



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

**SEANCE PUBLIQUE DU VENDREDI 20 DECEMBRE 2019 À 09 H 30**

(Convocation du 13 décembre 2019)

Aujourd'hui vendredi vingt décembre deux mil dix-neuf à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Monsieur Patrick BOBET, Président de Bordeaux Métropole.

**ETAIENT PRESENTS :**

M. Patrick BOBET, M. Alain ANZIANI, M. Nicolas FLORIAN, M. Emmanuel SALLABERRY, M. Christophe DUPRAT, Mme Christine BOST, M. Michel LABARDIN, M. Jean-François EGRON, M. Franck RAYNAL, M. Jacques MANGON, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, Mme Anne-Lise JACQUET, M. Fabien ROBERT, Mme Claude MELLIER, Mme Agnès VERSEPUY, Mme Brigitte TERRAZA, M. Jean TOUZEAU, Mme Anne WALRYCK, M. Dominique ALCALA, M. Max COLES, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Véronique FERREIRA, Mme Andréa KISS, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, M. Alain TURBY, M. Jean-Pierre TURON, M. Michel VERNEJOUL, Mme Josiane ZAMBON, Mme Emmanuelle AJON, M. Erick AOUIZERATE, Mme Cécile BARRIERE, Mme Léna BEAULIEU, Mme Maribel BERNARD, M. Jacques BOUTEYRE, M. Nicolas BRUGERE, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, M. Alain CAZABONNE, M. Didier CAZABONNE, Mme Chantal CHABBAT, M. Gérard CHAUSSET, Mme Solène CHAZAL-COUCAUD, Mme Brigitte COLLET, M. Yohan DAVID, Mme Nathalie DELATTRE, M. Stéphane DELAUX, M. Arnaud DELLU, Mme Laurence DESSERTINE, M. Gérard DUBOS, Mme Michèle FAORO, M. Vincent FELTESSE, M. Marik FETOUH, M. Jean-Claude FEUGAS, M. Philippe FRAILE MARTIN, Mme Magali FRONZES, M. Guillaume GARRIGUES, M. Max GUICHARD, M. Jacques GUICHOUX, M. Daniel HICKEL, M. Pierre HURMIC, Mme Dominique IRIART, Mme Laetitia JARTY-ROY, M. François JAY, M. Franck JOANDET, M. Bernard JUNCA, Mme Conchita LACUEY, M. Marc LAFOSSE, M. Bernard LE ROUX, Mme Anne-Marie LEMAIRE, Mme Zeineb LOUNICI, M. Eric MARTIN, M. Thierry MILLET, M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM, M. Jacques PADIE, Mme Christine PEYRE, M. Michel POIGNONEC, M. Benoît RAUTUREAU, Mme Marie RECALDE, Mme Karine ROUX-LABAT, Mme Gladys THIEBAULT, Mme Anne-Marie TOURNEPICHE, M. Serge TURNERIE, M. Thierry TRIJOLET, Mme Marie-Hélène VILLANOVE.

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

M. Patrick PUJOL à M. Michel POIGNONEC  
M. Michel DUCHENE à M. Max COLES  
M. Michel HERITIE à Mme Josiane ZAMBON  
M. Kévin SUBRENAT à Mme Laetitia JARTY-ROY  
Mme Odile BLEIN à Mme Léna BEAULIEU  
Mme Isabelle BOUDINEAU à M. Arnaud DELLU  
M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE à Mme Brigitte TERRAZA  
Mme Anne BREZILLON à Mme Zeineb LOUNICI  
Mme Anne-Marie CAZALET à Mme Marie-Hélène VILLANOVE  
Mme Emmanuelle CUNY à Mme Cécile BARRIERE  
M. Jean-Louis DAVID à M. Jacques BOUTEYRE  
Mme Michèle DELAUNAY à M. Vincent FELTESSE  
Mme Florence FORZY-RAFFARD à Mme Christine PEYRE  
M. Jean-Pierre GUYOMARC'H à M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM  
Mme Martine JARDINE à M. Jacques GUICHOUX  
M. Pierre LOTHAIRE à M. Daniel HICKEL  
Mme Emilie MACERON-CAZENAVE à M. Philippe FRAILE MARTIN  
Mme Arielle PIAZZA à Mme Dominique IRIART  
Mme Dominique POUSTYNNIKOFF à M. Benoît RAUTUREAU  
M. Alain SILVESTRE à Mme Karine ROUX-LABAT  
Mme Elisabeth TOUTON à Mme Solène CHAZAL-COUCAUD

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

M. Clément ROSSIGNOL-PUECH à Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE à partir de 12h10  
Mme Agnès VERSEPUY à M. Dominique ALCALA à partir 11h35  
M. Michel VERNEJOUL à M. Thierry TRIJOLET à partir de 12h25  
M. Erick AOUIZERATE à Mme Anne-Lise JACQUET à partir de 11h55  
M. Nicolas BRUGERE à Mme Magali FRONZES à partir de 12h05  
M. Bernard JUNCA à Mme Chantal CHABBAT à partir de 11h50  
M. Eric MARTIN à Mme Maribel BERNARD à partir de 12h00  
Mme Gladys THIEBAULT à M. Guillaume GARRIGUES à partir de 11h35  
M. Serge TURNERIE à Mme Christine BOST à partir de 12h15

**EXCUSE(S) :**

Madame Marie-Christine BOUTHEAU.

**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 – 9 HEURES 39

## **COMMUNICATION**

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

#### **Communication effectuée**

**M. le Président Patrick BOBET** : Mes chers collègues, je vous demande de vous installer, s'il vous plaît. Nous sommes déjà bien en retard, de 10 minutes, et je vous rappelle que nous sommes attendus, si possible vers 13 heures, pour partager le repas de Noël avec les agents. Donc, essayons d'être ponctuels, précis, concis, et rapides.

Bien, nous allons pouvoir commencer cette séance. Tout d'abord, vous dire que nous avons reçu plusieurs trophées, ces dernières semaines. Un nouveau Pass d'argent parce que ce n'est pas le premier, délivré par « Ville, Rail & Transports » qui récompense l'engouement spectaculaire pour les transports publics ici sur la Métropole. Deuxièmement, un prix Modernisation livré également par « Ville, Rail & Transports » qui récompense l'installation de nouveaux rails de tramway plus performants. Un trophée Cap'Com qui récompense notre démarche prospective Bordeaux Métropole 2050 et, tout récemment, le label « Écoréseau de chaleur 2019 » qui nous a été remis lors des rencontres du 4 décembre pour nous récompenser sur nos trois réseaux de chaleur : Saint-Jean Belcier, Hauts de Garonne et Mériadeck.

Je voudrais aussi saluer la présence de Nicolas FONTAINE parmi nous, dont c'est le dernier Conseil de Métropole car il part sur la région Grand Est. On peut vous applaudir pour tout le travail que vous avez fait, depuis des années, merci.

*Applaudissements dans la salle*

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

Nous devons désigner le secrétaire de séance, ce sera donc Anne-Lise JACQUET et le secrétaire adjoint, Fabien ROBERT qui est à tes côtés.

Anne-Lise JACQUET prend la parole pour les affaires regroupées.

### **Affaires regroupées :**

**Mme Anne-Lise JACQUET** : Merci Monsieur le Président, mes chers collègues. Concernant les affaires groupées : l'affaire n°1. Après, l'affaire n°3, la 5, la 6, la 7, la 8 et la 9, la 10, 12, 13, 15, 16, 17, la 20, la 23, la 24, 25, 26, 27, et puis jusqu'aux 29, 28, 29, 30, 31, 32, 41, 42, 43, 44, 45, 53, 54, 55, la 57 à 60, 61, 63 à 65, 67, 69 à 72, 75 et 76, 78 à 81, 82, 83, 84 à 86, 87, 88 à 90 et 91.

Voilà Monsieur le Président.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci Madame la Secrétaire. Sur ces délibérations qui sont regroupées, y a-t-il des prises de parole ou des positions de vote ? C'est le cas. Madame CASSOU-SCHOTTE, je vous donne le micro.

**Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE** : C'est pour demander le regroupement de la 77.

**M. le Président Patrick BOBET** : La secrétaire en prend note. Très bien.

Monsieur GUICHARD ?

**M. Max GUICHARD** : Oui, vote sans intervention :

- 6, contre ;
- 13, contre ;
- 61, contre ;
- 64, contre.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. Monsieur JAY.

**M. François JAY** : Monsieur le Président, mes chers collègues, abstention sur la 1, la 41, la 75 et la 85.

**M. le Président Patrick BOBET** : D'accord. On en a pris bonne note. Monsieur TURON.

**M. Jean-Pierre TURON** : Je vote la 77, mais avec un petit commentaire que j'aurais fait. Et donc pour ne pas lancer le débat, je laisse ma communication à joindre au PV.

Contribution versée par Jean-Pierre TURON :

« *Monsieur le Président, chers Collègues,*

*Dans le cadre de la présentation de ce Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, je tenais à souligner le fait que doivent être prises en compte les différentes sortes de nuisance sonores, y compris les plus spontanées et temporaires.*

*En effet, les établissements de nuit ou lieux propices aux regroupements (type rave party) insuffisamment réglementés et contrôlés méritent une attention particulière et une vigilance accrue dans le respect des normes sonores, particulièrement sur le territoire de Bordeaux Nord dont les conséquences sur la commune de Bassens sont parfois insupportables et donc intolérables. »*

**M. le Président Patrick BOBET** : D'accord. Merci. Madame DE FRANÇOIS a demandé la parole. Je la lui donne, voilà.

**Mme Béatrice DE FRANÇOIS** : Merci. Non-participation sur la 13.

Contribution versée par Emmanuelle AJON sur les affaires 65 et 66.

« Monsieur le Président, chers collègues,

*Mon intervention englobe les deux délibérations et je tiens à vous remercier pour cette double présentation qui permet de mieux appréhender ce PAE dont le résultat urbanistique de l'avis de nombre de personnes mérite un véritable retour sur expérience pour ne pas reproduire les mêmes erreurs dans le futur.*

*En effet, sur le bilan de ce programme d'aménagement, je souhaitais vous formuler regret, surprise, et un fort doute.*

*Un regret sur la dénaturation d'une partie du projet. En effet, en faisant le choix de regroupement des équipements publics sur certains îlots, il me semble que vous renoncez ainsi à la mixité des usages qui était un trait fort du projet initial. Cela entraîne une spécialisation des espaces ce qui nous amène à un urbanisme fonctionnaliste qui n'est finalement guère moderne.*

*Une surprise*

*En effet, je suis surprise par l'évolution financière de la participation de la métropole sur ce PAE.*

*En premier lieu, je vous avoue mon étonnement face au tour de passe-passe qui consiste à sortir 7 millions d'euros des dépenses en privatisant le parking silo et le choix de se priver ainsi aussi de futures recettes...*

*Mais ce qui m'interroge le plus sur cette opération que nous avons vue, vendue à longueur d'AGORA comme un modèle d'urbanisme négocié, c'est que nous devons payer 2,7 millions d'honoraires pour des frais de maîtrise d'assistance, de maîtrise d'ouvrage non prévus initialement. Je pense qu'il serait intéressant que vous nous présentiez de manière exhaustive le détail de ce poste sur les missions exécutées, les bénéficiaires, les procédures de sélections, les analyses d'offres le cas échéant...si encore le résultat était salué par tous comme un succès ....*

*Enfin, le fort doute de notre point de vue, c'est parce que comme depuis les premières réalisations de la fin des années 90 par exemple sur la Bastide, on finit par avoir le même résultat : l'argent public sert avant tout à valoriser la spéculation foncière et les vendeurs de produits défiscalisés sans répondre aux besoins réels et adaptés aux besoins des Bordelaises et des Bordelais.*

*Je pense que cela sera et restera un désaccord profond entre nous.*

*Mais les faits sont là, car les chiffres qui nous sont présentés ici sont clairs et je ne prendrais que des exemples :*

*- 5810 logements produits dont 1270 en résidence service, soit 22 % des logements produits. Sur cette catégorie une grande part de logements produits sont des T1 au loyer allant de 679 euros pour les logements étudiants T1 à 1099 euros par mois pour les personnes âgées. Des logements défiscalisés, mais ruineux pour les occupants contraints d'y habiter, dû à l'absence d'une offre à prix soutenable pour eux.*

*62 % d'accession libre, mais des objectifs d'accession aidée non réalisés. Il n'y a aucune indication sur le nombre de propriétaires occupant, car nous sommes majoritairement sur des produits défiscalisés...*

*Il nous manque plus qu'à y rajouter le nombre d'offres de locations saisonnières et je pense que malheureusement nous serions là la caricature que nous ne souhaitons pas pour Bordeaux, mais que vous avez laissé faire ! »*

**M. BOBET**

**(n°1) Accord cadre pour la mise en œuvre opérationnelle du programme "Habiter, s'épanouir - 50 000 logements accessibles par nature" et du programme "Entreprendre, travailler dans la métropole" avec la Fabrique de Bordeaux Métropole (La Fab) - Marchés subséquents 2020 - Décision - Autorisation**

**Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Monsieur JAY**

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

**M. ANZIANI**

**(n°3) Participation au financement du dispositif de démoustication de confort par le Département - Convention - Décision - Autorisation**

**Unanimité**

**M. FLORIAN**

**(n°5) Aquitec - Salon de l'orientation, de la formation de l'emploi et des métiers en Aquitaine 2020 - Subvention de fonctionnement - Décision - Autorisation**

**Unanimité**

**M. FLORIAN**

**(n°6) Opération d'intérêt métropolitain Bordeaux Aéroparc - Extension du périmètre de l'opération - Décision - Autorisation**

**Majorité**

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

**M. FLORIAN**

**(n°7) Rapport des administrateurs de la SEML Route des Lasers (RDL) - Information au Conseil métropolitain**

**Communication effectuée**

**M. FLORIAN**

**(n°8) SPL Aéroparc - Rapport administrateurs sur les sociétés d'économie mixte au titre de l'article 1531-1 du Code Général des Collectivités Territoriales - Rapport 2019 - Exercice 2018 - Information du Conseil Métropolitain**

**Communication effectuée**

**M. FLORIAN**

(n°9) SPL SBEPEC - Rapport administrateurs sur les sociétés d'économie mixte au titre de l'article L.1531-1 du Code Général des Collectivités Territoriales - Rapport 2019 - Exercice 2018 - Information du Conseil Métropolitain.

Communication effectuée

**M. SALLABERRY**

(n°10) Adoption du budget 2020 - Ouverture des crédits provisoires d'investissement dans le cadre de l'article L.1612-1 du Code général des collectivités territoriales (CGCT) - décision - autorisation

Unanimité

**M. SALLABERRY**

(n°12) Régime de fiscalité professionnelle unique - Dotation de solidarité métropolitaine prévisionnelle pour 2020 - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. SALLABERRY**

(n°13) PAREMPUYRE - OPH Métropolitain Aquitanis - Charge foncière et acquisition en VEFA de 12 logements collectifs et individuels locatifs sociaux, sis, résidence "Les Terrasses du Médoc", 96 Ter rue de Landegrand - Emprunts des types PLAI, PLUS et PHB 2.0 souscrits auprès de la CDC et d'un montant global de 1 607 104 euros - Garantie - Décision - Autorisation

Majorité

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

Ne prend pas part au vote : Madame DE FRANÇOIS

**M. DUPRAT**

(n°15) Convention pour la mise en œuvre de l'expérimentation d'acceptation tarifaire des titres de transport TBM (Transports Bordeaux Métropoles) sur la ligne TER (Transport express régional) du Médoc - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. DUPRAT**

(n°16) Convention relative à la mise en œuvre de la tarification intermodale ' TBM (Transports Bordeaux Métropole) et Cars interurbains sur le territoire girondin ' entre la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. DUPRAT**

(n°18) Réseau de transports Bordeaux Métropole - Mise en application de la gratuité des transports pour les policiers de la Police Nationale - Décision - Autorisation

Unanimité

**Mme BOST**

(n°20) Mois de l'Economie sociale et solidaire (ESS) 2019 - Remise des 3 prix "Coup de coeur de l'initiative sociale et solidaire" par Bordeaux Métropole - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. LABARDIN**

(n°23) Protocole transactionnel - Marché n°12147U (VRD 303) - Travaux de voirie et aménagement de surface - Bordeaux Lac et Claveau (Ligne B et C du Tramway) - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. EGRON**

(n°24) Participation employeur complémentaire santé - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. EGRON**

(n°25) Comité des œuvres sociales - convention financière 2020 - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. EGRON**

(n°26) Association "La Mémoire de Bordeaux Métropole" - Subvention complémentaire pour mise à disposition d'un agent - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. EGRON**

(n°27) Extension de l'astreinte d'exploitation à la mission tourisme - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. EGRON**

(n°28) Ajustements d'organigrammes ou d'effectifs - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. EGRON**

(n°29) Transfert du personnel dans le cadre de la dissolution du Syndicat de protection des inondations de la presqu'île d'Ambès (SPIPA) - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. EGRON**

(n°30) Réorganisation de la Direction Générale des Territoires - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. EGRON**

(n°31) Réorganisation de la Direction générale des territoires - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. EGRON**

(n°32) Réorganisation de la Direction générale numérique et systèmes d'information -  
Décision - Autorisation

Unanimité

**M. EGRON**

(n°33) Réorganisation de la Direction générale valorisation du territoire - Direction de  
l'habitat - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. EGRON**

(n°34) Réorganisation de la Direction générale valorisation du territoire - Direction du  
Foncier - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. EGRON**

(n°35) Réorganisation de la Direction générale Haute qualité de vie - Direction gestion des  
déchets et propreté - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. EGRON**

(n°36) Réorganisation de la Direction générale Haute qualité de vie et incidences  
attendues du transfert à l'Etat du Lycée Horticole Camille Godard - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. EGRON**

(n°37) Ajustements d'organigrammes ou d'effectifs

Unanimité

**M. RAYNAL**

(n°40) Contrats de co-développement 2018/2020 - Adaptations des contrats - Décision -  
Autorisation

Unanimité

**M. MANGON**

(n°41) Plan local d'urbanisme (PLU) de Bordeaux Métropole -Pessac- Projet de centrale  
photovoltaïque sur le site du Bourgailh- Déclaration de projet - Mise en compatibilité du  
PLU - Décision - Approbation

Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Monsieur JAY

**M. MANGON**

(n°42) Réaménagement du site de l'hôpital Xavier Arnoz à Pessac - Mise en  
compatibilité du Plan local d'urbanisme (PLU) - Approbation

Unanimité

**M. MANGON**

(n°43) Cenon - Ensemble immobilier bâti métropolitain situé 15 avenue Carnot, cadastré AY 180 - Cession à la Commune - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. MANGON**

(n°44) Saint-Aubin de Médoc - Programme d'aménagement d'ensemble (PAE) des Vignes - Acquisition auprès de Domofrance d'une emprise de 3 697 m<sup>2</sup> environ, située route de Mounic pour un bassin de rétention et de régulation des eaux pluviales - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. MANGON**

(n°45) Ambarès et Lagrave - Ligne ferroviaire à grande vitesse Sud Europe Atlantique - Acquisition auprès de la Société nationale des chemins de fer (SNCF) des parcelles situées rue du 19 mars 1962 - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. ROSSIGNOL-PUECH**

(n°53) Groupement d'intérêt public Grand projet de ville (GIP - GPV) Parc des coteaux - Mise en place de l'éco-pâturage intercommunal - Contrats de codéveloppement 2018-2020 - Subvention - Décision - Autorisation.

Unanimité des suffrages exprimés

Ne prend pas part au vote : Madame CHAZAL-  
COUCAUD

**M. PUJOL**

(n°54) Approbation - Plans locaux de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) des communes de Floirac, Lormont et Pessac - Décision - Adoption

Unanimité

**M. PUJOL**

(n°55) Parempuyre - Rue de Landegrand - Arrêt du bilan de la concertation - Décision - Approbation

Unanimité

**Mme JACQUET**

(n°57) Exercice 2018 - Présentation des Rapports annuels sur le prix et la qualité des services publics (RPQS) de l'eau potable et de l'assainissement collectif, et des comptes administratifs des syndicats mixtes dont Bordeaux Métropole est adhérente - SIAO (Syndicat intercommunal d'alimentation en eau potable) de Carbon Blanc et SIAEA (Syndicat intercommunal d'adduction d'eau et d'assainissement) de Saint Jean d'Ilac - Martignas-sur-Jalle - Information

Communication effectuée

**Mme JACQUET**

(n°58) Travaux de dévoiement et d'enfouissement de réseaux dans le cadre de l'opération de transfert des effluents de la station d'épuration de Cantinolle (Eysines) à la station d'épuration de Lille (Blanquefort) - Convention relative au versement d'une offre de concours de Bordeaux Métropole à la Commune d'Eysines - Décision - Autorisation

Unanimité

**Mme JACQUET**

(n°59) Station d'épuration de Clos de Hilde à Bègles - Contrat d'achat du biométhane produit - Décision - Autorisation

Unanimité

**Mme JACQUET**

(n°60) Retrait de Bordeaux Métropole du Syndicat intercommunal d'adduction d'eau et d'assainissement de Saint-Jean-d'Illac/Martignas-sur-Jalle (SIAEA) - Redevances métropolitaines 2020, part déléguant des services publics de l'eau potable et de l'assainissement collectif pour la commune de Martignas-sur-Jalle - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. ROBERT**

(n°61) Contrat de plan Etat Région (CPER) volet enseignement - avenant à la convention de financement pour la réhabilitation partielle de l'Institut universitaire technologique (IUT) de sciences et technologies à Gradignan - Convention - Décision - Autorisation

Majorité

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

**M. DUCHENE**

(n°63) Centre européen de prévention du risque d'inondation (CEPRI) - Subvention de fonctionnement - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. DUCHENE**

(n°64) Bordeaux - secteur Bastide - Reconstitution des fonctionnalités ferroviaires - Convention de financement des études APO (Avant-Projet / Projet) et anticipation partielle de la phase REA (Réalisation) - Décision - Autorisation

Majorité

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

**M. DUCHENE**

(n°65) Bordeaux - Programme d'aménagement d'ensemble (PAE) des Bassins à flot - Modification - Approbation

Unanimité

**M. TOUZEAU**

(n°67) Prorogation du dispositif de soutien à la rénovation énergétique Bâtiment basse consommation (BBC) des copropriétés dans le cadre du Programme d'investissement d'avenir (PIA) ' Ville de demain ' - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. TOUZEAU**

(n°69) Contribution financière pour le fonctionnement du Groupement d'intérêt public (GIP) Fonds de solidarité logement (FSL) 2020-2022 - Subventions - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. TOUZEAU**

(n°70) Floirac - Programme de renouvellement urbain (PRU) Dravemont - Avenant à la convention de comaitrise d'ouvrage avec la ville de Floirac concernant la réalisation de la place Allende - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. TOUZEAU**

(n°71) Plateforme de mobilité durable de l'association Wimoov - Subvention 2019 - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. TOUZEAU**

(n°72) Bordeaux - Rues Jacques Rivière, Leyteire, Broca et Gratiolet et requalification de la rue Edmond Costedoat et de la rue de Pessac section comprise entre le boulevard Georges V et la rue Fernand Audeguil - Confirmation de décision de faire - Autorisation

Unanimité

**M. TOUZEAU**

(n°75) Quartiers prioritaires du Nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU) - Convention pluriannuelle - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Monsieur JAY

**M. TOUZEAU**

(n°76) Floirac - Renouvellement urbain du quartier Dravemont - Convention pour l'animation et le fonctionnement de la Maison des Initiatives 2019-2022 - Décision - Autorisation

Unanimité

**Mme WALRYCK**

**(n°77) Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de Bordeaux Métropole -  
Décision - Autorisation**

**Unanimité**

**Mme WALRYCK**

**(n°78) Concessions pour le service public de la distribution d'électricité - Comptes-rendus  
annuels des sociétés ENEDIS et EDF pour l'exercice 2018 - Information**

**Communication effectuée**

**Mme WALRYCK**

**(n°79) Concessions pour le service public de la distribution de gaz - Comptes-rendus  
annuels des sociétés REGAZ et GRDF pour l'exercice 2018 - Information**

**Communication effectuée**

**Mme WALRYCK**

**(n°80) Bordeaux- Bègles- Saint-Médard-en-Jalles - Concessions pour le service public de  
la distribution d'électricité - Signature d'un contrat de concession et de conventions  
annexes - Signature d'avenants aux 6 autres contrats - Décision - Autorisation**

**Unanimité**

**Mme WALRYCK**

**(n°81) Soutien financier au fonds de dotation - Fondation Bergonié - Prix Josy Reiffers -  
Décision - Autorisation**

**Unanimité**

**M. ALCALA**

**(n°82) Collecte des déchets ménagers dans les résidences équipées de conteneurs  
enterrés ou semi-enterrés - Mise à disposition de bornes aériennes de grande capacité en  
cas d'impossibilité temporaire d'utilisation des conteneurs - Décision - Autorisation**

**Unanimité**

**M. ALCALA**

**(n°83) Maison de la nature et de l'environnement - Année 2019 - Subvention en vue de la  
mise en œuvre du projet ' Quartier zéro déchet zéro gaspillage ' - Décision - Autorisation**

**Unanimité**

**M. HERITIE**

**(n°84) Ville de Martignas-sur-Jalle - Concert de clôture ' N8 ' - Année 2019 - Subvention  
d'aide à une manifestation dans le cadre des contrats de co-développement - Convention -  
Décision - Autorisation**

**Unanimité**

**M. VERNEJOUL**

(n°85) Solidarité Internationale Eau et assainissement - Subventions d'actions spécifiques de coopération décentralisée. Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés  
Abstention : Monsieur JAY

**M. VERNEJOUL**

(n°86) Mise en place d'un événement culturel dans le cadre des journées nationales des diasporas africaines 2020 et de l'accord de coopération entre Bordeaux Métropole, la mairie de Bordeaux et la Communauté urbaine de Douala (Cameroun) - Convention - Décision - Autorisation

Unanimité

**Mme KISS**

(n°87) Groupement d'intérêt public grand projet des villes (GIP GPV) - Parc des Coteaux - Animation et valorisation de la démarche du plan de gestion intercommunal - Contrats de co-développement 2018-2020 - Subvention - Décision - Convention - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés

Ne prend pas part au vote : Madame CHAZAL-  
COUCAUD

**M. TURBY**

(n°88) Aménagement numérique du territoire - Convention pour la diffusion du réseau wifi Eduroam sur le réseau de Bordeaux Métropole - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. TURBY**

(n°89) Association ORGAN'PHANTOM - Avenant n°1 à la convention 2018 de subventionnement pour action spécifique - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. TURBY**

(n°90) Solidarité numérique - Financement de la Région Nouvelle-Aquitaine - Approbation - Décision - Autorisation

Unanimité

**M. SUBRENAT**

(n°91) Exercice 2018 - Présentation des rapports annuels et des comptes administratifs des syndicats mixtes dont Bordeaux Métropole est adhérente - Information

Communication effectuée

**M. le Président Patrick BOBET** : Très bien. Madame la Secrétaire.

**Affaires non regroupées :**

**Mme Anne-Lise JACQUET** : Bien. L'affaire n°2, Monsieur le Président concerne le Projet de mandature 2014-2020 sur la haute qualité de vie.

**M. BOBET**

**(n°2) Bordeaux Métropole : une haute qualité de vie dans une Métropole européenne -  
Projet de mandature 2014-2020 - Actualisation - Information**

**M. le Président Patrick BOBET** présente le dossier.

**M. le Président Patrick BOBET** : Je précise que nous allons bien sûr ajouter les quelques précisions concernant l'OIM (Opération d'Intérêt Métropolitain) Rive Droite, FORD Blanquefort aussi à la demande de Véronique FERREIRA et des maires de la Rive Droite. Je vous rappelle que nous avons eu l'idée avec le Maire de Bordeaux et Madame le Maire de Blanquefort de lancer un AMI (Appel à Manifestation d'Intérêt) de manière à être bien en phase avec la Région, la Ville de Blanquefort et la Métropole sur cette proposition de reprise de FORD. Madame MELLIER.

**Mme Claude MELLIER** : Oui, Monsieur le Président, chers collègues, nous souhaiterions revenir sur quelques points concernant la partie du logement que nous abordons dans ce rapport de mandature. Si nous nous félicitons de la présence d'un volet conséquent sur la question écologique et durable, nous voyons aussi que d'autres pourraient être améliorés. Notamment le bilan présente le nombre de logements construits sur la Métropole dans le cadre des différents projets d'aménagement, mais pas les types de logements locatifs sociaux, ce qui aurait été un ajout d'importance à nos yeux. De plus, il n'est pas fait mention, une seule fois dans cette partie, du terme « logement social ». La production de logements est dynamique et le parc évolue. Nous saluons la volonté affichée de rééquilibrer la présence de logement social sur la Métropole. Cette évolution va dans le bon sens, mais malgré cela, nous pensons et répétons que les efforts ne sont pas encore à la hauteur des besoins de la population. Je voulais souligner que la population étudiante croît d'année en année sur notre Métropole, et elle est nombreuse à ne pouvoir se loger en son sein. Une des causes majeures demeure encore la question des loyers difficilement accessibles pour un public souvent précaire. Les mobilisations ayant lieu sur l'Université de Bordeaux en ce moment dénoncent la condition de précarité étudiante. Nous devons apporter des réponses à cette situation vécue par de nombreux jeunes afin de leur assurer des conditions d'étude décentes.

De plus, les ventes qui s'accroissent du fait de l'assèchement des ressources des organismes de logements locatifs sociaux, pas plus que les démolitions ne sont une réponse à ce problème. Nous ne voudrions pas oublier le travail fait, et encore à faire concernant les publics les plus précaires, ainsi que les gens du voyage, les quartiers prioritaires ou l'amélioration du parc existant.

Enfin, si les questions du logement se posent de façon cruciale à Bordeaux Métropole, elles se posent dans toutes les métropoles, mais bien sûr, au-delà. Pour tous nos concitoyens, le logement est le premier poste de dépenses. Quand d'ici quelques années la majorité des êtres humains vivront dans les villes, quand l'urgence climatique doit nous amener à revoir l'étalement urbain avec son corollaire de consommation du foncier et des déplacements qu'il engendre, quand la finance tente de faire main basse sur le logement social, comme malheureusement la loi ELAN (Évolution du Logement, de l'Aménagement et du Numérique) en ouvre la possibilité, les enjeux sont immenses, les chantiers tout autant. Pour ajouter une petite pierre à l'édifice, ne pourrions-nous pas réfléchir à nouveau sur la proposition d'encadrement des loyers ? La loi ELAN que nous décrions tant nous le permet.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. On l'évoque quand même le logement social. Page 29, c'est clairement dit, on affiche nos conditions de 3 000 logements sociaux minimum. On parle aussi de la convention avec l'ANRU (Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine), de logement abordable. On n'appuie peut-être pas assez, mais enfin on en parle. Monsieur FEUGAS.

**M. Jean-Claude FEUGAS** : Monsieur le Président, chers collègues, ce rapport sur la haute qualité de vie de notre projet de mandature ne cesse de nous poser des questions. Nous avons déjà eu l'occasion d'intervenir dessus. J'aimerais, cependant, m'arrêter sur certains aspects qui sont révélateurs de la manière dont nous envisageons, imaginons notre territoire, comment nous concevons le vivre ensemble dans la Métropole, mais aussi avec les autres territoires.

Dans la partie économique, ce rapport n'est qu'un pamphlet sur la mise en concurrence des territoires dans laquelle nous nous inscrivons. L'enseignement supérieur n'est pas vu ici comme un atout du développement humain, ni comme un accès au savoir pour le plus grand nombre ou qui permet de repousser les frontières de nos savoirs. Rien de cela dans ce rapport. L'Université est vue comme un outil de l'attractivité, un outil pour attirer les talents. Permettez-moi d'ailleurs de m'étonner que dans un rapport de la Métropole, nous citons en exemple d'excellence l'école KEDGE alors que notre Université est reconnue pour la qualité de sa recherche en médecine, en biologie, en sociologie, ou encore en histoire.

Les talents qui sont mis en avant ne sont que ceux qui permettent à terme de réaliser de l'argent. Je viens de parler de l'Université, mais je pourrais multiplier encore les exemples. Nous le disons sans détour, le fait d'inscrire notre Métropole dans la concurrence européenne ne nous mènera à rien. Pas plus qu'en 2011, quand certains revendiquaient un million d'habitants. Cette vision de notre territoire n'a pour conséquence que l'assèchement des autres territoires.

Nous pourrions signer tous les accords de coopération avec les villes de notre région. Il n'en demeure pas moins, comme le montre le rapport, que nous captions les emplois sur la Métropole au détriment des autres. Aujourd'hui, nombre de nos départements voisins sont en grande difficulté. C'est le cas du Lot-et-Garonne, de la Dordogne, de la Charente. Certains se sont étonnés ici de voir des Gilets jaunes des autres départements venir manifester dans les rues de Bordeaux. Mais comment peut-il en être autrement quand nous concentrons tant de richesses sur notre territoire alors qu'ils ont le sentiment d'être oubliés par la République. À notre sens, nous ne pouvons continuer sur ce chemin. Au-delà des responsabilités de l'État qui sont très importantes, notre Métropole a les siennes propres dans cette situation. Il nous faut sortir de cette logique de concurrence qui est mortifère et développer des outils de partage avec les autres territoires de notre région. Merci pour votre attention.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. Je crois que, quand même, on a marqué depuis quelques années à l'initiative d'Alain JUPPÉ, relayée par Mylène VILLANOVE, un souci des territoires autour de nous. C'est en route, peut-être pas assez vite, et pas assez fort, mais malgré tout, c'est bien en route. Je vous rassure sur ce plan-là. Et nous demeurons attractifs malgré tout. Je vous rappelle que le versement transport, c'est 193 millions d'euros. Restons attractifs. Ce sont les entreprises qui nous apportent cette richesse, bien sûr. Donc, il faut trouver un juste milieu, un équilibre à la fois de notre propre richesse, attractivité qui nous est bonne, bien évidemment, et avoir aussi le souci des territoires. Je crois que nous nous sommes lancés dans cette dynamique, je vous rassure, et nous avons bien l'intention de continuer en tout cas. Je préfère vous rassurer sur ce plan-là. Madame BOST.

**Mme Christine BOST** : Merci Monsieur le Président. Cette communication est pour moi l'occasion de revenir sur un point qui concerne le bruit que j'aurais pu aborder au moment du rapport 77, mais il vient d'être regroupé. Je voulais, bien sûr, évoquer les nuisances sonores générées par l'aéroport, donc, aborder une question centrale de la qualité de vie sur notre Métropole qui est celle de la santé de nos concitoyens.

À travers cette intervention, je ne souhaite évidemment pas opposer le nécessaire développement économique, au bien-être de nombre de nos concitoyens, mais simplement attirer l'attention sur le fait que des points de rupture ne sont pas loin.

S'agissant de l'aéroport, nous assistons depuis quelques années à une croissance vertigineuse du nombre de destinations, du nombre de compagnies qui parfois desservent les mêmes destinations, du nombre de passagers, et donc du nombre de mouvements. Le plan d'orientations stratégiques 2019-2023 qui a été adopté mardi en Conseil de surveillance de l'aéroport, adopté à une abstention près, vous vous douterez de qui, prévoit 100 000 vols annuels à l'horizon 2023-2024 alors que nous sommes aujourd'hui à 80 000, soit une augmentation de 25 %.

Le nombre de vols de nuit connaît, lui aussi, une courbe de croissance vertigineuse. Si j'en crois les données récupérées auprès de la DGAC (Direction générale de l'Aviation civile) pour 2015 et auprès d'ADBM (Aéroport De Bordeaux Mérignac) pour 2017-2018, c'est simple : en 2015, 1 200 vols nocturnes entre minuit et 6 heures, et entre 2017 et 2018, sur une période de 12 mois, 4 300 vols. Bordeaux-Mérignac est un des seuls, sinon le seul aéroport, à ne pas avoir d'arrêté restrictif des vols nocturnes. Tout est donc absolument permis.

Pour nuancer mon propos et essayer d'y apporter un aspect positif, je dirai toutefois que les débats préparatoires au plan d'orientations stratégiques que nous avons eus, ont permis de faire évoluer la culture et ont permis d'intégrer des avancées significatives sur la question de l'impact de l'aéroport dans l'environnement.

Parmi elles, nous avons obtenu qu'un groupe de travail se mette en place dans le cadre de la Commission consultative de l'environnement qui se réunira à l'initiative de la Préfète. Ce groupe réunira les communes concernées, les associations de défense des riverains dès le mois de janvier. Nous allons devoir travailler rapidement sur des garde-fous à mettre en œuvre pour protéger nos populations, car je peux vous assurer que celles et ceux qui subissent ces nuisances souffrent de plus en plus. Les conséquences sont avérées : perte de sommeil, stress, maladie cardiovasculaire dont AVC (Accident Vasculaire Cérébral) et infarctus.

Alors, si l'on peut reconnaître de nets progrès dans la prise en considération des questions environnementales, au moins sur le papier, je considère que sur la question du bruit et de la préservation des populations, il y a encore un manque de pugnacité et un manque d'offensivité. Le raisonnement sur l'aéroport ne peut se faire seulement par le prisme du développement économique, si important soit-il.

Je me permets également de rappeler avec insistance ma demande de mise en œuvre d'un Observatoire santé sur les impacts des pollutions atmosphériques liées à l'aéroport et à la rocade. Cette demande a été formulée par la Ville d'Eysines dans le cadre du Contrat local de santé dès le mois de juin. Elle n'a pas encore été mise en œuvre, mais le calendrier annoncé par notre collègue Anne WALRYCK fait état d'une mise en route au deuxième semestre 2020. J'espère que cette mesure sera effectivement mise en œuvre. Merci de votre attention.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. C'est un vrai sujet, c'est sûr. Il y a eu une réunion d'ailleurs, organisée par la CCI (Chambre de Commerce et d'Industrie) il y a trois semaines de cela à peu près avec l'aéroport, à laquelle j'ai assisté. Il y a plusieurs solutions. Revoir les horaires, manifestement, c'est une bonne solution pour ne pas avoir de vols de nuit. Voir aussi le décollage et reculer la piste pour décoller de manière à être beaucoup plus haut quand on est au-dessus des zones survolées aujourd'hui. Il y a aussi la motorisation qui a fait de très gros progrès malgré tout. Cela avance bien, sauf que ce n'est pas suffisant. On évoque effectivement d'autres motorisations pourquoi pas électriques pour le décollage - l'hydrogène sûrement pas, c'est trop lourd, on a clairement compris que cela ne se ferait pas - mais électriques, cela reste une chose possible. Je crois que ce qui est important c'est qu'il y a une prise de conscience manifeste de l'aéroport. Cette fois le message a bien été porté, il est bien compris, et nous cherchons tous ensemble des solutions. Moi, je me réjouis que ce groupe de travail se mette en place dès le mois de janvier, et que l'on ait effectivement un suivi très poussé de tout cela.

**Mme Christine BOST** : On a besoin de mesures rapides, rapidement mises en œuvre.

**M. le Président Patrick BOBET** : Je crois que cela a commencé par une prise de conscience. Cela, c'est fait. Il faut aller vite maintenant. Merci. Monsieur JAY.

**M. François JAY** : Jacques COLOMBIER et moi-même avons voté une bonne partie de vos propositions, mais nous nous sommes aussi opposés à nombreuses d'entre elles. Soyons francs, Monsieur le Président, si le mandat qui se termine comporte des éléments positifs, sur nombre de points, c'est un constat d'échec. Je pense bien sûr aux dépenses publiques et à leur maîtrise, avec leur corollaire la hausse des impôts locaux. Je pense aux dépenses somptuaires pour la culture qui négligent pourtant parfois le patrimoine de la Métropole, le patrimoine historique. Je pense à la Métropole congestionnée, que ce soit au centre ou à la périphérie, la multiplication des stationnements payants. Je pense au Grand stade qui, comme nous l'avions prévu, n'est pas rentable. Je pense bien sûr à l'insécurité qui progresse avec des faits de plus en plus graves. Je pense à l'immigration avec sa conséquence de squats et de détresse. Je pense bien sûr à l'urbanisation à outrance qui manque de parkings, qui manque d'infrastructures routières adaptées. Bien sûr à l'artificialisation des sols, à l'inflation immobilière, aux constructions multiples d'une esthétique pas toujours bonne, pas toujours non plus de bonne qualité. Je pense à la politique inhumaine menée par InCité à l'encontre des propriétaires bordelais. Je pense aux transports en commun saturés et dont le coût est quand même très élevé pour les contribuables. À cette question : « Vit-on mieux aujourd'hui en 2020 dans la Métropole qu'en 2014 ? » Une majorité d'habitants a répondu : « Non. »

Une fois de plus, je souhaite vous alerter sur les dangers de notre endettement, du montant des garanties que nous octroyons, et de l'inflation fiscale et des dépenses publiques. Nous devons faire mieux pour moins cher. C'est possible. C'est, à mon avis, indispensable.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. Écoutez, c'est votre réquisitoire, si j'ose dire. Je ne vais pas faire de plaidoyer en face, ce n'est pas la peine, mais je ne partage pas tout ce que vous dites. Les impôts locaux, c'est d'abord le fait des communes et chaque commune gère cela à sa mesure, et je ne vais pas surtout m'en mêler.

Quant à la culture, là, je ne partage pas du tout votre avis. Je crois que la culture est un levier essentiel de promotion sociale. Là, vraiment, c'est dans toutes les villes, et la Métropole a raison d'investir dans ce domaine. C'est le meilleur moyen, encore une fois, le meilleur levier de cette promotion sociale, non pas égalitaire, mais où tout le monde est tiré vers le haut. Cela me semble important.

Alors, il faut essayer d'être cohérent, vous nous reprochez le stationnement payant et vous voulez plus de parkings. Sauf qu'il faut du stationnement payant quand on fait des parkings. Il faut quand même les deux.

Pour le Grand stade, je vous rassure, cela ne nous coûte rien. Ce n'est pas nous qui payons, vous le savez très bien.

Et l'insécurité, c'est un problème qui est tellement important et vaste que l'on ne va pas l'aborder maintenant, on n'aurait absolument pas le temps.

Merci en tout cas pour vos remarques. Monsieur HURMIC.

**M. Pierre HURMIC** : Monsieur le Président, mes chers collègues, en ce qui nous concerne, nous regrettons que cette actualisation du projet de mandature n'ait pas pu donner lieu à un bilan, je dirais, plus contrasté, plus nuancé, voire même un peu plus critique de ce qu'a été notre action, ces dernières années. Nous avons des réussites à mettre au crédit de notre Métropole, mais nous avons aussi quelques échecs, et je pense que si on ne veut pas les répéter, c'est quand même mieux de les acter, et d'en tirer les conséquences. Regrettons qu'à cette occasion de l'actualisation, nous ne les évoquions même pas.

J'en prendrai quelques-uns. Par exemple, sur le développement économique, on est étonné de voir que l'on est toujours sur les vieux schémas qui consistent à affirmer l'attractivité et le dynamisme de la Métropole. Mais pourquoi ne pas commencer à aborder le problème de la diversité de nos activités économiques ? Pourquoi ne pas en profiter également pour évoquer le problème des équilibres avec les autres territoires qui nous entourent ? Pourquoi ne pas commencer à avoir un esprit un peu critique sur ce Magnetic Bordeaux ? Magnetic Bordeaux dont on s'est bien rendu compte que cela attirait du développement économique, mais cela attirait aussi énormément d'automobiles, beaucoup de trafics automobiles, une pénurie de logements. Je pense que l'on ne peut pas faire un bilan qui est uniquement laudateur de ce qu'a été cette course symbolisée par ce slogan du Magnetic Bordeaux.

Pour le développement économique, je le disais, c'est vrai qu'il faudrait, à un moment donné, évoquer le fait que nos filières stratégiques sont très dépendantes de la commande publique. Cela n'est jamais évoqué. Pas plus que la pertinence d'un développement économique plus équilibré de notre territoire, ou l'intérêt de placer notre politique économique sur le chemin de la transition écologique. Nous demeurons dans le registre de la concurrence des territoires, des filières d'excellence, du rayonnement magnétique, mais on a l'impression que l'on n'a pas beaucoup avancé, ces dernières années, sur la définition de nouvelles priorités et de nouveaux objectifs.

En ce qui concerne les mobilités, nous restons sur notre faim avec un mix mobilité qui est certes affirmé, mais qui se fait attendre dans ses déclinaisons budgétaires, en particulier sur le volet marche et vélo. Je vous rappelle qu'en début de mandature, nous, nous avons prévu un plan de marche sur Bordeaux. La promotion de la marche à pied sur Bordeaux, on l'a reportée à la mandature suivante. C'est regrettable. De même sur le vélo, on s'était fixé des objectifs ambitieux. On en est encore à 8 % au lieu des 20 % escomptés sur le territoire de la

Métropole. Donc, je pense qu'à un moment donné, c'est mieux de le dire, de constater cet échec.

Et puis, toujours sur le terrain de la mobilité, vous savez, la Communauté urbaine avait voté, c'était le 18 janvier 2013, je vous rafraîchis un peu la mémoire, une motion, je pense à la quasi-unanimité dans laquelle les Écologistes s'étaient beaucoup mobilisés, qui était la suivante, je vous la rappelle. « La CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) demande à l'État d'intégrer la rocade bordelaise comme site pilote afin de dédier une voie aux circulations alternatives à la voiture solo, covoiturage ou transport collectif ». Vous vous rendez compte, c'était il y a 9 ans. On ne l'a toujours pas fait. On a toujours une rocade qui est totalement engorgée le matin. Nous nous étions mis d'accord sur cette solution pratique. Alors, on ne peut pas se contenter de dire : « C'est la faute de l'État. » On a des moyens de pression aussi sur l'État pour donner vie aux motions qui sont adoptées à la quasi-unanimité. Celle-là, on l'a complètement oubliée en cours de parcours. C'est pour cela que je tenais quand même à la rappeler.

Je tenais aussi à rappeler, et je vais terminer là-dessus parce que j'aurais beaucoup de choses à dire, que nous avons des rendez-vous loupés. Nous nous étions fixé comme objectif d'accélérer la transition énergétique pour faire de Bordeaux Métropole une des premières métropoles à énergie positive. Nous nous étions fixé comme devoir de baisser nos émissions de gaz à effet de serre. Quand vous regardez le dernier bilan carbone fait par l'ALEC (Agence Locale de l'Énergie et du Climat) et que j'ai sous les yeux, il est indiqué : « Les émissions de gaz à effet de serre augmentent légèrement entre 2007 et 2016, plus de 4 % sur l'ensemble du territoire métropolitain. » Alors, certes, on peut se gausser du fait que par habitant, on a baissé. Comme tous les Français, beaucoup de Métropolitains ont pris conscience du fait qu'individuellement, ils devaient baisser, mais le challenge et l'impératif que nous avons, c'est de baisser au niveau du territoire. Et là, nous sommes en situation d'échec. Je pense que l'on aurait pu aussi profiter de ce document pour dire : « Il faut changer de braquet. Il faut peut-être changer de méthode », mais en tout cas, acter le fait que notre territoire augmente sérieusement ses émissions de gaz à effet de serre.

Donc, voilà, je terminerai en disant : « Nous avons décidé ensemble de commencer à amorcer la voie vers la transition énergétique de notre territoire, nous considérons que nous avons accumulé un retard inouï. » Il y aura beaucoup de travail à faire sur ce terrain-là pour la prochaine mandature, mais je regrette vraiment que nous n'ayons pas pu voir cette actualisation du projet de mandature comme étant aussi un constat d'échec d'un certain nombre de nos objectifs, de nos politiques, et de nos impératifs. Merci.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. Nous le réécrivons ensemble, à partir du mois de mars. Je compte sur vous, et sur vous toutes et tous ici.

Je sais qu'Anne WALRYCK va vous répondre sur certains points qui vous intéressent plus que le reste. Cela dit, Magnetic Bordeaux, je partage un peu votre critique. On sait bien que le magnétisme, cela attire, mais cela ne redonne pas. Je partage votre critique. Il faudra y repenser, c'est évident. Malgré tout, je vous répète que le souci de la diversité, le souci des territoires qui nous entourent est le nôtre. On le partage et on le met en avant de plus en plus, et cela s'accélère.

En parlant d'accélérer, quand vous parlez du vélo, certes 8 %, ce n'est pas satisfaisant, mais il faut savoir d'où nous partons. On a quand même doublé la pratique du vélo. On est passé de 4 à 8 %. Si on est à 16 % dans 4 ou 5 ans, cela ne sera pas mal du tout. Je vous rappelle que pour notre 2<sup>e</sup> plan vélo, on a inscrit 70 millions d'euros. Ce n'est pas rien comme budget.

Quant à la transition énergétique, je vous rappelle que j'ai moi-même lancé, depuis plus de 6 mois maintenant, l'idée de créer une OIM de la Rive Droite dont la thématique serait essentiellement autour de cet axe-là. Donc, je crois que cela n'est pas oublié du tout. En fin de mandat, ce n'est pas toujours le moment de tout lancer. On sait très bien que les nouvelles équipes qui arriveront dans 3 mois maintenant auront aussi à retravailler là-dessus et feront leurs propres propositions. Alain ANZIANI.

**M. Alain ANZIANI** : Oui, Monsieur le Président, mes chers collègues, je voudrais à mon tour intervenir sur la question de l'aéroport puisqu'elle a été soulevée.

D'abord, je voudrais commencer par dire que je suis totalement d'accord avec Christine BOST. La question des nuisances sonores est une question majeure. Elle préoccupe beaucoup nos habitants sur à peu près tous les territoires, et donc nous devons nous y engager fortement.

J'ajouterai quand même que ce qui s'est passé mardi, en Conseil de surveillance qui a adopté le plan d'orientations stratégiques, n'est pas rien. Ne faisons pas comme s'il ne s'était rien passé. D'ailleurs ce n'est pas ce que Christine BOST a dit. En fait, il y a une vraie petite révolution de la culture de l'aéroport. Jusqu'à présent, depuis des années et des années, l'axe prioritaire de l'aéroport, c'était la croissance. Cette fois-ci, l'axe prioritaire de l'aéroport, c'est le développement durable, ce n'est pas rien. Cela ne pourrait être que des mots et notre sujet, c'est de vérifier qu'il ne s'agit pas que de mots. Et pourquoi l'aéroport vire sa cuti ou fait sa petite révolution ou son changement culturel ? C'est parce que les collectivités territoriales ont beaucoup insisté. Les cinq collectivités – la Métropole, la Région, le Département, la Ville de Bordeaux et la Ville de Mérignac – ont cosigné un courrier qui était extrêmement précis demandant au Conseil de surveillance de l'aéroport de modifier sa culture, et je crois que nous avons été entendus. On a été entendu sur notamment la neutralité carbone. Des aéroports ont déjà réalisé la neutralité carbone. Bordeaux-Mérignac doit la réaliser et il faut un délai pour cela. Et le délai a été fixé. On souhaitait tous que ce soit un peu plus vite, en tout cas avant 2030, c'est-à-dire que c'est sans doute trop, mais Nice et Lyon ont atteint la neutralité carbone en 8 ans. Nous, on doit pouvoir y arriver à peu près dans le même délai.

La biodiversité, notamment la plantation d'arbres et des îlots de fraîcheur, c'est quelque chose qui a été acté par le Conseil de surveillance, et je voudrais remercier d'ailleurs la Présidence du Conseil de surveillance qui a été très à l'écoute. La prévention des pollutions de l'air et de l'eau qui est évidemment un sujet tout à fait majeur. La fin du stationnement extensif horizontal sur l'ensemble de la Ville de Mérignac avec des parkings silo, et là aussi une date a été fixée. Donc, je pense qu'il faut quand même que l'on prenne compte ce changement radical. La difficulté, c'est que les mots, c'est bien, les faits, c'est mieux. On a fait mettre en place un comité de revoyure - le terme n'est pas très esthétique - qui, deux fois par an, examinera avec des indicateurs qui doivent nous être adressés, l'évolution de ces indicateurs pour que l'on aille vraiment vers un aéroport éco-responsable.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. Cela va dans le bon sens, et on le souhaite tous. Madame WALRYCK.

**Mme Anne WALRYCK** : Monsieur le Président, mes chers collègues, Alain ANZIANI vient de répondre et de détailler ce que je m'apprêtais à dire. En rajoutant peut-être que s'agissant de l'aéroport et de ce virage extrêmement significatif vers un aéroport éco-responsable, le traitement des nuisances sonores, je crois que c'est aussi grâce à la concertation pour mener à bien le plan d'action du PPBE (Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement) dont je

regrette un peu qu'il soit regroupé, parce que je voulais en parler justement, qui a permis de faire avancer considérablement les choses dans le dialogue et avec la DSAC (Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile) et avec l'aéroport dans ce sens-là.

Deuxièmement, pour répondre à Christine BOST, comme elle le sait, je m'y étais engagée, c'est en effet dans le cadre du Contrat de santé métropolitain que nous avons adopté, lors du dernier comité de pilotage, une action nouvelle visant à créer cet Observatoire – je ne sais pas comment il faut le qualifier – de la mesure sur la santé, de l'impact santé, du bruit à la fois de l'aéroport et de la rocade. Et, en effet, dans la mise en œuvre, pour tout un tas de raisons qui sont explicitées dans le rapport, c'est prévu pour le 2<sup>e</sup> semestre 2020. Donc, on a fait des avancées significatives.

Il en est de même dans la prise en compte d'expérimentation dans la mesure des bruits émergents puisque je rappelle quand même que, dans le Plan de prévention du bruit dans l'environnement que l'on va adopter, le bruit qui est le plus nocif et qui concerne le plus de populations, c'est le bruit routier.

Dans ce Plan de prévention, je vous incite vraiment à regarder les 22 mesures qui sont prises, où on est allé au-delà de la réglementation, où on a pris en compte grâce à l'apport tout à fait intéressant et constructif de notre Conseil de développement durable non pas les nuisances, mais la préservation des zones de calme avec tout un tas de mesures intéressantes. Dans ce Plan de prévention du bruit dans l'environnement, nous avons aussi une grosse dose d'innovation à mettre dans toutes nos politiques pour pouvoir lutter contre le bruit.

Donc, je voudrais souligner que nous avons contribué aussi au travers de ces deux années de travail collaboratif avec les communes, avec l'ARS (Agence Régionale de Santé), avec les différents organismes - et lors de la consultation, nous avons eu 185 avis, consultation publique qui s'est terminée le 15 novembre dernier et que nous avons pris en compte tout cela.

Je rappelle néanmoins que, dans cette concertation, pardon Monsieur le Président, je m'éloigne un peu du sujet, mais cela me semble important de le signaler, nous avons eu 185 expressions dans beaucoup de domaines qui ne touchaient pas à la responsabilité, aux compétences de la Métropole mais qui touchent les compétences de la Police, de chacun des maires dans sa commune, par rapport aux autres nuisances de bruits, bruits routiers ou bruits ferrés, bruits des établissements classés ou de l'aéroport. Je me permets de le dire.

S'agissant de l'intervention de Pierre HURMIC, je redirai un peu ce que je dis chaque fois, bien entendu, je ne suis absolument pas d'accord. Nous avons fait des avancées extrêmement conséquentes et une accélération très notable où nous avons effectivement pris le virage de la transition écologique et énergétique. On le verra dans un bilan plus détaillé qui sera présenté au prochain Conseil métropolitain. C'est le rapport annuel qui nous permettra de détailler toutes les avancées réalisées dans une politique éminemment transversale, et qui innove l'ensemble des compétences et des politiques publiques que nous menons ici à Bordeaux Métropole. Et vous verrez, Pierre HURMIC, que c'est une réalité cet avancement, cette accélération, et la prise de ce virage.

Voilà ce que je voulais rajouter maintenant.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. Monsieur CHAUSSET.

**M. Gérard CHAUSSET** : Oui, Monsieur le Président, chers collègues, sur l'aéroport, il y a deux choses, il y a le contenu et le contenant. J'avais soulevé le sujet au mois de mars avant même qu'au niveau national, il y ait toutes ces propositions notamment pour arrêter les vols courts entre deux métropoles régionales, par exemple. J'avais soulevé le problème pour deux points particuliers. C'est que cet aéroport, certes, avec l'aval du Conseil de surveillance bien que le Conseil de surveillance ait été renouvelé depuis, j'en prends acte, se développait un petit peu, si je peux me permettre, en lui-même, c'est-à-dire sans forcément avoir un débat démocratique sur jusqu'où on peut aller. Alors, là, je prends acte qu'il y a certaines avancées sur le contenant, c'est-à-dire sur la mise en place de parkings silos, sur une meilleure prise en compte, je ne vais pas rentrer dans les détails, de certaines problématiques environnementales, donc, très bien. Sauf que, notamment pour les parkings, c'est peut-être un peu tard parce que l'on en a quand même beaucoup, beaucoup, et que même si on met un parking silo ou deux, il faudrait peut-être voir à réduire certaines surfaces de parking et puis aussi le développement anarchique des parkings que l'on a autour par le parking privé parce que là, on devient une sorte de nappe de parkings, et c'est compliqué alors que l'on met le tramway. Donc, je pense que le problème des parkings et du stationnement n'est pas totalement réglé, même s'il y a des efforts, s'il y a une réorientation mais après se pose le problème du contenu. Si on essaie de régler le contenant, c'est très bien, mais le contenu, lui, il n'est pas forcément réglé. Je comprends bien qu'il y a une volonté de développement économique derrière le développement aérien, mais jusqu'où doit-on aller ? Est-ce que l'on doit aller jusqu'à 10 millions de voyageurs ? Est-ce que l'on doit l'accepter ? Il y a du développement économique qui peut très bien se faire autrement que par du trafic aérien. On sait très bien que quand quelqu'un vient de Paris à Bordeaux pour ses affaires, s'il vient en avion ou s'il vient en train, de toute façon, le développement économique généré par ses affaires sera le même. Donc, ce n'est pas l'alpha et l'oméga. Le développement économique ne passe pas forcément par le développement aérien. Moi, la question que je pose et qui n'est pas réglée aujourd'hui, c'est : « Jusqu'où doit-on aller ? » parce que même si on fait des efforts sur le bruit et sur les nuisances, toutes sortes de nuisances, il y a de plus en plus d'avions et on aura quand même plus de nuisances. Notamment il y a beaucoup de vols de nuit, donc je pense qu'il y a une difficulté. Cette question-là, elle n'est pas réglée. On ne va pas la régler aujourd'hui, mais elle n'est pas réglée. Elle reste en suspens, et pour moi, c'est une difficulté.

Et dernier point, vous aviez écrit, Monsieur le Président, pour que le Directeur de l'aéroport soit entendu par les commissions transport et développement économique, pour le moment on n'a pas eu de nouvelles. Donc, cela serait bien que l'on puisse avoir un débat, parce que 10 millions ou 12 millions de voyageurs, ou 8 ou 9, ce n'est pas pareil. Et puis aussi le type de développement, on sait qu'il y a beaucoup de *low cost*, cela génère un certain type de trafic. Les conditions de travail des gens qui y travaillent ne sont pas toujours optimales. Le problème n'est pas réglé même si je prends acte qu'il y a peut-être un début de réorientation. Merci.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. L'avancée sur les parkings, je la partage. On l'a assez demandée pour que cela soit dans le bon sens.

Ensuite, sur la politique de l'aéroport, d'extension ou pas, ce n'est pas le même sujet. Ce n'est pas une question d'offre, c'est une question de demande. Il y a une demande, année après année, qui se développe de plus en plus. Cela me paraît difficile de dire que l'on va bloquer cela, et que nous allons l'interdire.

J'en viens sur le fameux débat de la présentation de l'aéroport auprès des commissions concernées. Vous savez sûrement que Monsieur PERSONNE a été assez malade. Il vient de reprendre, il y a très peu de temps et cela reste bien à l'ordre du jour. Ce qui avait été demandé, c'est que le COS (Cadre d'Orientations Stratégiques) de l'aéroport soit voté, soit présenté, cela a été le cas, mardi. Maintenant, toutes les conditions sont au vert pour que cela puisse se passer. Donc, je pense que, dès la mi-janvier, on sera en mesure de vous proposer une date pour que cette présentation ait lieu. On n'a pas oublié, je vous rassure. Dernière intervention, Madame CASSOU-SCHOTTE.

**Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE** : Oui, Monsieur le Président, chers collègues, je ne serai pas longue puisque beaucoup de choses ont été dites sur les inquiétudes et les préoccupations que nous pouvons avoir autour de l'évolution du trafic aérien sur notre Métropole.

Moi, je voudrais interroger justement aussi sur le modèle économique que l'on veut développer parce que s'il y a cette augmentation, c'est bien aussi lié au *low cost*, et exclusivement, si on regarde les augmentations. C'est une vraie question.

Effectivement, vous avez parlé d'offre et de demande. Il y aura toujours de la demande pour aller voyager et faire des milliers de kilomètres moyennant 20 euros, c'est-à-dire beaucoup moins qu'un tarif de transport en commun pour voyager au sein de notre territoire. Est-ce que c'est cela que nous voulons ?

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci pour la question. Je n'ai pas la réponse pour l'instant. Et puis, je ne l'aurai pas tout seul bien évidemment.

Mes chers collègues, nous allons clore ce débat parce que c'est une présentation. Vous le savez, il n'y a pas de vote là-dessus.

#### **Communication effectuée**

Madame la Secrétaire, nous continuons.

**Mme Anne-Lise JACQUET** : Merci Monsieur le Président. L'affaire n°4, Alain ANZIANI : Rapport d'avancement sur la mutualisation 2019.

**M. ANZIANI**  
(n°4) **Rapport d'avancement de la mutualisation 2019**

**M. Alain ANZIANI** présente le dossier.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. Monsieur PADIE.

**M. Jacques PADIE** : Monsieur le Président, mes chers collègues, à la lecture de ce rapport, nous nous interrogeons sur l'objectif recherché par la mutualisation : contraindre les dépenses de fonctionnement ou développer l'offre de service public aux habitants ? Telle est la question posée.

Une large part de ce rapport s'efforce de démontrer les gains financiers réalisés grâce à la mutualisation. Nous nous félicitons de préserver nos capacités d'autofinancement et d'améliorer notre capacité d'investissement grâce à une augmentation contenue des dépenses de fonctionnement voire une diminution. Cela vient d'être dit.

Les investissements se feraient-ils en sacrifiant l'offre, la qualité des services et les conditions de travail des agents en réduisant toujours plus l'enveloppe de fonctionnement ? La mutualisation est aussi présentée dans ce rapport comme permettant de pérenniser les services publics de qualité dans un budget contraint. Permettez-nous de douter d'une telle affirmation, et de dénoncer ici, une nouvelle fois, ce diktat gouvernemental nous obligeant à contraindre nos dépenses de fonctionnement sous peine de pénaliser encore plus nos collectivités. Nous dénonçons très fortement ce chantage qui nous impose de nous étrangler nous-mêmes dans nos politiques publiques et dans nos offres de service public.

Il est pour nous illusoire de prétendre améliorer et développer l'offre de service tout en contenant les dépenses de fonctionnement.

Enfin, la mutualisation semble chercher un équilibre impossible entre proximité, réactivité, amélioration de l'offre de service public, et économies d'échelle. Manier rationalisation des moyens, voire baisse, et souci de proximité et de réactivité au plus près des citoyens et les communes ne nous semble pas conciliable.

Tour à tour, dans ce rapport, on parle de mutualisation, de concentration, de centralisation, mais en même temps de territorialisation et de déconcentration des fonctions métropolitaines au sein des Pôles territoriaux. Nous sommes bien conscients que l'exigence de proximité se fait entendre chaque jour un peu plus tant la mutualisation éloigne les lieux de décision des citoyens. La territorialisation des services informatiques et du numérique dans les écoles s'est ainsi avérée nécessaire après une mutualisation concentrée qui n'a pas démontré une réelle efficacité quant à sa réactivité sur le terrain et dans les services communaux au plus près des citoyens.

Aujourd'hui, les effectifs déconcentrés dans les Pôles territoriaux ont été triplés. La mutualisation est synonyme de complexité et d'illisibilité pour les usagers, mais aussi pour les communes où le pouvoir décisionnel du Maire est souvent mis en difficulté quand il s'agit de faire bouger les services métropolitains sur les compétences mutualisées.

Enfin, cette mutualisation à la demande crée une offre de service qui peut différer quant à sa qualité sur l'ensemble du territoire métropolitain selon que la commune est mutualisée ou non. Aussi, serait-il intéressant d'effectuer un diagnostic de l'offre de service et de la satisfaction des habitants entre les communes qui ont mutualisé et celles qui ne l'ont pas fait.

Enfin, difficile d'aborder la mutualisation sans parler du mal-être des agents. Force est de constater que le ressenti des agents au travail est plus négatif, 56 %, que positif, 44 %, ce qui témoigne des difficultés et des souffrances des agents à vivre cette mutualisation plus subie que voulue.

Toute la dernière partie du rapport sur les risques psychosociaux et la mise en place des cellules psychologiques pour faire face à l'aggravation du mal-être au travail doit nous alerter sur la difficulté ressentie par les agents aujourd'hui pour remplir leur mission de service public à laquelle ils sont très attachés.

En conclusion, la mutualisation veut donner l'illusion de pouvoir faire mieux et plus avec moins, en complexifiant à outrance les rapports entre habitants et leurs élus municipaux. Ces derniers sont dessaisis peu à peu de leur pouvoir décisionnel sur leur territoire créant incompréhension et défiance chez nos concitoyens. Je vous remercie.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. Monsieur TURBY.

**M. Alain TURBY** : Oui Monsieur le Président, mes chers collègues, d'abord, je remercie Monsieur le Vice-Président pour sa présentation.

Sur le volet informatique, je ne reviendrai pas sur les sujets évoqués en Bureau hier qui relèvent d'un périmètre de vigilance des élus de cette assemblée et de la future qui s'installera dans quelques mois.

Sur le sujet de l'informatique, toujours, le chantier de convergence évoqué par Monsieur le Vice-Président a été un travail de longue haleine, et je souhaite remercier les services parce que, finalement, ce chantier de convergence est une réussite, vous l'avez évoqué, Monsieur le Vice-Président. Il y a une force de frappe qu'il est possible de mobiliser, et que l'on réussit à faire. Il y a un travail à faire sur la proximité. C'est l'objectif que j'avais fixé à la Direction générale du numérique et des systèmes d'information pour l'année 2019. Ce chantier est en cours. Les agents de ce service sont déployés aujourd'hui dans les Pôles territoriaux, et on devrait arriver à faire en sorte que les visages que vous avez dans les hôtels de ville soient les visages que vous avez l'habitude de voir plutôt que des gens qui changent en permanence, et qui ne connaissent pas forcément les infrastructures de vos hôtels de ville. C'est un élément qui me semble assez essentiel.

Sur le volet de la mutualisation même en tant que telle, je suis peut-être un peu plus sceptique. À vrai dire, la perception que l'on peut avoir de la mutualisation ne peut pas être la même selon que l'on s'appelle Bassens, Ambès ou Carbon-Blanc, ou que l'on s'appelle Mérignac ou Bordeaux. C'est assez logique tout simplement parce que les charges de structure sont beaucoup plus difficiles à digérer pour une petite commune que pour une grande. D'ailleurs, pour la ville dont je suis Maire, j'ai mutualisé les services pour lesquels je n'avais pas d'agents, ou alors très peu. Ce qui fait que, forcément, on a pu gagner en efficacité. Ceci étant, les charges à digérer sont compliquées, notamment au niveau financier.

J'aimerais aussi dire que cette décision de la mutualisation nous a amenés à éloigner la décision du citoyen, et c'est forcément, pour moi, un élément de vigilance à prendre en compte.

J'insisterai sur un fait, c'est que l'administration métropolitaine doit accepter l'impératif de proximité. Les maires demeurent ce maillon du territoire qui se dit « à portée d'engueulade », et je pense qu'il faut que l'on donne du sens à cette notion de proximité. Il faut, quand on interroge l'administration métropolitaine, et que l'on attend des réponses, que l'on ait plus une réponse qui consiste à nous expliquer comment atteindre les objectifs que nous nous fixons plutôt que de nous opposer toujours des situations où on n'est pas en capacité de répondre à nos attentes.

Voilà ce que je voulais dire. Je pense que cette mutualisation, je n'aurais pas le même avis que ce qui a été prononcé précédemment, de dire que c'était nécessaire. Par contre, nous l'avons fait, et nous y sommes parvenus. Il y a certainement des axes d'amélioration, et j'espère que cela fera partie des chantiers que nous essayerons de mener lors de la prochaine mandature.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. Madame VERSEPUY.

**Mme Agnès VERSEPUY** : Monsieur le Président, chers collègues, concernant la Ville du Taillan, après quatre années de mutualisation, le bilan est très positif avec un gain financier, en cumulé sur le mandat qui s'élève à peu près à 155 000 euros, mais également et surtout un gain en expertise et en capacité d'action pour une commune de notre strate. On est à 10 000 habitants.

Je voudrais citer quelques exemples très concrets. On a dû faire face aux nouvelles obligations réglementaires. Je pense notamment au zéro phyto, ou au RGPD (Règlement Général de Protection des Données). Sans la Métropole, on aurait eu beaucoup plus de difficultés pour aborder ces enjeux-là.

Un autre exemple : l'accompagnement et la réalisation de toutes les études et de tous les travaux dans les bâtiments communaux qui sont faits maintenant conjointement avec les services métropolitains, et qui nous ont permis de supprimer, sur le mandat dans un délai assez court, tous les préfabriqués dans les écoles, par exemple.

Je pense aussi à la mise en place de tous les groupements de commandes, et notamment en termes de mécénat, qui nous a permis d'optimiser nos recettes.

Toute la partie matériel, l'amélioration du matériel mutualisé, cela peut aller des classes mobiles, on en a parlé, de l'informatique ou des tableaux numériques interactifs dans les écoles, jusqu'à une nouvelle balayeuse pour les services techniques, ou encore l'expertise pointue, et les études sur les équipements sportifs tels qu'un terrain de foot synthétique avec des billes de liège. Donc, autant on a une partie visible que l'on peut chiffrer avec le Glissement Vieillesse Technicité par exemple, mais il y a toute cette expertise-là, et tout l'appui de la Métropole que l'on peut difficilement chiffrer aujourd'hui côté ville. Mais pour nous, c'est essentiel, cela a changé beaucoup de choses au sein de la commune.

Je pourrais citer beaucoup d'autres exemples. J'en cite un dernier qui est très parlant, c'est l'obtention de la deuxième fleur récemment. On n'aurait jamais envisagé cette reconnaissance sans la force de frappe de la Métropole, car nous n'avions ni les moyens, ni l'expertise, ni les finances pour répondre aux exigences du jury. Donc, c'est une réussite partagée entre services municipaux et services communs qui montre bien que la mutualisation apporte une nouvelle capacité à faire pour les communes tout en maintenant les finances métropolitaines.

Je pense également aux agents que je voudrais remercier, que ce soit les agents des services communs qui apprécient la proximité renforcée avec la population, mais aussi avec les agents communaux et les élus. Cela nous permet d'avoir des relations un peu plus étroites, et c'est toujours très intéressant. Donc, je voudrais remercier le Pôle territorial Ouest ainsi que Monsieur PEYRICHOU et le Service Territorial 6 avec Alain JALBON avec qui on entretient des relations tout à fait constructives et pour nous, sincèrement, on n'en serait pas là aujourd'hui, sans la mutualisation. Donc, merci à Monsieur le Vice-Président qui suit le dossier.

**M. le Président Patrick BOBET** : À qui nous allons redonner la parole, pour faire une première synthèse des interventions. Alain ANZIANI.

**M. Alain ANZIANI** : Oui, la question a été posée : « Quel est l'objectif de la mutualisation ? ». Il est le même depuis le début. Si vous regardez les différentes déclarations qui ont été faites par Alain JUPPÉ, par Patrick BOBET ou par moi-même depuis le début, on n'a pas changé. C'est-à-dire que c'est dépenser moins pour faire mieux. Dépenser moins, ce n'est pas une mauvaise idée quand même. Si on dépense moins, cela veut dire que l'on arrive à maîtriser la fiscalité. Cela veut dire aussi que l'on peut faire autre chose avec la même somme.

L'objectif, il est très clair : « Est-ce que l'on fait moins ou mieux ? » Je remercie Agnès VERSEPUY de son témoignage. Je crois que, notamment pour les petites communes, il y a une expertise qui n'existait pas avant qui existe aujourd'hui, et l'expertise, elle est majeure dans la plupart des projets que nous conduisons. Et puis, parfois, il n'y avait pas de balayeuse, et maintenant, il y a une balayeuse. C'est aussi concret que cela. Donc, c'est certainement un plus pour les petites communes. Je n'aime pas l'expression « petites communes », mais pour les communes les moins peuplées.

Et puis, pour les autres communes, on n'a pas tous le plafond de dépenses de fonctionnement. Certains l'ont, mais pas tous. Mais de toute façon, on est tous confrontés à la même question qui est celle de la maîtrise des frais de fonctionnement. C'est évident que quand vous transférez une partie de votre personnel à la Métropole, vous allégez la masse salariale et, à l'évidence, vous allez y gagner dans les années qui viennent même s'il y a une attribution de compensation qui est versée, mais qui est beaucoup moins dynamique évidemment que la masse salariale. Donc, je pense que tous, nous y gagnons, et encore une fois, n'ayons pas le nez collé sur l'actualité, c'est un mouvement d'ensemble. La question qui nous est posée, c'est : « Comment on sauve nos communes ? » « Comment on arrive à faire en sorte que le Maire reste le maître chez lui, ou en tout cas arrive à composer avec l'intercommunalité ? » C'est cela les questions qui sont posées. Je crois qu'effectivement, il y a une vraie question qui a été posée tout à l'heure. Comment fait-on - Alain TURBY l'a dit - pour garder la porte d'entrée, et que la porte d'entrée ne soit pas simplement un sas, mais que derrière la porte d'entrée, la Municipalité garde les responsabilités ? On y est tous attachés. Je ne connais pas, dans cette enceinte, un seul maire qui dirait le contraire. On est tous attachés au pouvoir du maire. Je pense que cela fait partie du chantier effectivement de la prochaine mandature.

Sur les petites communes, il faut quand même rappeler, Patrick BOBET était à l'époque Président de la CLECT (Commission Locale d'Évaluation des Compétences des Transferts de charge) que c'est lui-même qui avait proposé aux petites communes de modifier les charges de structure pour que ce ne soit pas un obstacle pour entrer dans la mutualisation. Cela n'a pas pu se faire dans les délais qui étaient les nôtres à l'époque, mais je pense que cela reste d'actualité : alléger les charges de structure pour que tout le monde puisse accéder à la mutualisation.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci beaucoup. Je crois qu'Alain ANZIANI a très bien dit les choses. Quel sens a tout cela ? C'est la première question que l'on doit se poser nonobstant le fait que le Gouvernement, bien sûr, nous pousse dans cette direction, vous le savez, à travers le CIF, le Coefficient d'Intégration Fiscale, qui fait que plus on mutualise, moins on perd en termes de dotations globales de fonctionnement. Donc, effectivement, il y avait une raison financière. Cela a été dit trois fois, quatre fois, je n'y reviens pas. Il y a une

vraie raison financière pour les communes d'abord, et la Métropole n'a pas perdu, donc tant mieux.

Deuxième élément majeur qui a été redit aussi, c'est l'efficacité. Agnès VERSEPUY a parlé d'expertise et de force de frappe, je partage assez ces deux mots-là. L'expertise que l'on trouve à la Métropole et la force de frappe que cela représente quand on a besoin d'agir de manière efficace, et que cela se voit tout de suite, c'est évidemment incontournable.

En revanche, c'est vrai que la proximité est parfois mise un peu en défaut comme le disent certains maires. Moi, je rappelle quand même à tous les maires : l'autorité fonctionnelle, ce n'est pas un mot, cela a vraiment aussi du sens. Les services métropolitains, les Pôles territoriaux attendent de nous, d'abord les maires, mais aussi les adjoints que nous disions auprès des agents de ces Pôles territoriaux, ce que nous souhaitons. Ils sont très demandeurs de cette proximité avec nous justement. Donc, parlant de proximité, ne nous reprochons pas ce que nous ne faisons pas nous-mêmes. C'est un peu la formule, mais je préfère vous la redire.

Le sens que cela a aussi c'est la solidarité avec les communes de population plus faible parce que s'il y a une difficulté en termes de charges de structure qu'Alain ANZIANI a évoquée à l'instant, il y a aussi une forme de solidarité très importante, Agnès VERSEPUY l'a dit. Les équipements, les communes faiblement habitées n'ont pas les mêmes moyens, et en mutualisant, elles en bénéficient. L'expertise, évidemment aussi. Donc, cette solidarité, elle me paraît importante, et cela a vraiment du sens.

Et pour terminer, pour ne pas être trop long, l'informatique, on l'a dit, a été largement multipliée.

Enfin, vis-à-vis des agents, le malaise social que j'entends, il est exact, il est vrai, il est réel, et on ne peut pas ne pas l'entendre. Malgré tout, il faut aussi le nuancer parce que je ne connais pas un seul agent de nos villes mutualisées, en tout cas je parle pour Le Bouscat, quand je les croise, aucun d'entre eux, aucun, et aucune d'entre elles, n'a envie de revenir en mairie. Donc malaise, je veux bien, mais enfin, il faut aussi le nuancer parce que ce que je vis, moi, au quotidien, c'est à la fois ce que l'on me dit, mais c'est aussi ce que je vois dans ce non-retour.

Donc, je crois que l'on a bien fait de mutualiser. J'invite les sept communes que l'on n'a pas encore réussi à convaincre à bien réfléchir. Nous sommes prêts à revoir effectivement les charges de structure, de manière à ce que les communes moins peuplées puissent accéder en quelque sorte à ce service qui est un vrai service.

C'est une présentation. Il n'y a pas de vote.

### **Communication effectuée**

**M. le Président Patrick BOBET** : Madame la Secrétaire.

**Mme Anne-Lise JACQUET** : Merci Monsieur le Président.

L'affaire n°11, Monsieur SALLABERRY : Fixation des tarifs et redevances des services publics pour 2020.

**M. SALLABERRY**

**(n°11) Fixation des tarifs et redevances des services publics pour 2020 - Décision - Adoption**

**M. Emmanuel SALLABERRY** présente le dossier.

**M. le Président Patrick BOBET** : Je crois que c'est Monsieur JAY qui avait souhaité dégroupier.

**M. François JAY** : Non. Monsieur le Président, c'est une erreur.

**M. le Président Patrick BOBET** : Nous votons. Il n'y a pas de vote d'abstention ? Ni de vote contre ? Unanime. Merci mes chers collègues.

**Unanimité**

**Mme Anne-Lise JACQUET** : Débat d'orientations budgétaires pour le Budget 2020, Emmanuel SALLABERRY, notre super argentier.

**M. SALLABERRY**

**(n°14) Bordeaux Métropole - orientations générales pour le budget 2020 - débat**

**M. Emmanuel SALLABERRY** présente le dossier.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. La dégradation se corrige un peu, si je comprends bien, au niveau de nos ratios. Madame CASSOU-SCHOTTE pour commencer.

**Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE** : Monsieur le Président, chers collègues, ces orientations budgétaires s'inscrivent, une fois de plus, dans le cadre de la contractualisation qui nous est imposée par l'État, cadre que nous semblons pouvoir tenir cette année encore, mais pour combien de temps ? Car au regard de nos recettes qui demeurent plongées dans une relative incertitude avec le projet de réforme fiscale et notre besoin de financement pour la prochaine mandature, il y a lieu de s'interroger sur notre capacité à maintenir sur la longueur, des ratios financiers aussi satisfaisants que ceux d'aujourd'hui. Et ce d'autant plus que plusieurs éléments de ce rapport nous semblent reposer sur une analyse plutôt très optimiste de notre situation financière dans les années qui viennent.

En premier lieu, vous envisagez une évolution de la masse salariale contenue à 40 ETP (Équivalent temps plein) par an, en moyenne, sur les quatre prochains exercices, soit 2,5 % de plus quand nous dépassons actuellement les plus de 3 % annuels.

En second lieu, vous l'évoquez dans la présentation qui nous a été faite, c'est bien entendu la question du budget annexe transport et du poids de la subvention d'équilibre qui a lieu de nous inquiéter. La subvention d'équilibre du budget principal au budget annexe transport, aujourd'hui prévue pour 31 millions d'euros en 2020, va littéralement exploser à compter de 2021 pour passer à 50 millions d'euros.

De même l'encours de la dette va connaître un accroissement sur la période 2020-2023, signe bien entendu d'un nouveau cycle d'investissement sur des extensions, mais aussi d'un effort à fournir sur le renouvellement du réseau. La dégradation de nos ratios financiers, en particulier sur le budget annexe transport, couplée à un besoin de financement croissant augure, à notre avis, de lendemains plus compliqués que prévu dans cette présentation, car nous sommes bien là à la croisée des chemins. Notre réseau s'est étoffé et vieillit. Et on arrive à un moment où les coûts de maintenance et de renouvellement vont peser lourdement dans notre capacité d'investissement. La capacité de désendettement du budget annexe transport atteindra 11 années et demie en fin de période 2020-2023 et dépassera les 13 ans entre 2024-2025. Ceci, alors même que les besoins requis pour le renouvellement du patrimoine existant sont aujourd'hui encore mal appréhendés. Je fais référence à la page 47 du rapport.

Au cours de cette mandature, des libertés ont été prises délibérément au regard des priorités inscrites dans le SDODM (Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains). Des choix de développement de notre réseau ont été avancés, qui auront un lourd impact demain sur nos capacités de développement du réseau structurant. Ceci alors même que les territoires en plein développement urbain attendent toujours. Je pense à la Rive Droite.

Pourra-t-on demain faire les projets dont nous avons besoin et que nous n'avons pas faits au cours de cette mandature ? Des lignes circulaires, la desserte de la plaine Rive Droite. Ceci, sans compter les autres défis qui nous attendent tels que le défi climatique qui nous imposera inévitablement les investissements en lien avec les préservations de nos ressources, en eau notamment, et l'adaptation de notre territoire au changement climatique.

Nous vous remercions de votre attention.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. Madame FERREIRA.

**Mme Véronique FERREIRA** : Oui, Monsieur le Président, chers collègues, ces orientations budgétaires ont été présentées avec grande pédagogie par Monsieur le Vice-Président appuyé en cela par un rapport particulièrement bien fait par les services, donc je voudrais vraiment les en remercier aussi. Orientations en conformité avec les précédentes et en même temps avec notre contexte financier. Ce qui est paradoxal, en fait, chaque année, dans la présentation de ces orientations budgétaires, c'est que l'on a l'impression de se répéter. Au bout d'un moment, j'ai l'impression que l'on ne nous croit plus, et c'est grave, je pense, si on ne nous croit plus. C'est-à-dire que l'on dit tous la même chose au début : nous avons de bons ratios, nous avons une collectivité bien gérée, et on peut s'en féliciter. Et ensuite, on explique que nous sommes dans un contexte de plus en plus contraignant. Alors, on voit effectivement les recettes qui, maintenant, deviennent carrément atones malgré le dynamisme de notre collectivité, et quand on regarde le poids, la ponction énorme de la DGF (Dotation globale de fonctionnement) qui nous fait une année de recettes en moins en très peu de temps, on se dit que, quand même, finalement, on y arrive. Alors, on va y rajouter les dépenses qui sont encadrées par la contractualisation. On va tourner autour de nos 5 millions de marges par rapport au plafond autorisé sans pénalités sachant que l'on sera en-dessous. On se dit : « Bon, on est dans la marge, mais enfin, on tient. », sauf qu'à chaque fois, on se dit : « Et si on a un accident ? » Ce n'est pas à Monsieur DUPRAT que je vais rappeler l'incendie du parking des Salinières. Je pense que l'on s'en souviendra encore longtemps, notamment sur le coût derrière que cela engendre, et cela, c'est la faute de personne. Ce n'est pas un défaut de gestion, mais à un moment donné, il faut bien y répondre.

Alors, c'est compliqué parce que ce sont les dernières orientations budgétaires du mandat, c'est en même temps l'occasion de se projeter sur les enjeux du mandat futur, et j'ai l'impression sur ce mandat que nous avons - à plusieurs voix parce que Monsieur BOBET,

vous y aviez participé, vous aussi -joué un petit peu les Cassandra en annonçant forcément des réelles difficultés financières à venir. On a l'impression, finalement, qu'elles ne viennent jamais. Au point qu'on peut se demander si on est cru par nos concitoyens, si on est cru par les médias, etc.

Alors, je pense qu'aujourd'hui, ce qu'il faut montrer, c'est que l'échéance que nous annonçons en fait, elle se rapproche de plus en plus, et qu'il est quand même utile de convaincre les plus sceptiques.

Moi, je suis d'accord avec un point souligné par Madame CASSOU-SCHOTTE, c'est sur l'année 2021. Quand on regarde le tableau des équilibres sur l'année 2021, j'ai presque envie de l'appeler « l'année terrible ». Même si les chiffres qui sont affichés là, c'est du prévisionnel, ce n'est pas ceux qui bien évidemment seront réalisés parce que nous sommes volontairement prudents et que nous avons raison, mais on voit que c'est une année de convergence particulièrement compliquée. D'abord, cela va être l'année où nous allons perdre notre autonomie financière avec l'évolution de la politique fiscale. On aura l'occasion d'en reparler. C'est l'année où on va avoir la forte dégradation de notre épargne nette. Plus d'un quart annoncé entre 2020 et 2021. Bien sûr, cela s'explique par de forts investissements pour répondre à des besoins, mais aussi par la perte de notre capacité d'autofinancement. Notre épargne brute n'arrête pas de baisser depuis des années. Alors les ratios sont bons certes, mais cela n'arrête pas de baisser. Au bout d'un moment, notre capacité d'autofinancement est faible, et donc, forcément, c'est là où il faut emprunter. Il faut regarder également cette année-là notre épargne brute. Si ma mémoire est bonne, elle est annoncée pour baisser de 16 % d'un coup, ce qui commence à être énorme. Donc, premier ratio qui va se dégrader. Deuxième ratio qui peut nous alerter, c'est sur le budget des transports, et j'y reviendrai, notre passage de 31 à 50 millions en subventions d'équilibre. Et troisième ratio, c'est l'année où notre encours de dettes et nos années de désendettement vont également augmenter puisque l'on va passer en un an de 2,3 ans à 8,5 ans.

Je voudrais que nous laissions un instant de côté les chiffres puisque de toute façon ils évolueront forcément, pour se concentrer uniquement sur les ordres de grandeur. En ce qui concerne finalement l'épargne brute, le budget transport, le besoin de financement, et l'encours de dettes, le tout, je vous rappelle qui est basé uniquement sur les projets que nous avons votés, c'est-à-dire les projets qui sont en cours, alors que nous sommes en fin de mandat, 3 milliards annoncés en investissement, c'est vrai que c'est énorme, c'est vrai que c'est très ambitieux, mais on peut s'interroger sur les possibilités de nouveaux projets pour un nouveau mandat.

Et puis, pour terminer, nous savons tous que les mobilités seront un des enjeux majeurs. Pour les orientations 2020, il est prévu 448 millions de budgets tous confondus, entre investissement et fonctionnement. Je voudrais relever deux points sur leur financement. D'abord sur les recettes issues du réseau : 85 millions de recettes, cela représente à peu près 19 % du budget. Ce n'est pas neutre. Ce n'est pas énormissime, mais ce n'est vraiment pas neutre. Mais il faut se rendre compte que même avec l'augmentation de la fréquentation qui est réelle et que nous espérons encore plus importante pour les années à venir, il va quand même être difficile d'augmenter la part relative. On ne va pas pouvoir augmenter la tarification *ad vitam aeternam* en ce qui concerne les transports.

Deuxième point qu'il faut regarder, une taxe : le versement transport qui représente 192 millions d'euros, c'est-à-dire à peu près de 42 % du budget transport, ce qui n'est vraiment pas mal. Mais là encore, nous sommes touchés. En 2016, rappelez-vous, il y avait eu la décision de l'État de modifier pour les entreprises le seuil d'assujettissement au versement transport. Pour les entreprises, le seuil était à 9 salariés, maintenant on est passé à 11 salariés. Et l'État nous a dit : « La perte de recettes, vous collectivités territoriales, que vous allez avoir, pas de problème, on va vous la compenser. »

Mais avec la Loi de finances 2020, il y a un changement. Cette compensation devient, comme par hasard, une variable d'ajustement avec une perte sur la compensation, pas sur tout le versement transport, de 47 %. Vous allez me dire : « Cela fait un peu moins d'un million. Par rapport aux 192 millions d'euros du versement transport, cela ne fait pas énorme ». Oui, sauf que par rapport à la parole engagée, je pense que l'on est un petit peu en droit de s'interroger, et je répète, ce n'est pas tant la somme qui compte, que finalement la confiance toute relative que nous pouvons avoir dans les promesses de compensation intégrale, certes, mais jusqu'à quand ?

Les vrais enjeux des orientations budgétaires dans les années à venir, c'est que l'État doit laisser vivre dorénavant correctement les collectivités locales. Je n'essaie pas d'écrire une lettre au Père Noël, pourtant c'est l'époque, et pourtant, nous avons été sages puisque l'ensemble des dépenses des collectivités ont progressé trois fois moins que celles de l'État, avec, vous l'avez dit, Monsieur le Vice-Président, une baisse des charges de fonctionnement pour notre collectivité de 3 %.

Sur ces orientations budgétaires 2020, finalement, je vais reprendre la même conclusion que celle que j'avais l'année dernière, parce que je trouve qu'elle est toujours valable. Il est indispensable que les collectivités puissent encore exister demain, non pas en tant qu'administrations qui appliquent des consignes, mais vraiment en tant que lieux de débat et de décisions prises par les élus. Et en espérant du coup que ces décisions que les futurs élus auront à prendre ne porteront pas uniquement sur le service public que l'on va supprimer ou que l'on ne créera pas pour pouvoir entrer dans une enveloppe budgétaire préétablie par d'autres. Il est indispensable que, pour le futur mandat, l'État nous laisse vivre ou alors pour les Cassandre que nous n'avons pas eu plaisir à jouer, Monsieur BOBET, moi-même, Monsieur SALLABERRY et bien d'autres, eh bien malheureusement la prise de Troie aura lieu.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. Madame BEAULIEU.

**Mme Léna BEAULIEU** : Monsieur le Président, mes chers collègues, ce dernier budget marque malheureusement une nette dégradation de nos finances. Cette réalité est d'abord due aux politiques menées par les différents gouvernements qui se sont succédé et qui ont mis nos finances et nos marges de manœuvre en difficulté. La politique instituée depuis 2013, soit 6 ans maintenant, montre au plan national son incapacité à créer de la dynamique économique. Il ne peut en être autrement vu que les objectifs ne sont ni de répondre aux besoins sociaux, ni à l'urgence écologique. Pourtant la politique du Gouvernement et du Président de la République est de continuer dans ce sens, comme le montre la réforme actuelle des retraites qui ne vise qu'à offrir aux assurances privées un marché juteux. Le Gouvernement est sourd aux demandes des salariés, comme il est sourd aux demandes répétées des collectivités locales. Le Pacte de Cahors dont nous subissons les conséquences aujourd'hui nous pousse vers une incapacité à répondre aux besoins de la population, et ce, malgré les critiques répétées des différents présidents d'associations d'élus.

Comme le montre fort bien ce rapport, les efforts demandés aux collectivités comme aux comptes de la sécurité sociale sont énormes. Malgré ce que peut dire le Gouvernement, la richesse de notre pays devrait nous permettre de faire face aux besoins de tous, tant en termes de besoins sociaux qu'écologiques. Nous ne sommes là que face à des choix politiques : ceux d'épargner les plus riches et de favoriser la finance. La suppression de l'ISF (Impôt Sur la fortune) en est le symbole comme le refus de s'attaquer véritablement à l'évasion fiscale ainsi que le relève le rapport de la Cour des Comptes. Ces différents choix amputent la capacité de financement de l'État, aggravent le déficit et mettent à mal

l'ensemble de nos services publics. La situation de l'hôpital public en est, elle aussi, la triste illustration.

Il en va de même pour notre établissement, même si du fait de la richesse de notre territoire, nous arrivons à amortir le choc. Mais pendant combien de temps encore ? Nous sommes inquiets de ce que nous lisons dans le rapport quand il est évoqué un lobbying sur le versement transport alors que celui-ci reste une de nos dernières taxes dynamiques, alors même qu'au fil du temps et des gouvernements, la taxe professionnelle et la taxe d'habitation ont été supprimées.

Comme le montre le rapport, notre niveau d'investissement reste haut, mais pour combien de temps ? Et surtout, est-il au niveau des besoins et urgences qui existent dans notre agglomération ?

En ne prenant que l'exemple des transports, nous risquons d'être en grande difficulté. Après les nombreuses batailles que nous avons menées, nous lançons enfin le RER (Réseau Express Régional) métropolitain. Cela fait l'unanimité ici aujourd'hui, et nous nous en félicitons. Nous craignons toutefois qu'il soit déjà sous-calibré par rapport aux besoins. Il nous faut aller bien plus loin dans nos ambitions en termes de desserte et de création de nouvelles lignes comme nous le proposons dans la délibération 56. Et même si le débat a été évacué à peine instruit, nous continuons à penser qu'il nous faut réfléchir à un métro sur notre agglomération. Mais, oui, cela coûte cher et même très cher.

De même, nous soutenons sans réserve l'idée de développer le téléphérique, et cela a aussi un coût.

Pour contourner la situation actuelle et continuer nos investissements, nous avons besoin de ressources. C'est pour cette raison, Monsieur le Président, que nous vous demandons d'interpeller le Gouvernement et les Députés afin que notre agglomération bénéficie de la taxe bureau qui existe en Île-de-France, la région la plus riche de France. Elle aurait toute sa pertinence sur notre agglomération, notamment pour répondre aux besoins des déplacements. Celle-ci pourrait nous rapporter entre 30 et 47 millions annuels selon son niveau. Nous préfererions, bien évidemment, que la DGF revienne à son niveau de 2012, ce ne serait que justice pour nos concitoyens et notre territoire. Cependant, dans l'urgence, cette taxe nous permettrait de faire face aux investissements d'avenir. Merci.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. Monsieur DUPRAT.

**M. Christophe DUPRAT** : Oui, Monsieur le Président, mes chers collègues, juste quelques mots d'abord pour remercier Emmanuel SALLABERRY et les services de cette présentation du Débat d'orientations budgétaires. Mais aussi pour dire qu'heureusement que la situation de notre collectivité est saine, qu'elle est saine depuis plusieurs années parce que nous avons été attentifs à ne pas dépasser un certain nombre de ratios qui nous permettent de satisfaire des demandes importantes. À chaque débat ici dans cet hémicycle, on demande des transports supplémentaires, des dessertes supplémentaires, et il y en aura certainement encore.

Pour répondre à quelques inquiétudes sur le budget des transports, d'abord, il s'agit d'une photographie à l'instant d'aujourd'hui. J'aurai l'occasion, au Bureau du mois de février, de présenter quelque chose sur la maintenance pour le tramway parce que, grâce à quelques études que l'on a pu faire faire, on aura des dépenses qui vont être beaucoup plus lissées avec la rénovation à mi-vie notamment de nos rames, et on verra que peut-être dans la

prochaine DSP (Délégation de Service Public) dont je vais parler dans quelques instants, on pourra confier un certain nombre de ces dépenses à notre délégataire sans les assumer nous-mêmes. Il y a un peu de marges qui peuvent être faites sur ce sujet.

D'autre part, on aura sur la prochaine mandature également à faire des choix sur les dessertes parce que l'on sait très bien qu'il y a des fonctionnements qui se feront avec les investissements, mais faisons attention. Ne faisons pas des investissements chiches pour être obligés de les refaire plus tard. Cela coûte de toute façon beaucoup plus cher. Essayons de prévoir l'avenir. Je vais prendre un sujet qui n'intéresse personne ici puisque c'est très ancien : rappelez-vous, quand on a construit le Pont d'Aquitaine, on l'a vu un peu petit au départ, et il a fallu élargir pour faire les pistes cyclables, pour trouver les six voies d'aujourd'hui. Donc, ne faisons pas petit dès le départ parce que l'on se le reproche après. Il vaut mieux faire bien dès le départ, et après, c'est beaucoup mieux.

Pour vous dire aussi que, quand vous parlez à nos concitoyens de quelques communes qu'ils soient, ils vous disent bien que le sujet n°1 aujourd'hui, c'est : « Comment mieux se déplacer ? » C'est le vrai sujet aujourd'hui. Et donc, il est totalement normal que dans notre budget la première dépense soit celle-ci. Moi, cela ne m'inquiète pas que nous ayons un endettement qui ait augmenté sur le budget annexe transport, parce que la recette du budget annexe transport, elle vient d'où ? Elle est assez simple finalement. On ne pourra pas, comme l'a dit Véronique FERREIRA, augmenter *ad vitam aeternam* de 3 % de manière permanente. On a fait l'effort parce que nous étions déjà avec des tarifs très bas, et que l'on a fait de gros investissements. Il arrivera, à un moment donné, où il faudra faire une pause, certainement dans ces augmentations de tarifs. Mais aussi parce que nous avons essayé de limiter les dépenses, chaque fois, tout en répondant à la demande. Je vous rappelle qu'aucun des investissements que l'on a faits n'est aujourd'hui à l'échec. On a pu être critiqué sur certains, on s'aperçoit qu'au bout de quelques mois, on a des fréquentations qui sont plus élevées que celles que l'on avait imaginées et je suis persuadé que sur la ligne D, cela sera aussi le cas. Donc, encore une fois, on aura certainement quelques précisions à apporter pour peut-être lisser cette dépense de maintenance dans le budget annexe transport. On ne peut quand même pas non plus ne pas se réjouir. Nous avons le plus grand réseau de tram de France, cela veut dire que les efforts ont été faits. Un budget aujourd'hui qui est là. Nous avons acheté des rames supplémentaires à plusieurs reprises pour augmenter les fréquences au-delà des services partiels pour, là aussi, répondre à la demande. Et ce n'est pas tout à fait par hasard, comme le Président vous a dit tout à l'heure, que nous avons été primés encore pour notre réseau de transport en 2019, c'est la quatrième année consécutive que l'on est sur le podium. Cela fait 4 ans que le réseau de Bordeaux est primé par ses pairs, ce qui veut dire que finalement on a bien fait de faire ce que l'on a fait, et je pense que l'on fera bien d'en faire encore beaucoup. Si on veut rentrer dans notre Plan climat que nous avons voté ici à l'unanimité pour 2030, il y a encore des investissements à faire. Cela veut dire qu'il y a encore beaucoup de choses à faire pour que nos concitoyens se déplacent plus en mode doux ou en transport en commun qu'avec leur voiture. Cela coûtera peut-être un peu cher, mais je crois que c'est un passage obligé. Les récents événements climatiques nous montrent qu'il est temps d'agir.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. Monsieur GUICHARD.

**M. Max GUICHARD** : Oui, Monsieur le Président, mon intervention très courte s'adresse à Monsieur SALLABERRY. Dans sa présentation, il a particulièrement insisté à plusieurs reprises sur - ce n'est pas le mot qu'il a employé, mais il est plus doux que celui que je vais dire - la maîtrise concernant les salariés. Qu'est-ce que cela veut dire concrètement ?

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. Je vais donner la parole à Emmanuel SALLABERRY pour qu'il fasse un début de synthèse, et puis je verrai si je dois la compléter. Auparavant je vois que Monsieur CHAUSSET veut s'exprimer.

**M. Gérard CHAUSSET** : Merci. Oui, je voulais profiter de ce débat sur les orientations budgétaires pour justement demander une réorientation sur un point qui est celui du traitement des déchets. En effet, lors du Conseil de juillet, Monsieur le Président, et par un courrier que je vous ai adressé en août, je vous avais alerté sur les conséquences, à mon sens, néfastes de la DSP sur le traitement des déchets, confiée à VEOLIA. En effet, le prix proposé à la Métropole, super attractif, 18 euros, je ne reviens pas là-dessus, je ne reviens pas non plus sur les problèmes écologiques de ce sujet, va se faire au détriment des territoires hors Métropole. C'est un fait. Donc, en fait, on va payer moins cher parce que d'autres vont payer plus cher.

**M. le Président Patrick BOBET** : Non, non, non. La réponse est non bien évidemment.

**M. Gérard CHAUSSET** : Là, j'ai un article. Monsieur le Président, laissez-moi terminer.

La nouvelle édition de SUD-OUEST, elle a ceci d'intéressant, c'est qu'elle nous permet de voir des articles quand on est Rive Gauche que l'on ne voyait pas nécessairement Rive Droite. Ce que je lis, le 14 décembre : « Le traitement des déchets toujours plus cher », et notamment le SEMOCTOM (Syndicat de l'Entre-deux-Mers-Ouest pour la Collecte et le Traitement des Ordures Ménagères) - cela ne vous dit peut-être rien, c'est en fait l'Entre-deux-Mers - au lieu de payer 100 euros va être obligé de payer 120 euros, et donc augmenter sa fiscalité puisque VEOLIA a augmenté les coûts. Le SMICVAL (Syndicat Intercommunal de collecte et de valorisation des déchets du Libournais) va être obligé d'augmenter de 15 % - le SMICVAL, c'est le Libournais - puisque l'enfouissement des déchets sur Lapouyade qui appartient aussi à VEOLIA qui a donc le monopole, va augmenter de 15 %. On ne va pas, bien sûr, Monsieur le Président, faire un débat sur cela dans le détail, mais il y a quand même un problème de fond. Moi, j'ai eu le Président du SEMOCTOM. Ils sont extrêmement mécontents, et ils vont être obligés d'augmenter la fiscalité parce que nous, on a fait une bonne affaire. C'est quand même cela, la réalité. Vous ne pouvez rien faire contre cela. Ils font des efforts, et en plus, ils vont être pénalisés. Nous, on ne fait pas spécialement d'efforts sur ce sujet-là. Donc, comment faire ? Parce que l'on a besoin de travailler avec les territoires. On va aller les voir pour la ressource en eau. On va aller les voir pour l'environnement. On va aller les voir pour un certain nombre de sujets. On a besoin d'eux. Vous croyez que l'on va être bien reçu quand on va aller demander de la ressource en eau et que, par ailleurs, ils sont obligés d'augmenter la fiscalité puisque nous, on a fait une bonne affaire sur les déchets ? Moi, je pense que ce sujet-là n'est pas un bon sujet.

Donc, ce que je propose - et je sais que le Vice-Président au traitement des déchets en a discuté d'ailleurs - c'est qu'il y ait dans le futur budget un moyen de compensation, et de travail avec ces territoires. On ne peut pas en rester là. Ce traitement des déchets, ces incinérateurs, ils les ont payés aussi. Ils ont participé puisque depuis des années, ils envoient des déchets. Donc, ils ont participé au financement et aux investissements, et là, aujourd'hui, ils se trouvent pénalisés. C'est la réalité puisqu'aujourd'hui, il y a un monopole. Donc, moi, je pose la question : « Comment on fait aujourd'hui pour mieux travailler avec les territoires dans des conditions comme cela ? » Donc, notre budget, moi, je propose qu'il y ait une réorientation, qu'il y ait une compensation pour que l'on puisse diminuer, je dirais, la pénalité de ces collectivités. Je vous remercie.

**M. le Président Patrick BOBET** : Sauf que c'est tout à fait illégal, ce n'est pas réglementaire du tout. On s'est exprimé sur ce thème-là longuement lors d'un conseil passé. Vous associez deux événements qui n'ont rien à voir l'un avec l'autre. C'est tout. Alors, vous avez raison. Il y a d'une part : « Nous faisons une bonne affaire », certes, très bien. Et d'autre part, des collectivités se retrouvent à payer des prix qui sont importants, mais pour des raisons tout à fait explicables. Nous avons investi, pendant des années et des années, sur nos centres d'incinération, nos centres de revalorisation, c'est un peu normal que comme bons élèves, nous soyons bien récompensés. C'est plus compliqué pour ces territoires. Non, mais encore une fois, vous associez deux événements étrangers l'un à l'autre. Alors, moi, je prends deux événements. « Hier soir, un chauffard s'est renversé sur l'autoroute à 130 à Bordeaux », très bien. Autre événement « Un train déraile à Nancy ». Très bien, et j'associe : le train a déraillé parce que le touriste a roulé à 130 km. Enfin, il faut arrêter. Ce sont deux événements qui n'ont rien à voir l'un avec l'autre. On ne peut pas les aider tel que vous le proposez. Je l'ai proposé, je l'ai demandé, et vous le savez très bien. Quand nos services m'ont expliqué ce qui se passait, je leur ai demandé comment nous pouvions effectivement récupérer ce qui peut être perçu comme une inégalité ? On m'a clairement dit : « Mais ce n'est pas possible. C'est illégal et non réglementaire. » Il faudra trouver d'autres solutions qui seront dans la discussion avec les territoires pour voir comment on peut les aider, mais pas directement comme cela. Arrêtez d'associer ces deux éléments. Ils n'ont rien à voir l'un avec l'autre. Et en tout cas, ils ne nous concernent pas. Cela me paraît évident. Non, Monsieur CHAUSSET, s'il vous plaît, on a déjà eu cette discussion, on ne va pas la reprendre. Ce n'est pas l'objet. On y reviendra. Je vous assure que l'on y reviendra, mais ce n'est pas l'objet aujourd'hui. On n'est pas sur cette thématique. Alors, vous y tenez vraiment. Allez-y.

**M. Gérard CHAUSSET** : Monsieur le Président, nous sommes sur les orientations budgétaires donc nous sommes en plein sujet. Dire que ces événements n'ont rien à voir, non, vous le savez très bien. Le prix attractif - c'est marqué dans le dossier - est lié au fait que VEOLIA puisse augmenter le coût. Voilà, nous, on va payer moins cher que le prix moyen parce que, eux, ils vont payer plus cher directement. C'est une augmentation. C'est une conséquence. Vous ne pouvez pas dire que cela n'a rien à voir.

Alors après, moi, je ne veux pas mettre la Métropole dans l'illégalité. Il faut trouver un moyen de compensation de travailler avec eux. Ils s'y retrouvent, mais c'est quand même une conséquence directe. Et après, vous ne pouvez pas dire « Nous, on a bien investi. Maintenant, à nous de fanfaronner ». Comme je vous l'ai dit, on a construit ASTRIA avec un four supplémentaire pour accueillir des déchets des autres collectivités. Cela veut dire que les autres collectivités qui ont amené des déchets, ont bien participé aux investissements. Elles ont aussi leur part et, aujourd'hui, elles sont pénalisées. C'est quand même cela la réalité.

**M. le Président Patrick BOBET** : Nous avons surtout bien investi quand il le fallait. Cela me semble un peu normal. Mais là où je vous rejoins, et là-dessus, il n'y a aucun souci, nous allons chercher les solutions de manière à ce que ces territoires soient pris en charge, à ce que l'on puisse leur tendre la main et les aider. Mais pas sur ce point précis parce qu'encre encore une fois, ce serait totalement illégal et la CRC (Cour Régionale des Comptes) nous tomberait dessus tout de suite. Être généreux c'est bien, mais il faut aussi être dans un règlement, dans une légalité que l'on doit respecter. Nous sommes des élus de nos territoires, on doit la respecter. Monsieur GUICHARD.

**M. Max GUICHARD** : J'ai retrouvé la formule : « Modération salariale ». Alors, concrètement, qu'est-ce que cela veut dire ?

**M. le Président Patrick BOBET** : Monsieur SALLABERRY, un début de réponse, et je compléterai effectivement.

**M. Emmanuel SALLABERRY** : Il y avait des grands philosophes qui disaient « La modération dans toute chose ».

Je vais essayer de reprendre dans l'ordre des différentes interventions.

D'abord, pour répondre à Madame CASSOU-SCHOTTE tout à l'heure, je rappelle quand même un calendrier. Vous êtes tous inquiets, on peut l'être, que le Gouvernement ait indiqué que les éléments de contractualisation allaient jusqu'à 2020, et que les éléments postérieurs seraient vus après les élections municipales. Donc ne préjugeons pas de quelque chose qui est arrivé ou qui n'est pas arrivé. Souvent, les nouvelles ne sont pas forcément bonnes, mais en tout cas, ce qui est sûr, c'est que pour ce qui nous occupe de la contractualisation vis-à-vis de l'année 2020, il y aura effectivement ce respect.

Je vais revenir sur un point qui m'a un petit peu surpris dans votre intervention. Avec la somme de priorités que j'entends, moi, depuis 8 mois que je suis à cette fonction, tout le monde a sa priorité des priorités, enfin c'est des priorités au carré. Quand on investit massivement, comme cela va être le cas, sur l'ensemble des secteurs que je vous ai entendu citer, vous semblez dire qu'il ne faudrait pas investir. Je crois que la Métropole aujourd'hui assume une décision prise collectivement d'ailleurs, qui est d'investir massivement sur les cinq thématiques que je vous ai dites tout à l'heure : écologie transition, logement, transports, cadre de vie et développement économique. Comme l'a rappelé Christophe DUPRAT, il y a vraiment quelque chose d'intéressant et de passionnant finalement à faire, au cours des prochains mois, c'est la gestion que l'on aura avec le futur délégataire - et là, je vous rejoins - sur la maintenance et les conditions de maintenance d'un réseau qui a été mis en service pour une grande partie simultanément. Il va falloir que l'on essaie de dégonfler un petit peu la vague de manière à pouvoir l'étaler. Moi, peut-être à votre différence, je suis quelqu'un de résolument optimiste, et pourtant, je suis Vice-Président aux finances. Je pense qu'il faut être positif et optimiste dans la capacité qu'auront nos services, avec le délégataire, à trouver des bonnes solutions pour justement avoir ces conditions de maintenance qui auront un effet certes financier, mais avant toute chose avoir la possibilité aussi de maintenir un réseau avec un rythme actuel. Il est hors de question d'avoir toutes les rames maintenues en même temps, et de dire que, pendant quelques mois, on n'ait plus de rames qui circulent ou beaucoup moins sur le réseau pour ce qui est du tramway, mais ce pourrait être le cas pour beaucoup de choses.

Vous avez parlé de dégradation de ratios financiers. Encore une fois, je vous invite, et je ne vais pas les citer, à aller regarder les ratios financiers de toutes les autres métropoles de France, et notamment les métropoles qui, comme nous, connaissent une augmentation significative de leur population. Les ratios financiers de Bordeaux Métropole, ils sont en dégradation, mais ils ne sont pas en dégradation parce que notre gestion est mauvaise. Ils sont en dégradation parce que la Métropole choisit d'investir. Et c'est normal que ces ratios diminuent sur les trois prochaines années parce que le montant à investir est quand même de 3 milliards d'euros. Cela va nous obliger, évidemment, à être particulièrement attentifs, mais surtout à expliquer que ces ratios-là ne diminuent pas parce que notre gestion est mauvaise,

bien au contraire, mais ils diminuent parce que nous avons une section de fonctionnement qui est équilibrée, et nous avons surtout fait le choix d'un investissement.

Et je crois que nos concitoyens attendent aujourd'hui, et spécifiquement dans les différentes thématiques que l'on a eu à discuter, dont nous aurons à discuter au moins jusqu'au terme de ce mandat, des investissements massifs et rapides. Je crois qu'ils ne comprendraient pas que l'on devienne une Métropole de financiers dont le seul guide est un ratio pour complaire à tel ou tel partenaire.

Par rapport à l'intervention de Madame FERREIRA, vraiment j'aurais grand plaisir à avoir 5 millions d'euros de marge sur ce budget, mais ce sera bien moins que 2 millions d'euros. Donc, cela veut dire que, quand on parle de gestion pilotée, il n'y a pas de pilotage automatique. C'est du pilotage manuel avec une dépressurisation de la cabine si jamais nos ratios venaient à être rapidement dégradés sur les premiers mois de l'année 2020.

Quand vous parlez, ma chère collègue, d'autonomie financière, encore une fois, je veux bien que l'on parle à loisir du Pacte de Cahors, mais comment peut-on parler d'autonomie financière quand, entre 2012 et 2017, l'État nous a ponctionné plus de 40 millions d'euros annuels sans aucun transfert de compétences vers l'État ? Je veux bien que l'on affuble le Pacte de Cahors de toutes les infamies parce qu'il est plus récent, mais je crois que la ponction qui a été faite par le précédent gouvernement a été une perte d'autonomie et de décisions financières bien plus importante que ce que produit le Pacte de Cahors, depuis quelques mois maintenant.

Par rapport à ce que vous avez indiqué tout à l'heure, et là, je vous rejoins dans vos propos, je le rappelle, et je le réitère : l'équilibre de la Métropole se fait sans augmentation fiscale dans ce que l'on maîtrise, et se fait sans augmentation drastique des tarifs.

La visibilité, par contre, évidemment, on l'a à 3 ans ou 4 ans. Je ne crois pas qu'un Vice-Président aux finances serait crédible s'il pouvait dire à 10 ans... d'abord parce qu'il y a des élections à venir, et surtout qu'il y a quand même suffisamment d'inconnues à gérer dans l'équation.

Par rapport au versement transport, cela me rappelle un petit peu un élément, c'est que l'on a beaucoup parlé d'attractivité économique. Mes chers collègues, le versement transport, et donc l'attractivité économique de notre territoire, c'est près de 200 millions d'euros par an. Nous devons, et nous devons continuer à être cette force d'attraction économique pour permettre à ces 200 millions d'euros d'être toujours plus importants dans notre budget ou en tout cas d'être à ce niveau. Et je voudrais quand même saluer le travail des Sénateurs qui se sont récemment opposés à la ponction en espérant que les collègues de l'Assemblée nationale ne reviennent pas sur cette ponction. Le travail des Sénateurs, pour être très concret, a permis - en tout cas, temporairement, jusqu'au vote définitif de la loi - d'éviter une ponction de 900 000 euros sur le budget supplémentaire. C'est cela qui était prévu pour 2020.

Par rapport à la dégradation des finances, et d'une façon générale, sur le Pacte de Cahors, je crois que l'on peut tous s'entendre sur le fait qu'il manque dans son acception le dynamisme des métropoles mais il reflète un élément qui se voit dans les chiffres, c'est notre capacité à contenir nos dépenses de fonctionnement.

Par rapport à ce que vous disiez sur la modération salariale, d'abord, 42-43 % de notre budget de fonctionnement est induit par la masse salariale. Si on doit maintenir nos dépenses de fonctionnement à un certain niveau, et pas simplement pour complaire à des objectifs contractualisés, mais tout simplement parce que c'est attendu aussi par les concitoyens, il va falloir néanmoins créer des postes - ce n'est quand même pas rien, 40 Équivalents temps

plein, et je parle bien évidemment en dehors de tout effet de mutualisation puisque dans les créations d'ETP par la mutualisation quand il y a transfert, il est compensé en partie, en tout cas en photographie au départ, par l'attribution de compensation. Donc, là, on a une augmentation qui est naturelle de la masse salariale, mais elle est compensée en recettes comme en dépenses même si le dynamisme des recettes, comme l'a rappelé Alain ANZIANI tout à l'heure, est compensé après par la Métropole.

Les 40 ETP, c'est plutôt une bonne nouvelle même si peut-être il en faudrait beaucoup plus. C'est tout simplement pour absorber les missions qui sont demandées à une Métropole qui est en accroissement, en partie en préservant des éléments du GVT (Glissement Vieillesse Technicité) et des salaires, etc., etc., et en partie pour accompagner certains secteurs qui, aujourd'hui, sont en manque de personnel. On sait que la machine, à un moment ou à un autre, doit conserver sa capacité à faire. On ne pourra pas dégager une masse d'investissement de près de 600 millions d'euros par an, et de 3 milliards d'euros sur 4 ans si nous n'avons pas les fonctionnaires capables de mettre en œuvre dans tous les étages la capacité d'investissement que nous voulons. C'est cela que je voulais dire dans la modération salariale. Encore une fois, on pourrait tous vouloir plus d'ETP mieux payés, etc., mais on sait qu'à un moment ou à un autre, on se heurterait à un mur. Il faut que nous conservions une section de fonctionnement en excédent important, donc avec l'épargne brute, puis après l'épargne nette, de manière à nous permettre de couvrir notre capacité d'investissement.

Pour conclure et indépendamment de la pédagogie, je voudrais vraiment remercier les services qui m'ont aidé à préparer le dossier, ayant la lourde tâche de succéder à un excellent Vice-Président aux finances. Je crois, mes chers collègues, que nous avons un investissement qui doit être assumé. Assumé dans la capacité que nous avons aujourd'hui à donner des réponses rapides, nettes et claires. Mais par contre, cette masse d'argent qui existe, on peut s'en féliciter, il faudra qu'elle ne soit pas la victime d'un amoncellement de priorités qui, par le nombre, viendraient à en affadir la portée. Et c'est la raison pour laquelle plutôt que de toujours mettre des priorités, des priorités, des priorités, il va falloir que la nouvelle équipe qui sortira, en fonction de cela, décide de là où doit être fléchée la masse financière de manière à pouvoir répondre aux objectifs de la population et de celles et ceux qui éliront leurs représentants dans 3 mois maintenant.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. Je vais être extrêmement bref, car nous passons beaucoup de temps sur ce débat, alors que nous sommes assez d'accord. J'ai entendu plein de questions qui tournent autour des mêmes thématiques, bien sûr. Madame CASSOU-SCHOTTE : « Tiendrons-nous nos ratios ? » Bonne question. Véronique FERREIRA : « Quelle sera notre autonomie financière ? Les collectivités resteront-elles des lieux de décision ? » Vraie question aussi. Madame BEAULIEU : « La richesse du territoire, certes, mais pour combien de temps ? » « Notre versement transport est-il menacé ? » C'est près de 200 millions d'euros, je vous le rappelle. Moi, je crois que la réponse, elle a déjà été donnée, je vais être très court, par notre Vice-Président. C'est toujours l'éternelle dualité. Il faut serrer les dépenses tant que l'on peut les serrer, y compris être dans une modération sur certaines dépenses que l'on aimerait bien relâcher, je parle au personnel bien sûr, à la masse salariale. On aimerait bien être beaucoup plus généreux, cela n'est pas toujours possible. Donc, il faut que les choses soient très claires dans ce domaine, mais on doit aussi aller chercher de nouvelles recettes parce que serrer les dépenses, cela n'a qu'un temps. On a quelques solutions devant nous, effectivement avec le SMINA en particulier, le Syndicat Mixte de Nouvelle-Aquitaine qui va nous permettre de lancer le versement transport additionnel sur les territoires autour de nous. Il faut se mettre d'accord là-dessus.

La taxe bureau, elle a été évoquée, et c'est aussi une solution, bien sûr. Je vous rappelle que cela n'a pas été dit, mais on va se faire peur tout de suite, les aménagements du ferroviaire du sud de Bordeaux, c'est près d'un milliard d'euros, et on va être appelé à une certaine hauteur, vous vous en doutez bien. Et Christophe DUPRAT l'a très bien dit aussi, de nouvelles recettes, cela peut passer par des DSP renégociées. C'est évident que là aussi on a quelques petites économies à aller chercher. Donc, encore une fois, c'est l'éternel discours du Vice-Président aux finances ou du Président tout simplement : il faut serrer les dépenses, et il faut aller chercher de nouvelles recettes. C'est aussi bête que cela. Nos services nous aideront, bien sûr, dans ce domaine autour de Cécile GUYADER et de Karine BONNEAU. On les remercie infiniment pour le travail colossal qu'elles font avec nous. Merci.

Nous devons nous prononcer sur ce rapport. On doit donner acte, nous avons bien débattu. On donne acte, on est bien d'accord ? Merci.

### Débat effectué

Madame la Secrétaire.

**Mme Anne-Lise JACQUET** : La délibération 62 est regroupée, Monsieur le Président. Il faut passer au vote.

**Mme VERSEPUY**

**(n°62) Présentation du Rapport annuel d'activité de la grande salle de spectacle de Floirac Arkea Arena pour l'exercice 2018 - information**

Contribution versée par Jean-Jacques PUYOBRAU :

*« Mes chers collègues, juste quelques mots pour compléter ce rapport d'activité annuel de la salle ARKEA AREA.*

*Je tiens tout d'abord à signaler le succès de cette salle, la première hors Paris qui rejailit sur la commune de Floirac et plus largement sur l'ensemble de notre Métropole.*

*J'en profite également pour remercier celles et ceux qui ont contribué au succès de cette salle, au cours de cette dernière année, et notamment les services de TBM et de PARCUB qui ont permis d'améliorer l'accès à celle-ci. Merci également aux agents de la police municipale de Floirac qui sont selon la jauge entre cinq et dix présents chaque soir de spectacle pour accomplir des tâches qui relèveraient parfois du service de sécurité de la salle et parfois de la police nationale. Je remercie à cette occasion mes collègues métropolitains qui ont accepté de financer le recrutement de huit agents supplémentaires.*

*Ce cofinancement étant assuré jusqu'à l'inauguration théorique du Pont Simone Veil, je me permettrais, Monsieur le Président, de vous solliciter pour au regard des aléas que connaît ce chantier d'évoquer la possibilité de prorogation de ce cofinancement.*

*Je voudrais enfin remercier les habitants de la Zac des quais, Zac métropolitaine, pour leur compréhension les soirs de spectacle au moment d'accéder et de stationner dans leur quartier. La Ville a su, sur ce sujet, prendre ses responsabilités en sanctuarisant les accès par le biais d'une société de gardiennage qui intervient pour les jauges supérieures à 4300 spectateurs soit en 40 occasions en 2019 pour un coût de 50 000 €, mais c'est le prix à payer pour que les habitants de ce quartier ne regrettent pas d'avoir choisi de venir vivre sur les rives de Floirac.*

*Pour conclure Monsieur le Président, je vous demanderais d'être à l'avenir vigilant sur les décisions pouvant impacter les déplacements entre la plaine de Floirac et la Ville de Bordeaux, je pense ici à la suppression de la ligne de bus reliant de façon directe la gare de Bordeaux au centre-ville de Floirac pénalisant les spectateurs extérieurs, mais aussi les Floiracais usagers du train. »*

### Communication effectuée

**Mme Anne-Lise JACQUET** : Transports et déplacements. Délibération concernant le service de transports publics urbains de voyageurs sur la Métropole – Délibération sur le choix du mode de gestion, Christophe DUPRAT, affaire n° 17.

#### **M. DUPRAT**

**(n°17) Service de transport publics urbains de voyageurs sur la Métropole - Délibération sur le choix du mode de gestion - décision - autorisation**

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

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci beaucoup. Voilà l'intérêt aussi d'être attractifs, on a de nombreuses réponses qui se mettent en concurrence les unes des autres, c'est une très bonne chose. Monsieur GUICHARD.

**M. Max GUICHARD** : Dans cette délibération, nous sommes de nouveau face au choix de mode de gestion pour nos transports publics. Tout d'abord, le calendrier fixé nous paraît délicat. On nous demande de trancher aujourd'hui un choix d'importance alors que la mandature se termine dans 3 mois, et que ce sera la prochaine Assemblée qui sera en charge de le mettre en application.

À notre avis, nous aurions pu laisser la prochaine Assemblée en décider. Pour préparer cette délibération, nous tenons à saluer la qualité du travail produit par les services au cours de nombreuses réunions qui ont eu lieu notamment en COPIL (Comité de pilotage), et lors d'un séminaire en présence de nombreux prétendants à la DSP. Nous regrettons cependant que, dans ce processus d'analyse, l'option de la régie n'ait pas été étudiée de façon plus approfondie en invitant, par exemple, lors du séminaire une ville comme Nice ayant une régie récente datant de 2013. La régie a été présentée trop souvent lors de ce processus comme un vestige historique n'ayant plus sa place aujourd'hui. Et, alors, en effet, hier au cours de la CCSP (Commission Consultative des Services Publics Locaux), l'AMO (Assistance à Maîtrise d'Ouvrage) nous a fait une présentation caricaturale - il faudrait trouver un mot plus fort encore - de la régie. C'est l'horreur. Or le fonctionnement de notre régie ParCub ou la réflexion de notre collectivité, lors de la précédente mandature sur le passage en régie de la gestion de l'eau, montre que la régie peut être un mode de gestion pertinent et pleinement d'actualité.

Nous avons en interne l'expertise des services en matière de transport. Il nous montre, année après année, au fil de l'extension du réseau de tram qu'ils savent gérer des investissements considérables - la part du budget transport dans le DOB (Débat d'orientations budgétaires) l'atteste - et qu'ils ont acquis, au fil du temps, une technicité et une connaissance pointues des réseaux de transport sur lesquels il nous faut nous appuyer et valoriser. Non, nous le répétons, la régie n'est ni un mode de gestion appartenant au passé, ni un mode de gestion dangereux pour la collectivité comme c'est trop souvent présenté.

En effet, l'argument principal qui nous est opposé est que, dans une DSP, le risque est porté par l'entreprise privée. Quand on fait le bilan de la dernière DSP et la hauteur des bonus encaissés par KEOLIS, on peut s'interroger sur le risque pris par cet opérateur, risque d'autant plus inexistant que la charge des investissements et de l'entretien du réseau, de son extension comme l'achat des rames ou bus repose sur la Métropole. Ici, le risque est public tandis que les bonus et les marges sont privés, comme souvent dans les DSP. Si les grands groupes sont aussi nombreux à se battre pour reprendre le marché, ce n'est pas parce qu'ils sont particulièrement attachés à développer l'offre de transport, mais bien parce que c'est un marché lucratif qui rapporte beaucoup, ne soyons pas naïfs mes chers collègues.

Enfin, dans le cadre de l'analyse de la DSP passée et pour encourager l'avenir, il nous faudra prendre en compte des marqueurs importants, des risques qui sont aujourd'hui à la seule charge de la Métropole. Notre collectivité devra faire face à de gros défis sur son patrimoine notamment en finançant des opérations lourdes de rénovation de tramways dont les premiers équipements auront 20 ans en 2023. Notre collectivité sera aussi confrontée de plus en plus dans les années qui viennent à la saturation de son réseau de tram avec, à l'horizon 2030, 800 000 voyageurs/jour à transporter quand on en transporte aujourd'hui déjà 500 000 avec difficulté. Nous devons garder à l'esprit une réflexion sur des solutions de transport de masse dans notre agglomération pour répondre au développement démographique que connaît notre Métropole. La solution du métro balayée trop rapidement doit être envisagée et étudiée, de manière plus approfondie, et les habitants doivent être beaucoup plus associés à cette réflexion.

Enfin, nous partageons dans ce rapport un certain nombre de réflexions et de propositions qui sont avancées. La Garonne comme axe de transport structurant, pour le trafic de voyageurs, comme de marchandises, est une demande forte que nous portons depuis longtemps, et que nous partageons. Le développement de matériels à énergie propre nous apparaît aussi essentiel tant les enjeux sur le réchauffement climatique apparaissent de plus en plus urgents, et que la part des transports dans le parc carbone et gaz à effet de serre est considérable.

Enfin, le RER (Réseau Express Régional) métropolitain doit connaître un développement beaucoup plus rapide sur le réseau existant, mais sans interdire d'imaginer et de créer de nouvelles lignes ferrées vers Blaye ou Latresne par exemple, pour développer le lien avec nos territoires voisins d'où viennent un quart des salariés travaillant sur la Métropole.

En conclusion, Monsieur le Président, ce rapport brosse de manière exhaustive et juste les enjeux et problématiques forts auxquels nous allons être confrontés en termes de transport dans les années à venir, mais encore une fois n'apporte pas la solution adaptée pour répondre, de manière efficace, aux besoins accrus de mobilité des habitants de la Métropole.

Pour notre groupe, je le redis : « La régie reste l'outil le plus efficace pour assurer une offre publique de transport accessible à tous, ambitieuse quant à ses projets et faisant de la réponse aux besoins sa priorité quand les grands groupes privilégient les résultats comptables, les intéressements et les bonus. »

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. Monsieur TOURNERIE.

**M. Serge TOURNERIE** : Monsieur le Président, chers collègues, vous connaissez notre position. Notre préférence irait, bien entendu, à une gestion en régie, mais aujourd'hui, soyons réalistes et pragmatiques, les conditions ne sont, à l'évidence, pas actuellement réunies pour un changement de cette importance sur une période aussi courte.

Cela étant dit, nous sommes tous d'accord avec Christophe DUPRAT pour constater la bonne santé de nos transports publics. La progression de la fréquentation l'atteste, +26 % entre 2015 et 2018, qui s'explique principalement par l'amélioration et l'extension du réseau bien entendu, mais aussi par d'autres raisons : évolution démographique, +6 % en 10 ans, le tourisme, et bien d'autres raisons qui sont venues y concourir. Mais je pense qu'il ne faut pas se réjouir trop tôt. L'usage de la voiture représente encore 50 % des déplacements sur la Métropole, malgré les difficultés croissantes à se déplacer en hyper-centre et encore plus en périphérie. Bordeaux et la Métropole caracolent en tête de nombreux classements. On a encore eu une annonce de trois médailles supplémentaires aujourd'hui. Mais nous sommes aussi sur le podium des villes les plus embouteillées. Dont acte.

Ce prochain contrat sera probablement le dernier contrat passé par la seule Métropole, souhaitons que le suivant couvre un territoire plus vaste, et qui soit mené à bien par le syndicat qui vient de se créer. Le contrat à venir devra également préparer cette transition et apporter des solutions durables aux problèmes et aux faiblesses actuels. En tout premier lieu, il devra apporter une stabilité tarifaire. L'augmentation contractuelle de 3 % par an nous amènera en fin de contrat à une progression de 27,7 % du prix du ticket, c'est-à-dire une progression quatre fois plus élevée que l'inflation elle-même. Malgré ce qui vient d'être dit sur le budget transport, on ne peut pas, et on ne doit pas continuer dans ce sens. Tous les usagers vous le diront, le prix du ticket constitue la première attractivité du réseau de transport public. D'autres collectivités ont joué la carte tarifaire avec des systèmes différents, et ont enregistré le succès que l'on connaît.

Je passerai très rapidement sur notre attente depuis 2014 de voir la mise en place d'une tarification solidaire. Tout a déjà été dit à maintes reprises. Espérons toutefois qu'elle soit mise en application avant l'élaboration du DCE (Dossier de consultation des entreprises) à venir afin que l'on puisse prendre en compte ses retombées financières réelles dans la rédaction du prochain contrat. Cette DSP devra faire une place un peu plus grande à la recherche, au développement et à l'innovation afin de corriger certains retards pris durant ce mandat, et plus particulièrement, je pense à l'expérimentation et au développement de véhicules autonomes, malgré des financements au vert au niveau national, et peut-être un virage un peu tardif vers l'électrique et l'hydraulique.

Dans la définition des attentes du prochain programme, il semble important d'inclure de nouvelles règles, nouvelles perspectives, je n'en citerai que quelques-unes, sans hiérarchie particulière. Étendre le réseau au-delà du territoire métropolitain, de manière à desservir les territoires limitrophes. Fluidifier la circulation quotidienne en périphérie, mais aussi faciliter l'accès à la Métropole. Proposer peut-être un service à la demande pour limiter les déplacements quotidiens de bus peu chargés voire vides, à certaines heures. Offrir à certains usagers un service plus souple et sécurisé, et peut-être d'une autre manière alléger la surcharge du service Mobibus qui ne justifie pas toujours l'usage de véhicules adaptés. Repenser à augmenter l'offre fluviale en offrant des itinéraires plus longs et plus fréquents. Généraliser la validation sur quai pour réduire le temps de montée et faciliter la lutte contre la fraude. Inclure les transports scolaires. Maintenir et améliorer l'offre vélo, accès plus simple, organiser le rabattement sur un point structurant du réseau de transport public. Confier au délégataire les opérations de grosse maintenance pour une plus grande rapidité et faciliter l'exécution grâce à l'évitement de nombreuses et longues procédures des marchés publics,

mais également pour mettre à profit l'expertise du délégataire et inciter à l'allongement sensible de la durée de vie des matériels.

Mutualisation des P+R (parcs-relais), on l'a déjà évoquée. Difficile mise au point, mais source de rentabilité et solution au stationnement déficitaire. Je m'arrêterai là pour ne pas être trop long. Bien d'autres mesures, je l'ai déjà dit, ont été formulées et le seront dans les mois à venir. Mais je ne peux pas m'empêcher de revenir sur une proposition qui, lorsque je l'ai faite, semblait séduire le plus grand nombre des membres de la Commission transports, mais qui est restée lettre morte depuis. Je veux parler d'une participation même minime sur chaque billet d'entrée aux grandes manifestations sportives et culturelles, participation valant titre de transport le jour de la manifestation sachant, et nous le savons tous que, ces soirs-là, la perte est nette, car personne ou presque ne composte.

Je finirai en rappelant que les progrès en matière de déplacement ne peuvent bien se concevoir que dans le cadre d'un SDODM (Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains) révisé, maîtrisé et respecté, et d'un programme de voirie prenant en compte la nécessité de programmes ambitieux en matière de site propre que l'on a un peu abandonnés, et de voies cyclables, bien entendu. Je vous remercie.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci bien. **Madame CASSOU-SCHOTTE**.

**Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE** : Monsieur le Président, chers collègues, le sujet de cette délibération est important puisqu'il s'agit du bras opérationnel de notre politique des mobilités avec comme enjeu de déplacer quotidiennement plus de 500 000 voyageurs, peut-être 800 000 d'ici la fin de cette DSP. Nous avons aujourd'hui un statut principalement sur le mode de gestion et le périmètre de notre service de transport urbain.

Concernant le mode de gestion, il est préconisé par les services une gestion déléguée en DSP. Ce mode de gestion a de nombreux atouts. Il permet de transférer le risque en matière d'exploitation et de ressources humaines au concessionnaire. Il permet également de bénéficier de l'expertise technique de l'opérateur qui, bien souvent, opère dans d'autres métropoles, en France ou dans le monde.

En termes de ressources humaines, n'oublions pas que TBM (Transports Bordeaux Métropole), c'est 2 600 salariés. En comparaison avec la mutualisation, nous avons transféré 2 000 agents, mais étalé sur 4 ans, et on voit les difficultés y afférent et à 3 ans d'une nouvelle DSP, il nous semble justifié de choisir la gestion déléguée en DSP. Néanmoins, nous proposons que des études soient faites à partir de 2020 ou 2021 pour anticiper et nous laisser de vraies possibilités au renouvellement de la prochaine DSP, c'est-à-dire pour 2030. En effet, monter une SEM (Société d'économie mixte) ou passer en régie nécessite un processus de quasiment 10 ans pour être parfaitement au point, et ne nous interdisant rien.

Concernant le périmètre de ce ou plutôt de ces services, le véritable enjeu, comme nous l'avons déjà dit, est de transporter plus de 500 000 voyageurs quotidiennement. Ce chiffre est en constante augmentation. Nous venons de lancer la première partie de la ligne D du tram, et le tram est coûteux en maintenance. On voit bien que l'on ne pourra pas répondre à la demande uniquement avec cet outil. C'est pourquoi, à notre sens, l'enjeu de la prochaine DSP est avant tout le transport par bus, moins coûteux en investissement, et en fonctionnement, plus flexible. Il nécessite d'être plus attractif, plus visible, et plus performant. Pour cela, il nous appartient d'accompagner les services proposés dans le cadre de cette DSP par des investissements en faveur du bus, en particulier en augmentant le pourcentage de site propre de chaque ligne. D'autant plus que nous pourrions faire plus avec moins. Pour rappel, un

kilomètre de tramway coûte 20 millions d'euros contre 5 millions d'euros pour un bus en site propre. Et 200 000 euros pour un kilomètre de vélo-route.

J'en viendrai donc justement au second enjeu qui est celui du vélo et des mobilités alternatives. Au sujet du vélo dont nous savons qu'il y a un très fort potentiel, il est question de faire une DSP très intégrée et incluant justement le vélo ou une DSP spéciale vélo. Cette seconde idée est suffisante, mais il est dommage de priver les associations qui, aujourd'hui, participent au fonctionnement des maisons métropolitaines du vélo telles que Léon à vélo, VéloCité, Cycles & Manivelles, Étu'Récup qui font du très bon travail. Il est primordial d'étudier les deux pistes avant de prendre notre décision, soit d'ici fin 2020, tout en y intégrant des possibilités de trottinettes ou de scooters électriques. Le VCub dont on parle beaucoup est aujourd'hui en difficulté. De manière très pratique, un certain nombre d'éléments ont été mal pensés. Les derniers VCub mis en service sont plus lourds, moins maniables et le VCub électrique peine à décoller avec sa batterie portable. Le service doit évoluer, c'est un fait, mais il reste néanmoins nécessaire. De plus, si nous avons plusieurs délégataires, pour les vélos et la DSP principale, il faut s'assurer que la billettique soit commune. Il serait dommageable de passer tant de temps à travailler à unifier la billettique si c'est pour ensuite créer plusieurs abonnements différents.

Ensuite, nous regrettons la formulation assez large de mobilité complémentaire alternative à l'usage individuel de la voiture et concourant à la fourniture d'un service global de mobilité durable. Auraient mérité d'être évoqués, précisément d'autres services tels que le covoiturage de courte distance et l'auto partage. Le covoiturage est une partie de la solution. Nous devons mettre tous les moyens en œuvre pour qu'elle émerge.

Enfin, d'autres enjeux plus spécifiques au sujet des navettes fluviales. Il nous faut absolument développer ce service pour en faire un véritable service de transport de voyageurs à la fois pour franchir la Garonne, mais aussi dans l'axe Nord-Sud. Nous pouvons imaginer des liaisons allant de Bassens jusqu'à Bègles par exemple, avec des arrêts intermédiaires à Bordeaux et dans d'autres communes.

Concernant le transport à la demande, c'est un autre élément que nous souhaiterions développer et qui peut venir combler certaines lacunes de notre réseau tout en étant une possible source d'économies. En effet, le TAD – Transport À la Demande – comme on l'appelle, permet de proposer un service de transport dans des zones éloignées des lignes de transport structurantes afin de le rabattre vers celles-ci et ainsi éviter de faire circuler des bus dans des zones à faible fréquentation.

Enfin, nous souscrivons à l'idée de créer un fonds d'innovation afin de pouvoir intégrer des évolutions de technologies en cours de DSP. N'oublions pas que nous préparons une DSP pour 2023-2030, soit une fin de DSP dans 11 ans, d'où la nécessité de pouvoir s'adapter en cours de route.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. Monsieur JAY.

**M. François JAY** : Monsieur le Président, chers collègues, très vite. J'approuve le choix de la DSP avec les modifications envisagées. J'approuve que l'on s'y prenne tôt pour faire ce choix, et je profite de cette intervention pour encourager une réflexion globale sur l'ensemble des déplacements, et aussi sur les conditions dans lesquelles se font les choix. Par exemple, je regrette l'idéologie « anti-bagnoles », et la logique politicienne dans les choix pour le réseau.

Enfin, je profite aussi de cette intervention pour rappeler que la navette électrique continue à circuler à vide dans le centre de Bordeaux.

**M. le Président Patrick BOBET** : Bien. Monsieur CHAUSSET.

**M. Gérard CHAUSSET** : Ce sera rapide. Monsieur le Président, chers collègues, plusieurs petits points.

Moi, je suis favorable bien sûr à cette délibération, à cette proposition de rester en DSP. Je pense que c'est un bon choix et que, contrairement à ce qui a été dit, c'est sûr que ce sont des grands groupes qui sont derrière, mais le transport, contrairement à l'eau ou contrairement à d'autres sujets, ce n'est pas un dossier. Ce n'est pas un service où contrairement à l'eau, les groupes vont faire énormément de bénéfices. Bien sûr, ils vont chercher leurs bénéfices, mais quand on voit, par exemple, les ratios : 6 milliards de chiffres d'affaires pour KEOLIS et 75 millions d'euros de résultat d'exploitation, c'est vraiment très faible. Donc c'est un secteur fragile. C'est bien que cela soit eux qui prennent le risque, mais en même temps, je pense que l'on a plutôt là un réseau qui est bien géré. Moi, je remercie en tout cas ce délégataire qui nous a fait progresser vraiment, depuis quelques années. Donc, il faut s'en féliciter.

Aujourd'hui, on est à un tournant, et là-dessus, je ne suis pas intervenu tout à l'heure lorsque cela a été évoqué, mais c'est l'occasion de réfléchir notamment sur les ratios, le déficit et le coût du transport, le prix du ticket. On a augmenté, pendant cette mandature, de 3 % par an. Il faut se rappeler que, pendant quelques années, on n'a pas du tout augmenté. Donc, il y a eu un rattrapage. Il ne faudrait pas que l'on retombe dans le système inverse où parce que l'on a augmenté de 3 % pendant quelques années, aujourd'hui, il faudrait s'arrêter. 3 %, c'est peut-être trop, on ne va peut-être pas continuer sur 3 %, mais moi je suis pour le maintien d'une augmentation régulière du coût du transport puisque l'on est quand même à un ratio de recettes sur dépenses de 35-36 %. Cela constitue une partie de nos recettes. On ne peut arrêter cette croissance régulière qui correspond quand même à l'augmentation du service. Et puis, d'autre part, prendre sa voiture, cela coûte beaucoup plus cher qu'un ticket de transport, et lorsque l'on compare notre réseau, le coût du réseau, le coût des abonnements, il faut avoir le courage de le dire, par rapport à d'autres réseaux, on est plutôt moins cher, c'est loin d'être le réseau le plus cher. Donc, j'attire votre attention. Un, je ne suis pas favorable à la gratuité, et deux, il faut mettre en place la tarification solidaire, mais il faut maintenir un niveau de recettes suffisant pour pouvoir progresser, sinon, on ne pourra plus investir.

Dernier point, je suis un défenseur du tramway. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut faire que du tramway, et absolument du tramway, mais il faut se méfier des coûts. On a quand même tendance à avoir des standards un peu élevés, et je le répète, sur un certain nombre de sujets en transport, en voirie, on pourrait faire aussi bien avec des standards un peu moins élevés en diminuant les coûts. Je prends un exemple. Aujourd'hui, on fait des places pour handicapés avec des potelets autour, des bornes qui ne sont pas forcément utiles, voilà, cela vient renchérir. Donc, on a des standards, même dans le tramway, qui sont très importants.

Et puis après, sur la comparaison avec le bus, oui, le bus est moins cher. Faire un couloir de bus, cela coûte moins cher que de faire un kilomètre de tramway. On est bien d'accord, mais on n'a pas le même service au départ. Ce qu'il nous faut, c'est un réseau hiérarchisé avec des couloirs de bus là où c'est nécessaire, car en termes d'investissement, c'est moins cher, mais en termes de fonctionnement, c'est beaucoup plus cher. On met deux fois moins de

voyageurs dans un bus que dans un tramway. Et si on veut transporter la même quantité de personnes, il faut deux chauffeurs au lieu d'un.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. Monsieur DUPRAT pour conclure un peu tout ceci, et je ferai une petite synthèse finale.

**M. Christophe DUPRAT** : Oui, juste quelques petites réponses. Le service à la demande, bien sûr que c'est une évolution qui va se faire. Elle se fera peut-être même avant la fin de cette Délégation de Service Public où on expérimentera de manière plus efficace le service KEOPS.

La validation à quai, moi, je partage ce qu'a dit Monsieur TOURNERIE. Il faut que l'on avance sur ce sujet-là. Cela permettrait aux gens de valider sur le quai quand les tramways sont vraiment pleins. On a quelques propositions que l'on attend de la part de notre délégataire.

Dire à Madame CASSOU-SCHOTTE que les 800 000 voyageurs, ce n'est pas à la fin de cette délégation que nous les aurons. C'est à la fin de la prochaine. Je veux bien que l'augmentation soit importante, mais soyons raisonnables en termes de délais.

Concernant également ce dogme qui commence à s'inscrire dans cet hémicycle. Ce serait fini le tramway, et on ne ferait que des bus. Moi, je dis qu'il faut faire le tramway là où c'est nécessaire, et le bus là où c'est nécessaire. S'il y a de la fréquentation à venir, faisons du tramway. C'est une évidence. S'il n'y a pas de fréquentation, ou si la ligne est très longue, ou on si s'aperçoit que les ratios que l'on a ne sont pas bons, il faut faire du bus. Ne soyons pas dogmatiques. Nous avons la chance d'avoir eu un réseau de tramway. On ne serait pas à ce chiffre-là sans réseau de tramway. C'est 66 % des voyages aujourd'hui, ce n'est pas négligeable. Quand on veut allonger une ligne, on l'allonge avec un tramway. Quand on veut faire autre chose, c'est beaucoup plus compliqué.

Et enfin, ce sera sans doute la dernière délégation à ce visage aujourd'hui. On le voit bien, les communes, les communautés de communes qui nous entourent sont en demande d'avoir un système de transport. On a maintes fois pris l'exemple de Cestas, commune importante de 16 000 habitants, et qui a aujourd'hui un réseau de transport qui est à des années-lumière de ce que l'on peut faire, nous. Cela veut dire que nous aurons entre 2022 et 2030 à travailler sur le SYTRAL (Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise) à la bordelaise, c'est-à-dire, comme cela se fait à Lyon, un syndicat à l'échelle urbaine, de l'aire urbaine de Bordeaux où on devra faire entrer plusieurs partenaires autour de la table. Mais cela veut dire qu'il faudra aussi être conscients que les services transports de Bordeaux Métropole, pour certains, partiront dans ce syndicat, que des services transports de la Région partiront dans ce syndicat. Il y aura des choses qui se décideront dans le Conseil d'administration de ce syndicat, et c'est quelque part une perte des décisions totale de la part de notre établissement. Mais c'est indispensable si l'on veut être non plus la Métropole qui se referme sur elle-même, mais celle qui s'ouvre sur les territoires qui nous entourent. Chaque personne qui montera dans un bus, ce sera une voiture de moins qui viendra. Et il y a des voitures, je vous le dis aujourd'hui, qui ne sont pas nécessaires dans le trafic. Il y a des voitures, c'est du confort. On peut faire différemment. Et c'est peut-être aussi, en se déplaçant en transports en commun, redonner un peu de pouvoir d'achat aux gens. Vous prenez un abonnement à 40 euros, votre employeur en paie la moitié, c'est 20 euros. Vous allez de chez vous à un point B, mettez 20 euros de gasoil ou d'essence dans votre voiture, vous allez voir que le 10 du mois, la voiture, vous allez la garer et vous allez finir à pied pendant les 20 jours qui restent. Donc, ce n'est pas de l'anti-bagnole, pas du tout. C'est tout simplement donner peut-être des idées aux gens qui pourraient faire différemment pour que

ceux qui, justement, ne peuvent pas faire autrement que de venir en voiture, puissent le faire dans de meilleures conditions, et puissent surtout avoir des voitures beaucoup plus propres que ce que l'on peut avoir aujourd'hui. Donc, c'est jouer sur tous les tableaux par rapport à cela. En tout cas, nous avons jusqu'à la fin de 2020 pour préparer ce cahier des charges qui tiendra bien sûr compte de ce que vous avez pu dire les uns et les autres. On aura sans doute l'occasion d'y revenir dans cet hémicycle, et nous aurons ensuite tout le temps nécessaire pour bien préparer cette Délégation de Service Public qui est la principale de notre établissement.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. Conclusion très, très rapide qui est une forme de réponse à Max GUICHARD qui n'a pas eu sa réponse. Pourquoi délibérons-nous dès aujourd'hui en donnant l'impression de nous précipiter ? C'est parce qu'il faut prendre le temps pour bien préparer cette délégation, vous l'avez tous dit, en se projetant le plus possible dans l'avenir, et non pas en 2020, mais en 2030. Essayer d'imaginer ce que sera la délégation pour ne pas avoir, et je reviens également à la question de Max GUICHARD, d'avenants à opérer qui sont très chers. Une DSP, c'est un engagement des deux côtés, mais on s'engage nous aussi. Donc, on a un intérêt à ce que notre engagement soit le plus précis possible avec une note programmatique la plus détaillée pour ne pas y revenir à chaque instant.

Et cela dit, si au mois d'avril la nouvelle assemblée d'ici souhaite revenir sur la décision, elle peut parfaitement le faire. On aura perdu du temps, bien évidemment, mais elle peut tout à fait y revenir. C'est pourquoi on préfère prendre les devants le plus en amont possible qu'être en retard malgré tout. Voilà la réponse que je voulais faire à Max GUICHARD qui permet aussi de faire la conclusion. Faisons une DSP la plus précise possible en nous projetant autant que faire se peut dans ce que sera la mobilité de la Métropole, dans une bonne quinzaine d'années, parce qu'au fond, c'est de cela qu'il s'agit.

Nous nous prononçons. Le groupe communiste vote contre, si j'ai bien compris ? C'est cela ? Y a-t-il des abstentions, par ailleurs ? Pas d'abstentions. Donc vote pour à l'exception du groupe communiste. Merci.

**Majorité**

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

Madame la Secrétaire.

**Mme Anne-Lise JACQUET** : Merci Monsieur le Président. Il reste 17 dossiers, et il est 12 heures 30.

Christine BOST, dossier n°19 : Économie sociale et solidaire – Évaluation du plan d'actions 2016-2018 – Nouvelles orientations stratégiques.

**Mme BOST**

**(n°19) Économie sociale et solidaire - Evaluation du plan d'actions 2016-2018 - Nouvelles orientations stratégiques - Décision - Autorisation**

**Mme Christine BOST** présente le dossier.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. Y a-t-il des interventions ? Je ne vois rien s'inscrire sur mon tableau lumineux.

**Mme Christine BOST** : Une petite dernière pour moi simplement pour remercier les services qui font un travail remarquable, une petite équipe, mais une équipe volontaire.

**M. le Président Patrick BOBET** : Très bien. Nous passons au vote.

Il n'y a pas d'abstentions, j'imagine ? Pas de votes contre ? Donc vote unanime positif. Merci.

### Unanimité

**M. le Président Patrick BOBET** : Notre Secrétaire ne sait peut-être pas que l'on va joindre la délibération 74 et la 21.

**Mme Anne-Lise JACQUET** : La 21, c'est l'appui au développement des activités commerciales et artisanales, et Christine BOST. Cela concerne InCité.

#### **Mme BOST**

**(n°21) Appui au développement des activités commerciales et artisanales - Développement de l'intervention de la Société anonyme d'économie mixte "InCité Bordeaux La Cub" (S.A.E.M.L. "InCité Bordeaux La Cub") - Augmentation de capital - Modification des statuts - Adoption d'un pacte d'actionnaires - Décision - Autorisation**

**Mme Christine BOST** présente le dossier.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. Je précise que la 74 est jointe avec celle-ci, c'est ce que je vous disais à l'instant. Il s'agit d'InCité également. C'est à la demande de Monsieur JAY. Monsieur JAY, vous avez la parole.

**M. François JAY** : Oui, Monsieur le Président, chers collègues, effectivement, je peux intervenir sur les deux, l'une à la suite de l'autre.

On nous demande d'approuver l'augmentation du capital d'InCité pour 9,5 millions d'euros. Cette augmentation est justifiée par l'intervention d'InCité dans un secteur nouveau : les locaux professionnels et commerciaux. Je signale qu'InCité intervient déjà dans ce secteur. Je note que cette augmentation des moyens alloués à InCité vient juste après une avance de trésorerie de 7 millions d'euros, et une augmentation de subvention de 3,5 millions. Je note également que le rapport qui nous est présenté aujourd'hui annonce une autre augmentation des moyens alloués à InCité, je cite : « *Requise pour la poursuite de ses programmes de construction et d'entretien de son patrimoine.* » Les millions d'euros vont continuer donc à se déverser sur cette société.

Je note également que Monsieur Patrick BOBET, Monsieur le Président, vous aviez promis un audit d'InCité au mois d'août, et que rien n'a filtré ni sur les objectifs, ni sur les méthodes, ni sur les résultats de cet audit. Il est très difficile de se faire une idée claire de la situation d'InCité. Les rapports des administrateurs présentés ici sont toujours excellents, et ne

laissent pas entrevoir des besoins de financement aussi massifs que ceux qui nous sont demandés, ni la nécessité d'un audit pourtant annoncé par vous, Monsieur le Président.

Je relève aussi que le rapport du Conseil d'administration déposé au Greffe du Tribunal est absolument vide. Ce rapport nous explique qu'il est impératif que la puissance publique intervienne sur les commerces et que c'est à InCité qu'il faut confier cette action. L'impératif d'intervention de la puissance publique n'est pas si évident puisque le rapport lui-même dit que le commerce sur la Métropole va bien avec un taux de vacance très bas de 4 %, mais nous dit le rapport, dans certaines zones, il y aurait trop de restaurants, de banques, d'assurances, d'agences immobilières. Je ne vois pas pourquoi ce serait aux élus de décider quels commerces doivent être à la disposition des habitants. À mon avis, il s'agit d'une prétention abusive des élus. D'ailleurs, le propre des commerces est de varier et de suivre la demande du public. Les banques ont plutôt tendance à diminuer leurs implantations physiques. Elles ont déjà décidé de faire disparaître la majorité de leurs agences, comme La Poste l'a elle-même fait.

Même chose pour les assurances. Les agences immobilières sont, à mon avis, sur une pente descendante, et la crise immobilière qui se profile va faire disparaître une grande partie de ces boutiques d'agences. Quant aux restaurants, pourquoi voulez-vous vous attaquer à ce service qui est plébiscité par les électeurs qui, en les fréquentant, permettent à ces commerces de vivre et de payer des impôts ? Le rapport lui-même nous permet de comprendre qu'il n'y a pas de raisons sérieuses d'intervenir, à part peut-être, je cite « dans les quartiers prioritaires politique de la ville ». Et pour ces quartiers, le constat est clair. Leur problème n'est pas un problème commercial, c'est un problème d'insécurité. La sécurité des commerçants et de leurs clients n'est pas assurée. C'est d'ailleurs ainsi qu'il faut comprendre la déclaration de Benoît GANDIN, le Directeur d'InCité dans SUD-OUEST du 5 septembre dernier qui parlait de l'échec de la gestion par InCité du centre commercial Europe du Grand Parc, en disant : « Ce n'est pas notre métier. »

Pour résumer ce rapport, il n'y a pas de problème pour les commerces sur la Métropole sauf peut-être dans certaines zones sensibles pour lesquelles InCité dit elle-même qu'elle n'est pas compétente. L'objectif, il faut le dire, n'est pas très ambitieux. 1 200 m<sup>2</sup> dont 600 m<sup>2</sup> de commerces par an, même pas l'activité annuelle d'un agent immobilier. C'est dérisoire vis-à-vis de la surface commerciale de la Métropole, et surtout vis-à-vis de la somme que l'on nous demande d'engager, 9,5 millions. D'après les chiffres de la CCI (Chambre de commerce et d'industrie), la Métropole comporte 14 600 commerces en 2018, soit 17 commerces pour 1 000 habitants. D'ailleurs, le nombre de commerces a augmenté puisqu'il n'était que de 15 commerces pour 1 000 habitants en 2008. En un an, 807 commerces se sont ouverts dans la Métropole. Le rapport ne nous dit rien sur le mode de calcul de cette augmentation de capital. Pourquoi autant d'argent ?

Pour finir, je trouve curieuses ces arrivées de millions d'euros juste avant la fin de la concession de rénovation du centre de Bordeaux. C'est vrai qu'il va y avoir un passage difficile, celui où la Métropole va reprendre le bébé et où le nouveau concessionnaire va juger de la valeur du patrimoine qui sera transmis par InCité.

Quand on voit l'état des immeubles qui portent le panneau InCité dans Bordeaux, on peut se poser des questions sur la valeur réelle des stocks qui sont au bilan de la concession.

Même chose pour le patrimoine immobilier d'InCité, on nous dit qu'il est vieux. C'est un euphémisme. Il nécessite d'importants travaux de remise en état, ne serait-ce que pour la sécurité physique des locataires. Je pense aux installations électriques et de gaz.

Donc, je suis contre cette augmentation de capital et je souhaiterais un audit des comptes d'InCité et un audit de son action sur la question de son utilité publique.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. Madame la Vice-Présidente, vous souhaitez répondre ? Je vous en prie.

**Mme Christine BOST** : Non, je ne souhaite pas particulièrement répondre sauf à dire que quelles que soient les délibérations que l'on passe concernant InCité, on note que Monsieur JAY est de toute façon contre. Nous avons une problématique à résoudre, c'est celle des vacances. Effectivement, vous avez bien noté que le taux de vacances sur notre Métropole globalement est faible, mais dans certains quartiers, il est élevé. Donc, nous avons à nous doter d'outils nécessaires pour enrayer cette spirale négative. Et l'outil qui semble le plus favorable, le plus adapté, c'est InCité, et cela va lui permettre aussi de renforcer ses compétences.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. Alors, concernant la demande d'audit, vous avez raison sur un point. Je l'ai demandée en Bureau. C'est en Bureau que j'ai posé cette question. Après un long débat entre nous, nous avons décidé de manière très collégiale de faire un audit interne, un contrôle interne par nos services habilités et qui en font régulièrement, ce qui a été fait.

**M. François JAY** : Est-ce qu'il est possible d'avoir le résultat de cet audit ?

**M. le Président Patrick BOBET** : On pourra vous en donner une synthèse, bien évidemment. Oui, bien sûr. Merci. Donc vous votez contre Monsieur JAY, pour ces deux délibérations, si je comprends bien ?

**Majorité**  
**Contre : Monsieur JAY**

**M. François JAY** : Oui, je voulais intervenir aussi sur l'autre.

**M. le Président Patrick BOBET** : La 74. Alors, allez-y.

#### **M. TOUZEAU**

**(n°74) Concession d'aménagement pour la requalification du centre historique de Bordeaux - Avenant de prolongation - Décision - Autorisation**

**François JAY** : Chers collègues, Monsieur le Président, on nous demande de prolonger la concession d'InCité pour la requalification du centre de Bordeaux. Alors, contrairement à ce qui a été débattu, un petit peu avant, avec Monsieur DUPRAT, pour la concession à TBM où on s'y prend longtemps en avance, là, c'est juste avant la fin puisque la fin de la concession, c'est en juin prochain. C'est quand même curieux.

Vous savez que l'on a accordé une avance de trésorerie de 7 millions d'euros à InCité juste avant les vacances d'été. Pour ma part, le jugement est fait à propos de l'action d'InCité dans le cadre de cette requalification du centre de Bordeaux. Cela fait 60 ans que la puissance publique travaille sur cette question, et pourtant le Directeur d'InCité a déclaré, il y a une semaine à peu près, dans SUD-OUEST...

**M. le Président Patrick BOBET** : Monsieur JAY, excusez-moi, je crois que l'on a compris là. C'est une redite. Je pensais que votre intervention était nouvelle. On a compris.

**M. François JAY** : Le sujet est nouveau dans la mesure où il s'agit de la prolongation de la concession.

**M. le Président Patrick BOBET** : Certes, mais le fond de votre pensée ne change pas. Donc, si cela ne vous ennuie pas, laissez-nous votre contribution, et on la prendra.

**François JAY** : Monsieur le Président, très vite. On peut très bien proposer ou laisser à InCité la possibilité de finir son travail sur le stock énorme d'immeubles qu'elle a sans continuer la concession. Je m'explique. Je pense qu'une réflexion profonde doit être faite sur les méthodes et sur la façon de travailler dans le cadre de cette concession. Je pense au problème de la coercition, etc. Je constate que le résultat est mauvais. C'est ce que je voulais développer. Je comprends qu'InCité ait des problèmes de fin de concession, et je vous propose, si vous le voulez bien, de retirer cette délibération et de la remettre à l'ordre du jour plus tard sur la question du renouvellement de la concession. Ne pas prolonger celle-ci, la laisser arriver à sa fin, et se poser la question sur les méthodes de travail pour en changer.

Contribution versée par François JAY.

« *Monsieur le Président, chers collègues*

*Il nous est demandé de prolonger la concession d'InCité pour la requalification du centre-ville de Bordeaux. Nous savons, depuis 6 ans, que la concession doit se terminer le 30 juin 2020. Nous avons débattu récemment sur les rapports des administrateurs, et tout allait très bien ; pourquoi brusquement faut-il repousser l'échéance ? Je rappelle que cette échéance, ce sera le moment des comptes et du bilan.*

*Monsieur le Président, vous avez expliqué, à la suite de la décision d'octroyer une avance de trésorerie de 7 millions d'euros à InCité, que vous feriez procéder à un audit, au mois d'août. Cette prolongation de la concession est-elle la conséquence de cet audit ? Pouvons-nous avoir les conclusions de cet audit ?*

*Pour ma part, mon jugement est fait. Depuis 60 ans le centre de Bordeaux fait l'objet d'une action de requalification, et il y a 15 jours la rue de la Fusterie a été barrée parce qu'un immeuble menaçait. Comme l'a déclaré le Directeur d'InCité « L'habitat indigne existe toujours à Bordeaux ». J'en conclus que l'action publique n'a pas été efficace. Pire, à mon avis, elle est contre-productive. Elle n'accélère pas la rénovation, elle la ralentit. Ce n'est pas pour rien qu'InCité a une aussi mauvaise réputation.*

*On a une bonne idée de l'efficacité d'InCité en regardant les panneaux sur les immeubles vétustes de Bordeaux. Les panneaux restent des années, sans que des travaux soient faits.*

*L'action publique dans ce domaine, comme dans beaucoup d'autres, est une catastrophe. Je tiens à votre disposition des preuves de ce que j'avance, sur l'inefficacité, la lenteur d'InCité. InCité se substitue aux acteurs privés, il vaut mieux laisser les acteurs privés faire leur travail.*

*Le préambule de la concession définit bien le cadre de l'intervention d'InCité : cette intervention doit concerner les immeubles vacants, à l'abandon, ou insalubre. Ce cadre n'est pas respecté. InCité au lieu de concentrer ses efforts sur les immeubles à problème, poursuit d'autres objectifs. Et le tableau qui nous est fourni dans le rapport le confirme. InCité a un stock d'immeubles et continue à préempter, au lieu de rénover et relouer ou revendre. Ces immeubles restent vides des années et se détériorent.*

*La conception de l'intervention d'InCité n'est pas soutenable. Pour pouvoir fonctionner, ce modèle : achat, rénovation puis location en dessous du prix du marché ou revente à prix cassé n'est pas viable, s'il n'est pas fortement subventionné. Où sont ces subventions ? Comment sont-elles calculées ? InCité pour faire tourner le business de la concession sans moyens spécifiques, est obligée d'acheter à bas prix, c'est-à-dire de spolier les propriétaires. Puis les rénovations traînent ou se font dans des conditions mauvaises comme les immeubles en rénovation en ce moment au 37 rue Bigot. Leur façade a été modifiée, sans permis de construire, et en ne reconstituant pas le parement de pierre, mais en le remplaçant par de l'enduit vaguement traité en imitation pierre. Pour faire moins cher que les opérateurs privés, il faut, soit ne pas respecter les règles de la ville de pierre soit de l'argent public. Ou acheter de force à bas prix. C'est d'ailleurs ce comportement qui explique la mauvaise image d'InCité.*

*Il n'y a pas de miracle, les prix correspondent aux conditions économiques, et vouloir faire moins cher suppose soit de baisser la qualité, soit d'injecter de l'argent pris sur nos impôts. Pour pouvoir faire, quand même, ses opérations InCité viole elle-même les règles qu'elle impose aux opérateurs privés, comme au 76 rue Kléber, où elle a obtenu un permis de construire pour bâtir une échoppe dans le jardin, alors qu'à 50 mètres, elle impose par « expropriation » dans le cadre d'une DUP, la destruction d'appartements, occupés, qui appartiennent à des gens modestes. InCité justifie ces destructions par une dé-densification... Au numéro 50, elle exproprie pour dé-densifier, et quelques numéros plus loin, InCité comme un vulgaire promoteur, fait disparaître un jardin pour pouvoir rentabiliser une opération immobilière... Expliquez-moi où est l'utilité publique ?*

*À chaque fois que j'ai examiné une opération d'InCité, j'ai trouvé des aberrations. Il y a une vraie dérive. C'est pour cela que je souhaite que soit fait un vrai bilan, sérieux de l'action d'InCité. Pas seulement un décompte du nombre de logements traités, mais une analyse de l'intérêt de l'intervention publique dans ces opérations. À part tout ralentir, je ne vois pas ce que fait InCité de plus que des opérateurs privés. Je ne vois aucun côté positif. Aucune utilité publique.*

*La prétention de vouloir agir sur les prix, à la baisse, est une absurdité. Les facteurs qui déterminent les prix nous échappent. Il faudrait des méthodes bolcheviques pour arriver à un tel résultat. Et nous avons encore en mémoire les résultats de ces méthodes. On ne peut pas agir sur les prix, à part sur une petite partie des transactions qui peut-être aider en taxant les autres... Il existe parmi nous une population qui a besoin de logement, qui a besoin d'être logée à des prix faibles. Il est logique de s'en occuper, d'offrir des logements adaptés... Mais ne mélangeons pas avec la rénovation du centre-ville.*

*Il ne faut pas prolonger la concession, au contraire. À mon avis il faut un moratoire. Au moins sur la partie coercitive. En effet, si je comprends bien le tableau qui résume l'état d'avancement du programme de rénovation, nous sommes loin de la fin. Le stock est évalué à 9,5 millions d'euros. Les chiffres d'objectifs de ventes qui nous sont présentés sont très optimistes. Bien supérieurs à ce qui a été réalisé depuis 6 ans par l'équipe d'InCité. Je*

*comprends qu'en juin prochain, à la date prévue par le contrat pour la fin des opérations, le bilan ne sera pas fameux. Nous pouvons donner, effectivement, à l'équipe actuelle d'InCité une chance de se rattraper. Mais il faut absolument arrêter les opérations contraintes. Il faut en finir avec la politique du bras tordu.*

*S'il est nécessaire d'agir par la contrainte, pour certains immeubles, il me paraît sain de ne plus faire intervenir l'équipe d'InCité qui a eu, pendant des années, un comportement odieux, rigide, indigne.*

*Ce comportement inacceptable a eu pour conséquence qu'InCité a été traduit en Justice par 700 procédures. 700 procédures pour avoir participé, d'après vos chiffres, à la rénovation d'environ 2400 logements.*

*1 procès pour 3 à 4 rénovations ! Mais d'après un élu, membre éminent d'InCité, 700 procès, cela n'a rien d'inquiétant.*

*Chers collègues je souhaite que cette délibération soit retirée, et que l'on nous présente une délibération qui mette fin à la délégation du droit de préemption à InCité, qui lui permette de finir en 2 ans maximum les opérations en cours, quitte à examiner le montant de l'aide publique nécessaire pour faire des logements sociaux et adaptés, que l'on conçoive une autre façon pour la collectivité d'intervenir. »*

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. J'entends votre demande, je n'y accède pas, et nous votons.

Vous votez contre, on a bien compris. Y a-t-il des abstentions ? Il n'y en a pas. Donc vote favorable à l'exception de Monsieur JAY.

**Majorité**  
**Contre : Monsieur JAY**

Merci. Madame la Secrétaire.

**Mme Anne-Lise JACQUET** : Délibération n°22 concerne la Régie métropolitaine ParCub – Parcs de stationnement et Fourrière – Changement de dénomination – Décision – Autorisation, Michel LABARDIN.

**M. LABARDIN**

**(n°22) Régie métropolitaine ParCub - Parcs de stationnement et Fourrière - Changement de dénomination et autres actualisations des statuts - Décision - Autorisation**

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

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. C'est Monsieur GUICHARD qui a demandé la parole.

**M. Max GUICHARD** : Merci. Je tiens tout d'abord à rappeler ici, cela ne vous étonnera pas, surtout après le débat que nous avons eu, notre attachement à l'outil public que représente la régie ParCub. Cet outil permet de répondre aux besoins de la population, notamment de faire le lien avec les parcs relais. Cependant, il nous semble, après avoir rencontré ce lundi les responsables syndicaux de ParCub, que la réorganisation qui est en train de se produire est

faite trop vite et de manière trop brutale. Nous nous interrogeons sur les méthodes employées qui ne peuvent que concourir à une grave dérive de gestion de cet outil public.

Ce qui est ressorti de notre rencontre avec des représentants du personnel, c'est d'abord des salariés en très grande souffrance qui ne comprennent pas les objectifs de cette réorganisation qui leur est imposée sans aucun dialogue. Un travail qui devrait prendre une année est ici effectué en quelques semaines seulement. Nous ne pouvons qu'insister sur l'importance de travailler avec les salariés et leurs représentants pour mener à bien cette réorganisation afin d'évaluer ce qui est à changer, et ce qui fonctionne encore.

Enfin, une des questions qui nous paraît essentielle, surtout après l'incident des Salinières, c'est la question de la sécurité. Sécurité pour les salariés déjà, car les exemples que l'on nous a donnés feraient froid dans le dos à tout le monde ici avec des agents seuls, chargés de surveiller des parkings de nuit, sans équipements propres que leur courage. Mais aussi sécurité pour les usagers, car de trop nombreux parkings ont été laissés à l'abandon sans aucun contrôle de sécurité. Ainsi, il ne nous paraît pas judicieux de mettre sous télésurveillance des parkings à forte affluence sans présence humaine, comme cela a été le cas pour Pey Berland, mais aussi La Victoire et le parking du Cours Victor Hugo et ce pendant le *Black Friday*.

Ces méthodes de gestion des ressources humaines ne sont pas sans nous rappeler celles utilisées par France Telecom, il y a quelques années. C'est pourquoi notre inquiétude est grande sur le bien-être des salariés qui sont la pièce maîtresse pour une bonne gestion économique et humaine de cet outil public.

Enfin, en conclusion, rassurez-nous, Monsieur le Président, sur votre volonté de conserver ParCub ou MetPark en tant que régie publique certainement l'outil de gestion le plus efficace pour remettre ParCub sur ses rails.

**M. le Président Patrick BOBET** : Je peux vous le confirmer, Monsieur GUICHARD. Bien sûr que oui. Même si en 2001 et 2002, je ne faisais pas cette proposition, vous vous en souvenez certainement. On a le droit dans la vie de changer d'avis. Je m'autorise en tout cas à changer d'avis de temps en temps. Quand on me démontre que les choses vont bien, je ne résiste pas, et je dis : « Cela va très bien, on continue tout simplement. »

Est-ce que le Président de ParCub, enfin de MetPark puisqu'il faut parler maintenant moderne, veut compléter ?

**M. Christophe DUPRAT** : Monsieur le Président, je vais essayer de tenter de rassurer Monsieur GUICHARD. D'abord pour dire que cela ne s'est pas fait à la va-vite parce que, je parle sous le contrôle de quelques représentants du Conseil d'administration qui sont dans la salle, nous avons donné plus de temps justement. La délibération devait passer au Conseil de juin. Nous l'avons reportée au début septembre pour que l'on puisse avoir plus de temps. Deux CSE (Comité Social et Économique) ont été organisés pendant cette période. Les salariés ne se sont pas rendus à ces deux CSE. La Direction était présente, prête à discuter, ils ne sont pas venus. Ils sont venus à un troisième CSE, une fois que le Conseil avait délibéré.

Concernant la sécurité, un effort important est fait puisque c'est 11 agents, je dis bien 11 agents qui vont être recrutés à partir de cette nouvelle réorganisation pour justement avoir des équipes d'intervention et de sécurité. Depuis 2004, et même antérieurement, un système de fonctionnement existait, il est normal qu'une nouvelle réorganisation se mette en place tout

simplement parce que le périmètre de ParCub, aujourd'hui MetPark, a beaucoup changé. De nombreux parkings sont arrivés. Il n'y a eu aucune construction, ni livraison de parkings entre 1984 et 2016. Donc, effectivement, entre 1984 et 2016, on a ronronné et on a fonctionné dans un certain système qui ne peut plus aujourd'hui exister. Alors, c'est vrai que quelqu'un qui était dans un parc depuis 20 ans avec les mêmes horaires, à la même caisse, les mêmes jours, eh bien, c'est fini. Il va être un petit peu plus polyvalent. Pour certains, c'est des augmentations de grade. Pour d'autres, c'est des changements de parc. Les métiers un petit peu contraignants, eh bien, on les a supprimés. On a doté ParCub d'opérateurs plus importants avec un responsable de la sécurité, un responsable commercial, et on s'aperçoit, je parle sous le contrôle de Monsieur FONTAINE qui regarde cela avec attention, qu'aujourd'hui le bilan financier de ParCub fait que nous avons retrouvé des abonnés, nous avons retrouvé des clients, ce qui n'est pas le cas des autres opérateurs de parkings de l'agglomération. Il y avait du travail à faire. Je ne vais pas rentrer dans les détails. Il y avait de l'ordre à mettre dans cette maison de manière relativement importante. D'ailleurs, la Chambre régionale des Comptes qui est actuellement en train de regarder les comptes de ParCub aura l'occasion de le dire. En tout cas, au plus fort de la grève, il y avait 23 grévistes sur les 137 agents de ParCub. Je ne dis pas que tout le monde qui ne faisait pas grève était d'accord, mais je trouve qu'aujourd'hui, c'est un petit peu fort de venir nous expliquer que l'on a fait cela à la va-vite.

Et j'ai demandé qu'au bout d'un an, il y ait une clause de revoyure, c'est-à-dire que l'on rediscute de ce qui va et de ce qui ne va pas. Sauf que l'on ne peut pas discuter au bout d'un mois. Il faut discuter au bout d'un an. Au bout d'un mois, les choses ne sont pas totalement mises en place. Chacun devra faire un petit effort pour que l'on reste en régie parce que l'on a en face de nous non plus un seul concurrent comme avant. Nous avons en face de nous 7 concurrents qui prennent petit à petit d'autres parcs, Interparking, Quick Park, Indigo, BP 3000, etc., etc. et BP 3000, ce n'est plus la société FAYAT qui gère, mais c'est TRANSDEV Parking qui est un opérateur d'importance sur l'agglomération et demain, peut être, un vrai concurrent face à nous. Donc, nous devons nous armer pour être aussi forts que les autres, mais en régie.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. Nous partageons ce qui est dit à l'instant.

**M. Max GUICHARD** : J'entends, nous entendons, nous recevrons les salariés qui sont venus nous voir. Nous leur dirons ce qui vient d'être expliqué et nous vous donnerons les éléments, pour que les choses soient très claires entre nous.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. Jean-Jacques PUYOBRAU.

**M. Jean-Jacques PUYOBRAU** : Oui, sans alourdir et sans rallonger, je voulais tout simplement dire que je souscris à l'intervention de Max GUICHARD tout en écoutant effectivement, avec beaucoup d'attention, celle de Christophe DUPRAT, ayant moi-même été saisi par des salariés de ParCub sur la commune de Floirac qui nous demandent effectivement à ce que le dialogue soit au moins maintenu pour qu'il y ait une sortie de crise la plus positive possible.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. On évitera toute crispation, c'est évident.

Nous nous prononçons. Abstentions ? Ce n'est pas le cas. Votes contre ? Non plus. Votes pour ? Unanime. Merci, mes chers collègues.

### **Unanimité**

Madame la Secrétaire.

**Mme Anne-Lise JACQUET** : Bien. Merci Monsieur le Président.

Délibération 38 : Adoption d'un Plan d'actions Égalité femmes/hommes de Bordeaux Métropole. Je pense que l'on peut joindre la suivante, la 39, qui est le Rapport annuel sur la situation de Bordeaux Métropole en matière d'égalité femmes/hommes.

#### **M. EGRON**

**(n°38) Adoption du Plan d'actions Egalité femmes/hommes de Bordeaux Métropole - Décision - Autorisation**

#### **M. EGRON**

**(n°39) Rapport annuel 2019 sur la situation de Bordeaux Métropole en matière d'Egalité Femmes/Hommes - Présentation - Information**

**M. François EGRON** présente les dossiers.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci beaucoup. Monsieur JAY, vous aviez demandé à dégroupier ?

**M. François JAY** : Oui, je vais verser mon intervention au PV (Procès-verbal) comme cela, cela ira plus vite.

**M. le Président Patrick BOBET** : D'accord. Pas de problèmes. Merci.

Contribution versée par François JAY :

*« Monsieur le Président, chers collègues*

*Ce que je retiens de ce rapport, c'est que notre collectivité est tout à fait vertueuse sur ces questions. Bien sûr, nous devons rester attentifs à ce que les droits de chacun et surtout de chacune soient respectés. Mais le bilan est encourageant.*

*En même temps, je constate que la société qui nous entoure se modifie et que de plus en plus de femmes sont voilées dans l'espace public. Je lis dans SUD-OUEST qu'il y a une progression des violences faites aux femmes. Pour résumer, il y a une régression des droits des femmes. Parce que comme le disent beaucoup de femmes, le voile n'est pas une liberté, c'est le plus souvent une contrainte. Une obligation imposée par les hommes. Que faisons-nous pour ces femmes ?*

*Je vote pour cette délibération »*

**Affaire 38 : Unanimité**

**Affaire 39 : Communication effectuée**

Madame la Secrétaire.

**Mme Anne-Lise JACQUET** : Monsieur le Président, les délibérations 46 à 52 sont jointes. Donc, il n'y aurait qu'une seule intervention de Jacques MANGON, cela concerne l'Établissement public foncier Nouvelle-Aquitaine – Conventions opérationnelles portant sur le thème de l'habitat entre Bordeaux Métropole et l'EPF (Établissement public foncier) Nouvelle-Aquitaine.

**M. MANGON**

**(n°46) Etablissement public foncier Nouvelle-Aquitaine - Conventions opérationnelles portant sur le thème de l'habitat entre Bordeaux Métropole et l'Etablissement public foncier (EPF) Nouvelle-Aquitaine - Décision - Approbation**

**M. MANGON**

**(n°47) Etablissement public foncier Nouvelle-Aquitaine (EPFNA) - Convention opérationnelle N° 33-18-046 d'action foncière pour le développement de l'habitat sur le site de réserve foncière de la commune de Pessac - Avenant n°1 - Décision - Autorisation**

**M. MANGON**

**(n°48) Etablissement public foncier Nouvelle-Aquitaine (EPFNA) - Convention opérationnelle N° 33-18-051 d'action foncière pour le développement de l'habitat sur le site de réserve foncière de la commune de Saint-Aubin de Médoc - Avenant N°1 - Décision - Autorisation**

**M. MANGON**

**(n°49) Établissement public foncier Nouvelle-Aquitaine - Conventions opérationnelles sur le thème du développement économique entre Bordeaux Métropole et l'Établissement public foncier (EPF) Nouvelle-Aquitaine - Décision - Autorisation**

**M. MANGON**

**(n°50) Etablissement public foncier Nouvelle Aquitaine (EPFNA) - Société d'aménagement foncier et d'établissement rural de Nouvelle-Aquitaine (SAFER) - Conventions opérationnelles portant sur le thème de la maîtrise foncière raisonnée des espaces à dominantes urbaines, agricoles et naturelles entre la Safer Nouvelle Aquitaine, Bordeaux Métropole et l'Etablissement public foncier de Nouvelle-Aquitaine - Décision - Approbation**

**M. MANGON**

**(n°51) Convention Stratégique d'intervention foncière sur les espaces en tension sur le territoire de Bordeaux Métropole entre Bordeaux Métropole et l'Etablissement public foncier de Nouvelle Aquitaine (EPFNA) - Décision - Approbation**

**M. MANGON**

**(n°52) Convention cadre de mise à disposition entre Bordeaux Métropole et l'Établissement public foncier de Nouvelle-Aquitaine (EPFNA) - Décision - Approbation**

**M. Jacques MANGON** présente les dossiers.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci beaucoup. Monsieur DUPRAT.

**M. Christophe DUPRAT** : Oui, Monsieur le Président, mes chers collègues, rapidement, bien sûr, pour dire que je voterai ces délibérations, mais pour introduire quand même une petite chose pour une mauvaise expérience que j'ai eue avec l'Établissement public foncier. Ils étaient intervenus auprès de propriétaires sur la commune en disant qu'ils avaient son aval mais je n'étais pas au courant de ce qu'ils voulaient faire. Donc, c'est pour dire que dans tout cela, il est absolument indispensable, avant toute préemption, qu'elle soit naturelle ou autre, de prendre l'avis du Maire, pour tout projet qui pourrait être déposé par cet Établissement Public Foncier sur un terrain. Je ne voudrais pas qu'ils puissent faire des promesses de prix ou autre en imaginant non 100 % du PLU (Plan Local d'Urbanisme) qui déboucherait sur un recours de la part des tiers qui sont autour, mais peut-être 80 % du PLU qui ferait passer le projet. Par mauvaise expérience avec cet Établissement Public Foncier, j'ai dû lui écrire en recommandé pour finalement avoir des réponses. Nous devons avoir dans tous les cas l'avis du Maire tel que cela avait été demandé en Bureau avant même de signer avec cet Établissement Public Foncier. Je m'en souviens bien puisque c'est moi déjà qui avais posé la question.

**M. le Président Patrick BOBET** : Nous sommes bien d'accord. Madame FRONZES.

**Mme Magali FRONZES** : Oui, Monsieur le Président, juste pour vous indiquer que je ne participerai pas au vote sur la délibération n°50. Je vous remercie.

**M. le Président Patrick BOBET** : D'accord. C'est bien noté. Madame CASSOU-SCHOTTE.

**Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE** : Oui, bien sûr, nous approuverons ces délibérations, mais nous souhaiterions quand même émettre deux observations et un regret, une proposition plutôt. Nous regrettons l'aspect tardif de la mise en place de ces différents outils. Certes, mieux vaut tard que jamais, me direz-vous, Monsieur MANGON, mais devoir attendre décembre 2019 pour adopter dans cette Assemblée une convention stratégique d'intervention sur les espaces en tension foncière, notamment sur un périmètre de 250 m de part et d'autre des lignes structurantes de transport en commun, on peut dire « Que de temps perdu ! ». Dès 2008, notre groupe demandait la mise en place d'un EPF sur notre territoire. Depuis tout ce temps, nous aurions probablement pu limiter l'implantation foncière galopante de ces dernières années. Aujourd'hui, l'enveloppe dédiée à ce projet pluriannuel sera-t-elle vraiment à la hauteur pour intervenir sur les différents secteurs en tension au regard du coût du foncier ?

Et enfin, deuxième regret et une proposition, et à l'instar d'ailleurs de ce qui vient d'être dit et de la remarque de Monsieur DUPRAT, il nous semble qu'une gouvernance intra-métropolitaine doit être mise en place afin de prioriser nos interventions foncières de manière collégiale, et de clarifier les modalités de saisine des communes. Les enjeux sont suffisamment stratégiques pour que les élus métropolitains ne découvrent pas les différents secteurs retenus en séance plénière, et soient bien associés en amont aux positions défendues par la Métropole auprès de l'EPF. C'est pourquoi nous vous redemandons, Monsieur le Président, la mise en place d'un comité de pilotage foncier.

**M. le Président Patrick BOBET** : Monsieur JAY.

**M. François JAY** : Monsieur le Président, chers collègues, je vais voter contre. Une des conséquences de la réforme régionale, c'est l'élargissement de l'Établissement Public Foncier de Poitou-Charentes à toute la Nouvelle-Aquitaine. Et Bordeaux Métropole s'intègre à ce dispositif dont les objectifs sont de réaliser des acquisitions foncières pour constituer des réserves et pour faciliter les programmes de construction d'habitats à prix maîtrisé. Ce sont des motivations tout à fait nobles. Les justifications des préemptions et expropriations à venir semblent bien d'utilité publique. Pourtant, je suis sûr que la plupart des objectifs annoncés ne seront pas atteints. Ils traduisent, à mon avis, une vision socialiste du fonctionnement de notre société. C'est une bien mauvaise direction que nous prenons. À mon avis ni l'administration, ni les élus ne sont compétents dans ces domaines. Nous allons à la catastrophe si ce type de dispositif se multiplie dans notre pays.

Quand j'entends parler de réserves foncières, je comprends que vont être bloqués, pendant des années, des milliers de mètres carrés qui ne seront pas utilisés par les promoteurs privés. Pensez-vous que cela fera baisser les prix ? Vous parlez de maîtrise de prix. Y croyez-vous vraiment ou est-ce un discours pour les électeurs et les contribuables ? Vous croyez encore que la puissance publique peut bloquer les prix ? La dernière tentative en France, c'était sous François MITTERRAND en 82, après la première année de politique socialiste qui avait mis nos finances à genou. Le résultat que vous obtiendrez, à mon avis, sera le même.

**M. le Président Patrick BOBET** : Monsieur RAYNAL.

**M. Franck RAYNAL** : Oui Monsieur le Président, mes chers collègues, sans rallonger, je veux simplement m'associer aux propos qui ont été tenus par Christophe DUPRAT sur les modalités d'intervention et de communication de l'établissement foncier qui doivent être revues pour respecter pleinement l'avis du Maire et faire en sorte que nous ne soyons pas, comme j'ai pu l'être moi-même, mis devant le fait accompli en réunion publique devant des riverains. Ce qui était particulièrement déplaisant. Donc, nous nous en sommes expliqué avec l'établissement foncier, et on a pu rattraper les choses, notamment en précisant ce qu'est une réserve foncière, et non pas un projet tel que certains avaient pu imaginer le lire dans les délibérations génériques qui nous sont présentées.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. Monsieur DUBOS.

**M. Gérard DUBOS** : Oui, Monsieur le Président, merci. Simplement pour signaler l'abstention sur la délibération 47 de Madame TOURNEPICHE et de moi-même.

**M. le Président Patrick BOBET** : D'accord. Merci. Monsieur MANGON pour les éléments de réponse.

**M. Jacques MANGON** : Oui, Monsieur le Président, chers collègues, quelques mots.

Tout d'abord, je vais commencer par répondre à mes collègues Christophe DUPRAT et Franck RAYNAL. Effectivement, dans les débuts d'actions ou d'interventions de l'EPF, il y a eu un petit raté qui les a concernés tous les deux. C'est-à-dire que l'EPF disposait de conventions opérationnelles. Il faut rappeler à tout le monde que personne n'est pris par surprise dans le fait que l'on s'intéresse à un territoire puisque les conventions sont votées ici. En revanche, l'EPF avait omis de prévenir et d'appeler, de contacter la mairie pour

indiquer que l'on allait commencer à mettre en œuvre cette convention foncière, et faire des propositions. Et cela, évidemment, c'est un raté dommageable, mais depuis lors, nous avons restauré, on a expliqué à l'EPF qu'il y avait des manières de faire. Donc, cela, *a priori*, ne devrait pas se reproduire. Évidemment, il faut que les maires soient associés.

Sur les remarques de Madame CASSOU-SCHOTTE, elle fait référence à un temps que je n'ai pas connu, tout au moins en tant que Vice-Président. Je rappelle que nous avons adhéré à l'EPF Nouvelle-Aquitaine, sous ma suggestion, en 2018 après deux années de préparation parce que ce ne sont pas des choses simples, et qu'il faut effectivement le faire. Depuis lors, nous avons mis en œuvre des conventions opérationnelles dès 2018. Nous finissons de parachever les conventions en l'occurrence en 2019 et ce temps-là était un temps de préparation nécessaire. C'est quand même des outils lourds.

Pour ce qui concerne la mise en application du programme, l'EPF fonctionne bien, mise à part la petite remarque que l'on a faite tout à l'heure. Donc, je ne vois pas tellement de quoi elle se plaint par rapport, en tout cas, aux décisions que l'on a prises ici.

Et je voudrais dire à Monsieur JAY que je vais retenir son appréciation qui peut-être me servira en campagne électorale de mettre en œuvre une politique socialiste, je le rappellerai à certains de mes opposants, mais plus sérieusement, nous ne souhaitons pas bloquer les prix. Nous souhaitons simplement expliquer aux opérateurs et aux promoteurs qu'ils ne sont pas sûrs de gagner en faisant toujours le pari de la spéculation. C'est-à-dire qu'un opérateur aujourd'hui et jusqu'à il y a quelque temps, se disait : « De toute façon, il suffit que je sois constamment à la hausse, et un jour ou l'autre le marché me rattrapera. Du coup, je ferai mon miel de l'anticipation que j'ai eue sur le marché. » Nous le disons : « Vous n'êtes pas sûr de gagner, et vous pouvez même perdre. » Et c'est un accord que nous avons eu avec d'ailleurs l'ensemble des opérateurs sur la politique que l'on met en œuvre. Simplement pour qu'un accord soit crédible, il faut donner des moyens. Nous avons les moyens de la collectivité. Nous préemptons déjà par nous-mêmes. Nous aurons aussi désormais les moyens de l'EPF et surtout la grande différence, c'est que l'on pourra préempter sans qu'il y ait un objet autre que la volonté de réguler. Jusqu'à présent, dans les préemptions, il fallait donner un objet. On préempte parce que l'on a tel ou tel projet. Et quelquefois, nous sommes pris de court parce que nous voyons une opération sur laquelle nous voudrions peser, mais nous n'avons pas de projet tout près, et donc notre préemption est quelquefois fragile.

L'apport de l'EPF, c'est de dire avec le seul motif de maintenir le marché, d'éviter des achats trop spéculatifs, que l'on peut préempter en raison du prix, et donc, quand un certain nombre d'opérateurs se seront rendu compte qu'ils auront perdu, et que l'on aura réussi à imposer notre volonté plus facilement que par le passé, eh bien je pense qu'ils en tireront des conséquences et que le marché lui-même en prendra compte. Alors, évidemment, ce n'est pas cette convention à elle-seule qui va permettre d'agir. C'est cette convention plus les autres éléments de politique dont on a parlé tout à l'heure. Et tout cela mis en œuvre produira des effets qui ne visent pas du tout à bloquer les prix - je ne crois pas du tout à une économie administrée - mais simplement à éviter l'excès spéculatif qui pénalise les habitants de la Métropole.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. C'est bien ce qui a fonctionné sur le site de PEUGEOT, effectivement, à la Barrière du Médoc.

Nous nous prononçons, mes chers collègues.

**Les affaires 46, 48, 49, 51 et 52**

**Majorité**  
**Contre : Monsieur JAY**

**L'affaire 47**

**Majorité**  
**Contre : Monsieur JAY**  
**Abstention : Monsieur DUBOS, Madame**  
**TOURNEPICHE**

**L'affaire 50**

**Majorité**  
**Contre : Monsieur JAY**  
**Ne prend pas part au vote : Madame**  
**FRONZES**

Madame la Secrétaire. Nous enchaînons, il nous reste deux intervenants.

**Mme Anne-Lise JACQUET** : Oui, c'est cela. Délibération 56 de Patrick PUJOL qui concerne Floirac – Aménagement d'une voie verte provisoire sur la voie Bordeaux Eymet – Séquence 2b – Décembre 2019 ».

**M. le Président Patrick BOBET** : Qui présente cela ? Monsieur PUJOL.

**Mme Anne-Lise JACQUET** : Pas de présentation, pardon. Si vous voulez bien, on passe directement au débat.

**M. PUJOL**

**(n°56) Floirac - Aménagement d'une voie verte provisoire sur la voie Bordeaux Eymet - Séquence 2 - Décembre 2019 - Confirmation de décision de faire - Décision - Autorisation**

**M. le Président Patrick BOBET** : Madame MELLIER.

**Mme Claude MELLIER** : Oui, j'interviens sur cette délibération. D'abord, on voulait dire que l'on se félicite du développement des voies vertes sur le territoire de notre Métropole. Cette voie Eymet doit pleinement s'intégrer dans notre ambition de développer la pratique des modes doux afin d'offrir à nos habitants d'autres moyens de transport que la voiture, en général l'ouverture des pistes cyclables où les voies vertes rencontrent un grand succès. Il faut réfléchir à ce développement en lien avec l'extension des transports en commun. Nous avons en la matière un dossier qui doit nous amener à connecter les sujets entre eux et voir plus loin que la Métropole. En effet, nous avons passé il y a 2 mois un dossier sur les voies

du secteur Brazza Niel, aujourd'hui, c'est celui de Floirac. Le Département réfléchit de son côté à la mise en 2x2 voies de la D113 afin de faire face à l'augmentation du trafic routier.

Il y a pour nous un sujet à travailler permettant de joindre l'ensemble de ces dossiers afin de créer un nouveau TCSP (Transport Collectif en Site Propre) qui relie Brazza au secteur de l'Entre-deux-Mers. Il faudrait pour cela que notre Métropole parle avec le Département, que les services urbanisme et mobilités échangent et avoir surtout une vision politique qui prenne les mobilités et les déplacements dans leur globalité. La vie des gens ne s'arrête pas, nous le savons, aux frontières administratives. Nous pourrions, de ce fait, avec cette ligne, développer un tram-train qui serait une vraie alternative à la voiture et d'une autre dimension que le car express mis en place.

Les enjeux climatiques comme les enjeux sociaux nous demandent de changer de dimension, ce n'est pas avec des rustines même de qualité que nous répondrons efficacement aux défis qui sont devant nous. Nous ne pouvons demander aux habitants de changer de pratiques si, de notre côté, nous ne mettons pas les outils à leur disposition. C'est vrai pour la desserte de l'Entre-deux-Mers, mais cela est valable sur Blaye et Saint-Mariens ou la desserte du Nord Bassin.

Cette vision doit nous amener à réfléchir autrement notre RER métropolitain et lui donner de nouvelles ambitions. Ne nous limitons pas à l'existant, voyons plus loin pour répondre à l'urgence écologique et sociale.

Ces remarques faites, nous voterons pour cette délibération.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. En tout cas, je vous rassure, le SDODM a bien prévu un TCSP pour l'instant, nous avançons tranquillement. Monsieur PUYOBRAU.

**M. Jean-Jacques PUYOBRAU** : Oui, Monsieur le Président, merci. Comme vous le savez, l'aménagement de la voie Eymet constitue l'épine dorsale du développement de la plaine de la Rive Droite, l'une des épines dorsales en tout cas. Le schéma de déplacement porte inscription de la ligne Pont à Pont. Elle doit relier le bas Floirac à la ville-centre ainsi qu'au centre de l'agglomération. Elle doit aussi desservir la ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) des quais, 1 300 logements, l'ARENA et la Clinique du Tondu, la ZAC Garonne Eiffel, les quartiers de renouvellement urbain Libération, Joliot Curie, le centre-bourg, et de nombreux équipements communaux. Les études préalables sont prévues au CODEV (Contrat de développement). Deux options de tracés ont été proposées. La commune a choisi le maintien du tracé de la voie Eymet. Aujourd'hui, de nombreuses questions restent en suspens. Quel calendrier pour ces études et pour les travaux à suivre, sachant que le Pont Simone Veil est attendu pour 2025, et la trémie Benauges pour 2024 ?

Dans cette attente, cette voie verte provisoire a été demandée au CODEV pour pallier le retard de la ligne Pont à Pont, donner une réponse transitoire à la demande des habitants, et pour améliorer la pratique du vélo en tant que mode de déplacement alternatif à la voiture.

Bien entendu, je soutiens largement ce projet de délibération, mais il pose derrière effectivement les questions du devenir du tracé TCSP Pont à Pont sur l'agglomération dont celle-ci a bien besoin.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. Question que nous entendons tout à fait. **Madame CASSOU-SCHOTTE**.

**Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE** : Je vais effectivement abonder dans ce même sens puisque nous nous félicitons de cet aménagement transitoire en faveur des modes doux, marche et vélo dans cette zone. Néanmoins, c'est effectivement un peu l'arbre qui cache la forêt, et la forêt, c'est le manque criant de transports en commun sur la Rive Droite.

En effet, aménager cet espace pour les modes doux ne solutionne pas le déficit de transports efficaces sur la Rive Droite, et le risque d'avoir manqué d'anticipation pour desservir les grandes opérations immobilières. Rappelons qu'avec ces différentes opérations, Brazza, Bastide Niel, la ZAC des quais, Euratlantique, c'est quand même 40 000 nouveaux habitants d'ici 2030 qui vont vivre dans cette zone. Aujourd'hui, nous sommes face à plusieurs déconvenues :

- le BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) Bassens-Campus qui n'est pour l'instant qu'une ligne Corol 31 avec une fréquence de seulement 20 minutes aux heures de pointe,
- la réalisation du Pont Simone Veil qui est repoussée à 2024, on parlait encore de 2023, il y a quelques mois,
- et puis, bien sûr, la ligne, comme il a été dit, la ligne dite « Pont à Pont » qui ne semble pas être amenée à voir le jour.

En effet, on parle souvent dans cette Assemblée de remettre à plat le SDODM, mais s'il y a bien un projet prévu au SDODM qui a été oublié, c'est la ligne Pont à Pont censée relier le Pont Chaban au Pont Veil via la voie Eymet entre autres.

Donc, nous espérons que vous nous rassurerez, **Monsieur le Président**, quant aux transports publics performants auxquels auront accès tous ces nouveaux habitants et quant à la réalisation prévue de cette ligne Pont à Pont.

**M. le Président Patrick BOBET** : Oui, ne me demandez pas la date, mais c'est oui. **Monsieur DUPRAT** va vous préciser cela.

**M. Christophe DUPRAT** : Oui, pour répondre à **Madame MELLIER**, et puis à **Madame CASSOU-SCHOTTE**. Une technique dans ce Conseil, c'est affoler les gens pour dire : « Cela ne se fera pas. ». Tout est dit dans l'appellation. La ligne de Pont à Pont. De Pont, le Pont Chaban, il est là, à Pont, le Pont Simone Veil, il va venir. Donc, cette ligne ne pourra se faire que quand il y aura les deux ponts. C'est déjà un principe assez simple. Deuxièmement, quand on pourra garer les bus quelque part, c'est aussi assez simple puisque l'on a trouvé un lieu. Et troisièmement, lorsque nous aurons l'intégralité de la ligne de pont à pont qui pourra se faire. Donc, il y a la trémie de la Benauge qui doit se faire, etc. Les réponses sont là.

Il va falloir qu'un jour, on sorte du discours permanent qui dit : « On ne fait rien pour la Rive Droite. Il ne se passe rien. La ligne Bassens-Campus, c'est une Corol 31 à 20 minutes. » Il y a des communes de cette agglomération de 7 000 habitants - et ce n'est pas la mienne - qui ne sont desservies qu'à 30 minutes. Alors, une Corol qui fait une liaison de 20 minutes pour faire gagner du temps, et on travaille dessus avec la mairie de Lormont, avec la mairie de Bassens pour améliorer son service, il ne faut pas la critiquer avant même que l'on commence juste à l'exploiter. C'est déjà un début. On pouvait attendre, et ne rien faire, et attendre que cela soit tout prêt. Les habitants qui la prennent tous les jours sont contents. Et je voudrais

bien que vous vous battiez avec nous pour que l'on puisse obtenir le parc-relais qui serait une amélioration par rapport à cela.

Pour répondre à Madame MELLIER, on discute avec le Conseil général. Très bien, et je vais vous citer deux exemples. On discute sur deux voies de bus, Rive Droite et Rive Gauche, une qui va partir de Latresne pour aller jusqu'à Bouliac, et une autre qui va partir de Saint-Jean-d'Illac pour venir jusqu'à Mérignac. On a des projets en commun. Ce n'est pas parce que nous ne les défendons pas tous les matins que nous ne sommes pas dessus. La deuxième ligne de car express viendra en son temps lorsque l'on aura trouvé un financement tripartite puisqu'il faudra bien y arriver. La Bassens-Campus, la ligne de Créon-Bordeaux, elle dessert aussi bien la Rive Droite. Les renforts que l'on fait sur le tram, je vous rappelle juste au passage qu'aujourd'hui 130 rames de tram ont été achetées en plus pour que l'on ait des services supplémentaires aux services partiels pour mieux desservir la Rive Droite, c'est-à-dire depuis Cenon gare jusqu'au centre de Bordeaux, jusqu'à Pellegrin puisque c'est là que l'on se retourne. On est à une fréquence qui est descendue à 3 minutes à l'hyper pointe le matin. Les gens qui montent à Stalingrad peuvent le reconnaître. Il y a plein de choses qui se font sur la Rive Droite. On les additionne les unes après les autres. Alors, évidemment, cela prend peut-être un peu de temps, et je trouve que la décision qui est prise sur la voie d'Eymet est intelligente. Avant même d'attendre que l'on ait la situation parfaite, eh bien on utilise cette disponibilité pour en faire une voie verte, et puis, cela va peut-être permettre aux gens d'apprendre de nouveaux usages, et de se déplacer différemment.

Quand on amène la Liane 16 avec une forte fréquence à desservir l'ARENA, à desservir le centre commercial Auchan-Bouliac, en ayant une liaison directe et non plus en correspondance avec le tram pour venir dans le centre de Bordeaux, c'est aussi aider la Rive Droite. Sachez que l'on s'en préoccupe, matin, midi, et soir.

**M. le Président Patrick BOBET** : Et en début de nuit également. Jean TOUZEAU.

**M. Jean TOUZEAU** : Je ne peux pas rester silencieux sur ces questions de mobilité qui sont extrêmement importantes, et je vais tout à fait bien sûr soutenir ce dossier.

Je voudrais d'abord louer et souligner les efforts qui sont faits par la Métropole pour effectivement, cela a été mis en avant, travailler sur ces Corol, sur des liaisons qui permettront et qui permettent d'améliorer un certain nombre de situations et d'essayer, parallèlement à ce développement qui est entrepris, d'aborder ces questions de mobilité. Mais je voulais intervenir de façon très précise et très synthétique. Je ne l'ai pas fait sur la question foncière. L'Établissement Public Foncier, je l'ai porté avec d'autres interlocuteurs depuis le siècle passé, c'est-à-dire avant l'an 2000. Et nous payons aujourd'hui. Alors, je n'ouvrirai pas le débat sur le grand contournement, mais nous payons aujourd'hui, et nous payons la facture.

Troisième point, tant que l'on n'aura pas réussi à réaliser des franchissements entre la partie Nord, le Pont d'Aquitaine et le Bec d'Ambès, et la partie Sud, Villenave d'Ornon et Portets, permettez-moi de vous dire que vous ne répondez pas, et nous ne répondons pas au calvaire qui est vécu par les populations qui, aujourd'hui, utilisent la voiture, et utiliseront la voiture dans les années qui viennent. Elles vivent de façon dramatique tous les jours ces questions de mobilité. Nous donnons ainsi l'impression d'être dans des débats à l'intérieur de la rocade et ils sont absolument indispensables. On favorise la mobilité intra-rocade, mais le calvaire, il est à l'extérieur, et nous n'apportons aucune réponse.

Les ponts, permettez-moi de le souligner, en 1995, lorsque je me suis installé, nouveau maire ici, avec Alain JUPPÉ, Alain ROUSSET, nouveaux maires, nous avons bien mis en avant le fait qu'il manquait à Bordeaux 5 ou 6 ponts. Nous en aurons réalisé un en 2020 : le Pont Chaban. Un et demi en 2024, 2025 avec en plus la fermeture sans doute du Pont de pierre pour des raisons structurelles. La période qui vient va être extrêmement difficile. Nous en aurons réalisé un. Et celui dont on parle, c'est celui qui va envoyer vers les boulevards. Mais le simple bon sens fait entrevoir les limites si on ne réalise pas de franchissements à l'extérieur, qui peuvent être pour les bus, pour les vélos, pour les véhicules. Permettez-moi de vous dire que le dernier débat que nous avons eu va revenir dans les semaines qui viennent, c'est la fermeture de l'accès au port avec la Côte de Garonne où vous avez 400 camions/jour en cœur de Métropole. Et donc, s'il n'y a pas une réflexion dans l'avenir et dans l'urgence sur ces franchissements à l'extérieur, rien ne changera c'est une évidence. Aujourd'hui, tous les jours, depuis le Nord de Saint-André-de-Cubzac jusqu'au Pont d'Aquitaine, dès 6 heures et demie, le matin, observez les personnes qui provoquent des accidents parce qu'elles sont fatiguées, énervées. Regardez les conséquences au niveau environnemental de l'utilisation de la rocade sur le plan du bruit, et pas seulement du bruit... faisons un état des lieux, et priorisons au moins un certain nombre de réponses. Nous ne l'avons pas fait sur l'Établissement Public Foncier au moment où il fallait le faire, je le rappelle, pour des raisons de fiscalité. Regardez aujourd'hui un certain nombre de débats où certains affirment 300 millions d'euros ou je ne sais combien de millions d'euros pour traiter la question foncière. Additionnez, mon cher collègue ayant en charge, ce qui a été fait sur le foncier par rapport à ce qui avait été préconisé par Véronique FAYET et par moi-même sur l'Établissement Public Foncier et les débats sur la fiscalité. Additionnez tout ce qui a pu être mis en avant, et comparez avec cette fiscalité particulière qui était proposée à un moment où le foncier pouvait être véritablement accessible.

**M. le Président Patrick BOBET** : Ce n'est pas hier qui m'intéresse, c'est demain. Hier, c'est passé.

**M. Jean TOUZEAU** : Oui, je termine là-dessus. Mais il en est de même sur la question des mobilités. Nous sommes en décalage et en décrochage, je ne peux pas rester silencieux sur ces points-là. Permettez-moi de vous le dire, Monsieur le Président, parce que nos débats et nos écrits sont là.

**M. le Président Patrick BOBET** : Cela ne fait rien avancer pour autant.

**M. Jean TOUZEAU** : Si, si des propositions, j'ai demandé des mises en études de pont, Monsieur le Président.

**M. le Président Patrick BOBET** : Oui, oui, je sais. Les études, c'est tous les lundis matin qu'on a des études...

**M. Jean TOUZEAU** : Si vous considérez que ce type de réponse est approprié...

**M. le Président Patrick BOBET** : Tous les lundis, j'ai des demandes d'études, je suis sérieux quand je vous dis cela. Il faut un peu trier quand même. C'est ma réponse. Je suis désolé. Elle vous plaît ou elle ne vous plaît pas, c'est ma réponse.

**M. Jean TOUZEAU** : Ce n'est pas la mienne.

**M. le Président Patrick BOBET** : Madame MELLIER.

**Mme Claude MELLIER** : Oui, tout simplement pour dire que d'emblée on s'est félicité de cette délibération et, en même temps, sachant que des relations constructives ont lieu entre la Métropole et le Département, nous avons proposé en termes de TCSP la possibilité d'un tram-train. Donc, on est allé dans le sens posé par la délibération.

**M. le Président Patrick BOBET** : Merci. Monsieur PUYOBRAU.

**M. Jean-Jacques PUYOBRAU** : Oui, Monsieur le Président, en effet, Bordeaux Métropole contribue à essayer d'améliorer la mobilité sur la Rive Droite, mais ce que je peux regretter, c'est que dans le même temps, j'assiste sur la commune de Floirac à la suppression d'une ligne qui allait de la Plaine à la gare, sans rupture de charge encore, et qui permettait aux Floiracaises et aux Floiracais de se rendre sur la gare dans de bonnes conditions. Cette nouvelle proposition avec cette rupture de charge n'est pas de nature à les rassurer à un moment où, bien entendu, il y a ce retard, cet aléa sur le Pont Simone Veil, et à un moment où j'entends que le Pont de pierre devra nécessairement faire l'objet de travaux de maintien pour en assurer la pérennité. Mais de grâce faisons-en sorte que ces travaux qui doivent nécessairement intervenir sur le Pont de pierre ne se fassent pas avant que le Pont Simone Veil ne soit une réalité, car j'entends aussi, ce ne sont que des rumeurs, mais la rumeur, ce n'est jamais bon, que si ces travaux devaient se faire sur le Pont de pierre, le tram n'y passerait pas. Je vous laisse imaginer ce qu'il en serait de la circulation. Je suppose que cela n'est pas possible, mais voilà ce que nous entendons comme petite musique. Alors, rassurez-nous.

**M. le Président Patrick BOBET** : On peut vous rassurer vraiment. Non, cela, c'est évident. Monsieur ÉGRON.

**M. Jean-François ÉGRON** : Oui, très vite Monsieur le Président, puisque tout a déjà été dit par mes collègues de la Rive Droite, et je partage beaucoup leurs avis. Je ne vais pas ressasser ma déception de la ligne Cenon-gare Cracovie, tout le monde connaît ma position là-dessus, et puis je ne pense pas que rajouter à l'ensemble des propositions et des améliorations qu'a évoquées Christophe DUPRAT et qui sont tout à fait réelles, changerait quoi que ce soit. Il n'en demeure pas moins que la Rive Droite est dans une situation difficile, et que le sujet concerne plusieurs communes, et pas que les communes de la Rive Droite. On parle de débat avec les boulevards, et d'aménagements structurels. Si rien n'est fait pour régler un certain nombre de points, notamment au niveau des boulevards, et de ce que l'on appelle le Rond-point de la Souricière avec l'arrivée des habitants de Brazza, et les habitants de Lormont avec le projet qui est à côté, ceux de ces quartiers-là et de la Ville de Cenon, ne pourront plus sortir de la ville. Et quand je dis « les habitants », c'est plus que les habitants. On le sait puisque des études ont été réalisées par la Métropole, plus de 70 % des flux sortant de la Ville de Cenon proviennent de la rocade et vont vers le Pont Chaban. Vous m'expliquerez comment les choses vont se régler à l'aune de ces réalisations. Donc, je pense qu'il y a un élément positif, Président, le signe que vous avez envoyé avec l'OIM Rive Droite, mais je le redis : « Il y a vraiment urgence à ce que l'on multiplie les actions pour résorber cet

élément. Une grande partie de la population la plus en difficulté, vous le savez, réside sur ces terres». Merci Monsieur le Président.

**M. le Président Patrick BOBET** : Tout à fait. Absolument. Monsieur DUPRAT.

**M. Christophe DUPRAT** : Oui, pour rassurer Monsieur PUYOBRAU sur deux choses. La première concernant la suppression de la Liane 10. Des études ont été faites : les Floiracais qui se rendaient à la gare et les Floiracais qui se rendaient à Bordeaux ne sont pas du tout sur les mêmes flux. Les Floiracais qui allaient à la gare constituaient 33 % des flux, et les Floiracais qui se rendaient à Bordeaux centre, c'était 66. Cela veut dire que l'on a défavorisé peut-être 33, mais on a permis à 66 % d'aller à Bordeaux centre sans rupture de charge. C'est quelque part un avantage pour une majorité.

Deuxièmement, concernant le Pont de pierre, le tramway continuera à passer sur le Pont de pierre pour des raisons évidentes, c'est que nous avons un garage-atelier de l'autre côté. Alors qu'il y ait des week-ends ou des nuits où il y aura peut-être arrêt parce que l'on aura des travaux à faire ou on sera en voie unique parce que peut-être que l'on travaillera d'un côté du pont, il y aura sans doute des aménagements, c'est une évidence. Mais en aucun cas, nous n'arrêterons le tram parce que l'on n'est pas en possibilité de faire autrement, sinon vous imaginez qu'il faudrait stocker environ 60 rames ailleurs dans l'agglomération, c'est-à-dire sur les rails, ce qui générerait des agents de sécurité toutes les nuits pour surveiller ces rames. Et pour les remettre à niveau tous les 25 000 km, il faudrait quand même les faire passer. Je vous rappelle ce qui s'est passé pour les Salinières qui nous a quand même coûté des sommes astronomiques. Donc, on sera là-dessus vigilant, mais je suis comme vous, et je le dis : « Il faut que le Pont Simone Veil soit livré, et ensuite, on s'occupera du Pont de pierre puisque l'on aura un ouvrage supplémentaire. »

**M. le Président Patrick BOBET** : Tout à fait. La réponse est claire et nette. Je vous rappelle que nous étions sur la voie verte. Tout de même, il faudrait peut-être revenir sur le sujet de la délibération.

Y a-t-il des abstentions dans cette salle ? Il n'y en a pas. Des votes contre ? Il n'y en a pas. Votes pour ? Unanimité. Merci.

**Unanimité**

**M. DUCHENE**

**(n°66) Bordeaux - Programme d'aménagement d'ensemble (PAE) des Bassins à flot - Etat d'avancement à fin 2018 - Information**

**M. le Président Patrick BOBET** : La question 66 qui était la délégation de Monsieur DUCHÈNE, le PAE des Bassins à flot a été regroupée.

**Communication effectuée**

**M. TOUZEAU**

**(n°68) Conventions d'utilité sociale des organismes de logement social - synthèse et modalités d'approbation - Décision - Autorisation**

**M. le Président Patrick BOBET** : La 68 également. Nous devons la voter. Abstentions ? Cela n'est pas le cas. Votes contre ? Non plus. Votes pour ? Unanime. Merci mes chers collègues.

**Unanimité**

Contribution versée par Odile BLEIN :

*« Nous nous sommes opposés, à de nombreuses reprises, à la vente de logements sociaux sur notre métropole. Cette question est complexe !*

*Les ventes, qui existaient déjà, deviennent plus systématiques dans le cadre de la poursuite de la mise en place de la loi ELAN.*

*Certains avancent comme argument que ce serait le seul moyen pour les ménages modestes d'accéder à la propriété. Mais n'y aurait-il pas d'autres moyens à inventer plutôt que de vendre notre patrimoine ? Les organismes de foncier solidaires, pour lesquels nous délibérons aussi aujourd'hui, peuvent être un début de réponse. Il en existe sans doute d'autres.*

*Et puis, tous les ménages souhaitent-ils devenir propriétaires ? Et en ont-ils tous les moyens ? Les moyens d'acheter leur logement d'abord, puis celui de l'entretenir ? Les chiffres donnés par l'Union Sociale de l'Habitat apportent des arguments dans ce sens : seul un ménage sur trois devient propriétaire de son logement. La conséquence possible ici pourrait être une dégradation des copropriétés concernées et/ou une possible mise en difficulté des nouveaux propriétaires.*

*Les coûts des loyers exorbitants faussent sans doute notre façon de raisonner : en effet, si les loyers ne prenaient pas autant de place dans les budgets des familles, l'achat n'aurait plus le même sens !*

*Pour autant, on peut aussi entendre que les familles aient envie de devenir propriétaires comme un moyen de faire, à long terme, des économies et/ou de transmettre un « patrimoine », si modeste soit-il, à leurs enfants.*

*Mais là où le bât blesse vraiment, c'est que la vente de logements sociaux aura bien sûr comme conséquence de diminuer le « stock », alors que celui-ci est déjà nettement insuffisant, au risque de voir encore s'allonger la liste des demandeurs.*

*On nous dit qu'un logement vendu permettrait d'en construire deux. Nous en doutons d'autant plus que les logements sociaux vendus resteront comptabilisés dix ans dans les quotas obligatoires au vu de la loi SRU et que la reconstitution de l'offre n'en sera, de ce fait, pas garantie.*

*Nous dénonçons à nouveau cette stratégie de vente pour les organismes qui n'est qu'une conséquence de la baisse des recettes, prévue dans la loi ELAN. Cette baisse doit alors bien être compensée d'une façon ou d'une autre si les organismes veulent garder les moyens d'entretenir et d'agrandir leur patrimoine.*

*Si l'objectif de cette délibération est bien, d'une certaine façon, d'encadrer et de limiter les conséquences de cette loi, nous continuons de penser que c'est la loi qui, en privatisant un bien public, est mauvaise et que c'est bien elle qu'il faut changer !»*

### **M. TOUZEAU**

**(n°73) Adhésion et participation au capital de la Société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) porteuse de l'Organisme de foncier solidaire (OFS) de Bordeaux Métropole - Désignation d'un représentant permanent - Décision - Autorisation**

**M. le Président Patrick BOBET** : La délibération que Jean TOUZEAU devait nous présenter, la 73, pour la SCIC adhérent à l'OFS, à l'Office de foncier solidaire est aussi regroupée. Nous devons quand même la voter, mes chers collègues.

**Majorité**

**Contre : Monsieur JAY**

**Désignation effectuée**

### **M. BOBET**

**(n°92) Motion de soutien à l'antenne locale de FIP Bordeaux Arcachon et à ses équipes**

#### Texte de la motion

Le Conseil Bordeaux Métropole, très attaché au maintien d'un service public de proximité et d'une information culturelle locale accessible à tous, souhaite apporter son soutien à l'antenne radio locale FIP Bordeaux Arcachon et à ses équipes.

Lors du dévoilement du plan de réduction budgétaire de Radio France, sa directrice Sybille Veil a annoncé 299 suppressions de poste. Parmi ces suppressions, les animatrices en région de FIP sont touchées.

Par cette motion, le Conseil de Bordeaux Métropole souhaite lutter contre une vision centralisatrice de ce service public qui nie les spécificités territoriales. Théâtres, expositions, concerts, festivals, les acteurs culturels girondins bénéficient localement du soutien d'une radio reconnue nationalement. La mise en valeur de ces initiatives culturelles locales fait partie de l'histoire de cette radio mais nous semble de plus importante pour la diversité culturelle d'un territoire. L'entretien d'un lien culturel fort entre Bordeaux et le reste de la Gironde est une priorité pour le Conseil métropolitain et FIP participe activement à cette dynamique.

Un soutien est apporté aux équipes locales de Bordeaux mais aussi de Nantes et Strasbourg. L'information de proximité que délivrent les animatrices de FIP doit demeurer une priorité pour le service public.

**M. le Président Patrick BOBET** : Enfin la motion FIP. Est-ce qu'elle appelle de votre part des remarques, des avis négatifs ? Je considère que nous sommes tous d'accord pour la valider ?  
Nathalie DELATTRE.

**Mme Nathalie DELATTRE** : Je donnerai ma contribution par écrit.

**M. le Président Patrick BOBET** : Oui, d'accord. Parfait. Merci.

Contribution versée par Nathalie DELATTRE.

*« Je soutiens bien évidemment cette motion, pour laquelle je vote. C'est ce que nous devons, a minima, à nos concitoyens, mais aussi aux équipes de FIP. J'étais intervenue, il y a deux ans déjà, auprès de la Ministre de la Culture d'alors, pour défendre les antennes locales de cette radio. Une radio hertzienne au service des Girondins depuis plus de 45 ans, reconnue et appréciée de tous. Mondiale par son programme musical éclectique et de qualité, elle reste locale à travers la voix de ses animatrices qui annoncent l'actualité culturelle régionale chaque jour de 7 heures à 9 heures à Bordeaux sur la fréquence 96.7, à Arcachon sur 96,5 et sur fipradio.fr. La réorganisation en cours va priver l'auditeur girondin des informations de proximité, à savoir quelque 800 annonces culturelles régionales mensuelles. Les acteurs culturels ne pourront plus valoriser et encourager la culture de proximité auprès d'auditeurs avertis. Pourtant c'est la mission du service public de continuer à accompagner et promouvoir les initiatives culturelles locales là où elles sont organisées.*

*FIP mérite d'être soutenue, et au-delà je ne cesse d'alerter sur les différentes réorganisations qui enlèvent peu à peu de la proximité d'actualités aux auditeurs ou aux téléspectateurs. C'était le sens de mes interventions envers le Soir 3. Une émission très regardée, et orientée vers les territoires sur les éditions locales de France 3, qui a été transférée sur France Info dans une version nationale qui n'a plus du tout le même intérêt. J'ai eu l'occasion d'alerter le Ministre lors d'une séance de questions d'actualité au gouvernement. Mais notre Soir 3 a disparu. À qui le tour ? Nous devons chers collègues nous organiser et aller plus loin qu'une motion pour sauvegarder nos antennes locales d'informations ! »*

**Majorité**

**Contre : Monsieur JAY**

**M. le Président Patrick BOBET** : Je vous remercie et vous souhaite de bonnes fêtes de fin d'année.

LA SÉANCE EST LEVÉE À 13 HEURES 42

La Secrétaire de séance

Mme JACQUET