers parce que l'on essaie, bien sûr, d'avoir des projets qui s'intègrent bien dans le quartier. J'avoue – je vais toucher du bois – que l'on n'a pas de recours des tiers sur les projets qui sortent et pourtant il y a des programmes de centaines et de centaines de logements. Vous savez qu'à Bruges, on se développe très vite et c'est quand même un signe que, finalement, cet urbanisme négocié est utile.

Je reviens sur ce que disait Jacques MANGON, c'est intéressant cette valeur vénale et cette valeur projet. Nous, finalement, on est sur une espèce de valeur projet acceptée par la Mairie. Cela revient exactement à cette logique, c'est-à-dire que nous n'accepterons pas plus de logements, pas plus de surfaces, etc. et du coup, le foncier est d'emblée régulé au bon niveau, il n'y a plus de surenchère des opérateurs.

Après, sur les déplacements et les stationnements, on adapte le pourcentage de stationnement à la typologie des logements et au quartier. Pour autant, j'attire l'attention sur le fait que, même si on impose deux parkings pour un T3, si la personne ne veut acheter qu'un parking, elle n'en achètera pas deux. On se retrouve un peu confronté à cet obstacle aujourd'hui. On a exigé, dans les permis, beaucoup plus de parkings que ce qui était prévu au PLU, mais après, finalement, ces résidences se retrouvent avec des parkings qu'elles peuvent louer effectivement à d'autres. Pour autant ce n'était pas tout à fait l'objet que nous recherchions quand on a signé les permis.

Juste une dernière remarque, c'est sur l'accession sociale pour nos jeunes couples que l'on veut garder sur la ville. Je réitère, là aussi, ma proposition. Nous faisons beaucoup d'accessions sociales parce que nous estimons que, dans le parcours résidentiel des personnes qui sont en logement social, c'est très intéressant. Cela libère du logement social quand elles vont dans leur nouvelle maison. Ce qui serait bien, c'est que ces logements en accession soient aussi reconnus dans le pourcentage de la loi SRU parce qu'il y a de même une exonération des taxes foncières. Il y a une double peine pour la commune qui cède des fonciers pas trop chers pour permettre cette accession sociale, mais qui ne touchera pas d'impôt foncier et qui n'aura pas en plus ces logements dans son taux SRU. C'est un peu dommage, et je trouve que là, il y a peut-être une action à mener au niveau national pour que les choses évoluent. Voilà. Je vous remercie.

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

Mme Véronique FERREIRA : Merci Monsieur le Président, chers collègues, deux remarques rapidement : une sur la question de l'accession et une sur la question du locatif.

D'abord sur la question de l'accession, je voudrais, moi aussi, revenir sur ce qu'a proposé Monsieur MANGON sur le changement de paradigme, ce que je trouve très intéressant, mais avec une petite question complémentaire : quelle politique la Métropole elle-même va-t-elle appliquer par rapport à son propre foncier ? Parce que nous avons effectivement un volume important de fonciers de Bordeaux Métropole, achetés à différentes époques, à différents moments, mais parfois à prix un peu cher. On a besoin d'argent qui entre dans les caisses, tout le monde le sait ; alors parfois, il arrive que ce soit la Métropole, pour une question de rentabilité de foncier, qui demande un maximum par rapport au PLU. Je trouve que le changement de paradigme est véritablement très bon, mais il faudrait que l'on puisse effectivement se l'appliquer à nous-mêmes par la même occasion, pour que l'on arrive à réguler, selon les quartiers, ces différents éléments. Moi j'ai découvert en lisant ce rapport 70 % des ventes du neuf aux investisseurs pour Bordeaux Métropole. J'ai regardé, du coup, sur l'ensemble des villes, c'est quand même quelque chose qui est très, très régulier. À partir du moment où il y a plus de 30 logements neufs sur une ville, on est quasiment tous à peu près à un pourcentage très, très similaire. C'est relativement affolant. Dès que l'on fait des pourcentages, on est beaucoup de villes à faire un tiers de locatif social, un tiers d'accession et un tiers d'accession libre et on a l'impression que toute l'accession libre part systématiquement sur des investisseurs. On a énormément de mal à réguler cet élément.

Comme je disais « un tiers, un tiers, un tiers », j'ai une petite crainte par rapport au logement social parce que l'on fasse du PLUS (Prêt locatif à usage social), du PLS (Prêt locatif social) ou du PLAI (Prêt locatif aidé d'intégration), on sait très bien que pour les locataires, ce n'est pas la même chose. Or, j'ai entendu dire qu'au niveau du PLAI, par rapport aux aides à la pierre, c'est en train de se bloquer. Le nombre de PLAI qui pouvait être accordé est en train de baisser et du coup, certaines villes ne pourront plus en avoir. Ce serait bien que, quand on parle de mixité, quand on met chacun une servitude de mixité sociale de 25, 30, 35 %, on soit également en capacité de faire à l'intérieur les découpages entre PLS, PLU et PLAI pour avoir systématiquement du PLAI sur chaque opération, sinon cela va commencer à devenir un peu compliqué.

Je reviendrai aussi sur le social, sur la question du stationnement. Vous posiez la question, Monsieur le Président, en disant que vous ne voyez pas tellement où est effectivement le problème. On est plusieurs villes à avoir des opérations où, par exemple, on a 35 % de logement social. Ce n'est pas le PLU qui impose le nombre de stationnements, c'est la loi. Cette loi avait certainement de bonnes raisons d'être pensée, votée à ce moment-là, mais il y a des conséquences assez rudes. C'est la loi qui dissocie le loyer du parking et les bailleurs sociaux, aujourd'hui, n'ont pas le droit, par exemple, d'inclure le parking dans leurs loyers et là je ne peux absolument pas mettre en cause le PLU. Il y a la question du prix, de la gratuité parce que derrière, quand on fait des opérations de mixité comme cela avec de l'accession, il y a beaucoup de gens qui ne louent pas le parking. J'ai des opérations chez moi où le prix du parking est à 25 euros par mois. Eh bien, quand à l'origine ils essaient d'aller là où il y a un petit peu d'accession pour pouvoir se garer, comme le parking est finalement trop cher pour eux, bien évidemment, leurs voitures débordent sur l'espace public.

Par rapport à la question de l'acceptabilité des logements, les uns et les autres, on se bat tous sur les questions de hauteur, d'intégration dans l'environnement. Mais on aura toujours un problème, une fois que c'est construit, que l'on aura fait tout ce qui est possible sur l'intégration avec la question du stationnement. Derrière, dans la vie au quotidien, on ne s'en sortira pas. Moi aussi, je voudrais vraiment insister sur cette question du stationnement parce que dès que l'on fait un deuxième programme, on se retrouve en très grandes difficultés. Je termine en saluant la charte du bien construire

parce que, pour moi, elle a un énorme avantage, c'est l'évaluation après la livraison et qu'elle puisse se faire avec les habitants. Aujourd'hui, on est bloqué, une fois que c'est livré et que c'est habité. Et tous les problèmes, je les retrouve dans mon bureau. Il vaut mieux les résoudre à plusieurs que tout seul.

M. le Président Alain JUPPÉ : Qu'il n'y ait pas d'ambiguïté, on n'a pas demandé de modifier le PLU pour rendre obligatoire la location d'un parking dans le logement social. On a demandé la modification du PLU pour que, globalement - et c'est le PLU qui peut le faire, ce n'est pas la loi - on exige un certain nombre de places de stationnement, une par logement.

En revanche, vous avez tout à fait raison, on ne peut pas imposer à un bailleur social de louer le parking en plus du logement.

Mais là, il y a une proposition de Monsieur BOBET qui n'est pas inintéressante, j'y reviendrai tout à l'heure, qui est de leur dire : « Vous le mettez gratuitement à disposition ». Toute la question est de savoir s'ils ont des parkings disponibles ou pas. C'est cela que nous n'arrivons pas à savoir. Moi, je pense qu'ils ont des disponibilités. D'après l'enquête que l'on a faite, ce n'est pas tout à fait vrai. Il y aurait à peine 25 % de parkings qui seraient vides, mais même ces 25 %, pourquoi les garder vides et pourquoi ne pas les mettre à disposition gratuitement ? C'est un raisonnement commercial que je ne comprends pas très bien.

Mme Brigitte TERRAZA : Qui payerait ces parkings dans le logement social alors, c'est le bailleur ?

M. le Président Alain JUPPÉ : Non, non, le bailleur, il les a construits. Jusqu'à présent, il essaie de les louer à d'autres. Il fait du foisonnement. Moi, je vois, par exemple au Grand Parc, ils font du foisonnement avec des gens qui viennent de l'extérieur et qui louent ces places de parking. Mais la grande question est de savoir s'ils ont des places libres, vides. Ce sont celles-là que l'on pourrait éventuellement mettre à disposition gratuitement. On a du mal à y voir clair.

Monsieur RAYNAL et puis Monsieur TOUZEAU.

M. Franck RAYNAL : Monsieur le Président, juste sur la question des parkings. Dans le débat précédent, j'avais été amené à en parler sur les opérations nouvelles, les opérations neuves. Rien n'empêche de mettre à disposition gratuitement, mais sous forme collective pour les habitants eux-mêmes, les parkings qui ont été construits à l'occasion de la construction de l'immeuble locatif social. C'est quelque chose qui a été fait. Je l'ai vu à Pessac. Je l'ai exigé parce que c'était un immeuble qui était dans un quartier très enclavé avec de toutes petites rues autour qui étaient déjà pleines de voitures et cela a marché. C'est sous cette condition que ceci s'est fait.

M. le Président Alain JUPPÉ : Je n'ai pas dit que c'était impossible. J'ai dit que les exemples sont rares. Je n'en connais pas beaucoup.

M. Franck RAYNAL : Ce n'était pas sur cet aspect-là particulièrement que je voulais parler.

M. le Président Alain JUPPÉ : J'admire votre dynamisme à 22 heures 45, le mien commence à faiblir.

M. Franck RAYNAL : Quelques mots quand même sur le PLU et l'urbanisme en général. Alain ANZIANI, tout à l'heure, disait qu'il ne se reconnaissait peut-être pas toujours dans ce PLU. Pour ma part, dans la partie pessacaise, je me reconnais globalement, et c'est d'autant plus compliqué sans doute de se reconnaître dans ce PLU qu'à peu près sa moitié, en tout cas la moitié du temps, a été utilisée par la majorité précédente à la mienne pour l'élaborer. Et pourtant, j'ai repris un certain nombre d'éléments, en particulier le PLH qui préexistait à mon arrivée à la Mairie de Pessac. Depuis le début du mandat, nous avons tout fait pour le respecter. En l'occurrence, le PLH dit qu'il doit y avoir 650 logements construits à Pessac et nous le respectons en étant extrêmement vigilants sur le fait que cela ne s'emballe pas. Pourquoi ? Parce que, comme le disait tout à l'heure un certain nombre de nos collègues, nous devons veiller à ce que la ville soit vivable et viable. Elle doit être agréable. Elle doit être circulaire. Elle doit comporter des services publics suffisamment en grand nombre et de suffisante qualité pour pouvoir satisfaire l'ensemble des habitants, et on ne doit pas sacrifier les anciens habitants au profit des nouveaux, alors qu'il y a beaucoup de *turnover*.

Cet aspect-là demande, évidemment, beaucoup d'efforts. C'est ce que nous faisons tous pour éviter cette surchauffe. Je ne prétends pas donner de leçon sur le sujet. Simplement, nous avons eu à cœur à Pessac de bien respecter l'identité des quartiers, notamment par le bénéfice de la concertation, et en particulier avec les représentants des syndicats et des comités de quartiers. C'est quelque chose que nous faisons, qui se faisait avant, que nous avons repris, que nous avons accentué à travers des commissions spécifiques pour l'examen d'ensemble des projets collectifs. Pas des projets individuels évidemment, des projets collectifs. C'est ainsi que nous sommes en mesure de garantir une densité nécessaire quand on a des équipements collectifs payés par la Métropole, dont le tramway, et que nous avons une meilleure densité ou une plus grande densité le long des corridors et des axes de transport.

L'équilibre des services publics locaux est quelque chose qui nous préoccupe en permanence. À Pessac, depuis le début du mandat, j'ai une population scolaire qui a augmenté de 13 %. La population globale n'a pas augmenté de 13 %, elle a augmenté de 2 %. Nous avons aussi des phénomènes de renouvellement de population, de substitution de population et nous devons aussi en tenir compte dans nos services publics. Cela ne dépend pas de la politique d'urbanisme pour le cas dont je viens de parler.

Concertation, j'en ai parlé. Identité des quartiers, équilibre avec les services publics locaux, mais également agrément de vie, et c'est ce que disait tout à l'heure aussi Alain ANZIANI sur le fait qu'il faut la politique de l'arbre en ville, la verdure, que l'on ne soit pas systématiquement dans du béton et de l'artificiel. Les arbres remarquables, la protection paysagère, autant de sujets qui doivent être compatibles avec, à la fois, le fait de ne pas étendre la tâche urbaine, de pouvoir permettre une densification supplémentaire sur certaines zones particulières.

Juste, je termine, Monsieur le Président, ce que je souhaiterais pouvoir faire à l'avenir et notamment avec la prochaine modification du PLU, c'est adapter un certain nombre d'aspects. Deux aspects que moi, je retiens particulièrement, c'est le fait de pouvoir encore verdifier la ville pour pouvoir accepter une plus grande densité, notamment on n'en a pas parlé, le fait de pouvoir limiter les îlots de chaleur, ce défi qui est devant nous. Qui n'est même pas devant nous, dans lequel nous sommes plongés au quotidien. Avoir plus de verdure nous permet également de limiter ces îlots de chaleur et de rendre notre ville plus viable.

Dernier point sur les parkings, j'avais essayé à l'époque un refus des services métropolitains sur le sujet, mais pour qu'il y ait plus de parkings, je pense à une norme avec plus de parkings par logement. Pas une norme technocratique qui nous imposerait d'en avoir un trop petit nombre.

M. le Président Alain JUPPÉ : Bien, mes chers collègues, nous sommes 28 maires extraordinaires qui vont chacun expliquer en quoi ils sont les meilleurs, mais bon on va peut-être reporter ce sujet à une séance ultérieure.

Monsieur FELTESSE.

M. Vincent FELTESSE : 3 fois 30 secondes. Juste très, très rapidement puisque j'ai écouté attentivement l'ensemble des intervenants, pour rappeler que quand on avait lancé le programme « 50 000 logements », il y avait un autre programme qui s'appelait « 55 000 hectares pour la nature » et que l'équilibre entre les deux était assez fondamental. J'ai entendu les interventions de Franck RAYNAL et d'autres là-dessus, il faut voir comment on peut y revenir.

Deuxième point sur la question des équipements de proximité scolaires, il y a une sorte d'évidence et c'est un débat que l'on va devoir trancher début 2018 sur les priorités.

Troisième point, Monsieur le Président, puisque vous avez évoqué le Conseil d'administration d'Euratlantique ce matin, je pense quand même que les contrats d'axes avec des communes périphériques - Libourne, Angoulême, et ainsi de suite - sur la question du logement et de l'habitat, peuvent être assez intéressants et rassurants pour certaines communes. Je viens de lire les déclarations du Président de l'Association des Maires de Gironde, Gérard CÉSAR que vous connaissez bien, je pense qu'il faut aussi que nous donnions des signes.

M. le Président Alain JUPPÉ : J'ai aussi enregistré le fait que le Président du Conseil départemental a tendance à considérer que la Métropole asphyxie la Gironde. Je vous citerai des phrases, je vous les mettrai sous les yeux.

Bien. Sur les 50 000 logements et les 55 000 hectares, il n'y a pas à revenir dessus. On applique et on respecte ce principe. C'est notre charte.

Monsieur TOUZEAU pour terminer.

M. Jean TOUZEAU : Simplement, c'était pour répondre à un certain nombre de points qui ont été mis en avant.

M. le Président Alain JUPPÉ : Peut-être pas à tous, les plus importants.

M. Jean TOUZEAU : Pas tous. Monsieur le Président, sur ce dossier-là, ce qui est intéressant, c'est de s'efforcer d'être précis sur un certain nombre de points, de façon à ce que, à l'image du débat que nous avons eu sur les mobilités, nous puissions évaluer ensemble ce qu'il nous est possible de faire, et progresser sur des objectifs partagés.

L'exemple du logement social. Nous avons besoin de toujours maintenir le cap et même d'essayer d'aller au-delà dans toute sa diversité. Pour cela, l'orientation globale qui est portée au niveau métropolitain et collectivement, c'est l'augmentation de l'offre de logement. A ce titre, les dispositions qui sont proposées sur le foncier me semblent particulièrement judicieuses si, bien évidemment, elles peuvent aller jusqu'au bout dans

les orientations qui sont discutées et négociées, et qui doivent être donc soutenues collectivement.

La question foncière est une question cruciale. Le foncier pèse sur les opérations, sur la dimension qualitative et sur tout ce qui a été développé. La production de logements est la réponse à ce que vous avez évoqué tout à l'heure sur les questions de marché et d'autres préoccupations.

Simplement, sur le logement social, le contexte actuel dans le cadre notamment de l'avant-projet de loi, on ne l'a pas évoqué, mais moi je l'évoque parce qu'il faut que l'on dispose tous d'éléments objectifs, fait que ceux qui ont également pour vocation de porter l'offre de logement sont aujourd'hui préoccupés ou fragilisés par des orientations nationales. Il faut prendre en compte cela, notamment la fragilisation sur un élément fort qui est leurs capacités financières et budgétaires. Lorsque l'on évoque la gratuité du parking dans le parc HLM, je partage totalement, mais en sachant, par exemple, que le parking et notamment le parking en sous-sol, sur toutes les opérations d'habitat, c'est à peu près un tiers de surcoût. Ensuite, bien évidemment, les organismes HLM ont la nécessité de la commercialisation.

Nous avons demandé une étude de la vacance pour être précis. Aujourd'hui, le chiffre global que nous avons est relativement faible, entre 15 et 26 %. Nous avons demandé une étude plus fine, commune par commune, puisqu'il y a beaucoup moins de vacances en centre-ville que sur, bien évidemment, la périphérie, ce qui pourra nous amener à un certain nombre de débats avec les organismes HLM, notamment sur ces questions de parkings.

Voilà ce que je voulais souligner. De la même façon que nous l'avons fait tout à l'heure sur la mobilité, ce qui est intéressant aussi, c'est de regarder les uns et les autres, en sortant de nos préoccupations de maires, comment nous pouvons améliorer des politiques qui, quand même, vous l'avez souligné Monsieur le Président, font que, dans notre contexte d'attractivité, l'on arrive à produire entre 3 500 et 4 000 logements sociaux cette année, avec ce qui figure dans le cadre du programme local de l'habitat et de ses objectifs. Ce qui n'est pas si mal et cela pèse. J'insiste, moi, sur cette démarche de précision.

M. le Président Alain JUPPÉ : Merci beaucoup Monsieur le Vice-Président. Ce débat, là encore, a été tout à fait utile. On a pu aborder plusieurs sujets.

Sur la fragilisation des bailleurs sociaux, on est dans une espèce de piège ou de contradiction parce que, tout à l'heure, on a parlé des ventes. Nous, nous ne sommes pas très chauds parce que cela affaiblit notre quota SRU, mais les organismes HLM ont intérêt à vendre pour pouvoir ensuite investir et construire des logements neufs. Là, on est en pleine contradiction.

Plus globalement, ce que je constate et je le dis un peu dans le même esprit que Jean TOUZEAU, c'est que nous avons besoin de construire des logements, nous sommes en situation de pénurie, et des logements pour tous. Des logements locatifs sociaux, des logements d'accession à prix maîtrisé et puis, bien sûr, des logements libres.

Restons cohérents avec nous-mêmes. Nous avons dénoncé à plusieurs reprises l'étalement urbain dont notre agglomération a donné la caricature pendant des années. On veut sanctuariser 55 000 hectares du territoire de la Métropole pour les réserver à des espaces naturels. Donc, cela veut dire qu'il faut une certaine densification de logements.

Je suis confronté comme maire exactement aux mêmes difficultés que vous. Je vois bien quelles sont les réactions du voisinage, quels sont les contentieux que l'on peut avoir. Enfin, là, il faut quand même progresser, et c'est la raison pour laquelle je voudrais obtenir une programmation 2018 – 2019 - 2020, de notre capacité de logement. Parce que si nous faiblissons, si nous diminuons notre potentiel de logements, cela ne va pas être bon pour les prix. Soit ils vont flamber, soit la pénurie va augmenter.

Le deuxième souci, c'est la qualité. Là, je souhaite qu'à la séance de janvier, on puisse soumettre au Conseil la charte qualité qui a déjà été examinée par le Bureau, mais qui n'est pas encore passée en Conseil.

Troisièmement, sur le foncier, Jacques MANGON nous fera sa proposition. Pour répondre, je crois, à Madame FERREIRA, je pense qu'il faut que nous adoptions pour notre propre foncier la règle qui est celle de Bordeaux Euratlantique, de ne pas faire jouer la concurrence sur le foncier. Quand on a une consultation, on fixe le prix du foncier et la concurrence pour une opération d'aménagement joue sur d'autres facteurs mais pas sur le foncier.

Enfin, dernier point, nous avons des outils quand même pour maîtriser cela et Brigitte TERRAZA l'a très bien dit, l'urbanisme négocié existe. Vous l'avez pratiqué. Moi, je l'ai pratiqué dans le secteur des Bassins à flot. Donc, on peut soumettre les permis de construire à un examen préalable. On peut avoir des exigences en termes de taille de logement, de matériaux. Moi, je demande aujourd'hui qu'à Bordeaux, on revienne à la pierre le plus souvent possible. En termes de densité aussi. Là, nous ne sommes pas complètement démunis en nous adossant au PLU et puis même en fixant des conditions. Cela permet de maîtriser les choses.

Voilà les conclusions que nous pouvons tirer à ce stade sur ce débat qui est, évidemment, tout à fait passionnant.

Merci infiniment d'avoir été présents jusqu'au bout de cette séance.

Qui est contre l'OISO ? Personne ? Abstentions ? Non. Adopté donc.

Unanimité

LA SÉANCE EST LEVÉE À 22 HEURES 51

Secrétaire de séance

M. Jean-Pierre TURON