



PROCES VERBAL ANALYTIQUE
CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE

SEANCE PUBLIQUE DU VENDREDI 24 JANVIER 2020 À 09 H 30
(Convocation du 17 janvier 2020)

Aujourd'hui vendredi vingt-quatre janvier deux mil vingt 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. Franck RAYNAL, M. Jacques MANGON, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Patrick PUJOL, Mme Anne-Lise JACQUET, M. Fabien ROBERT, Mme Agnès VERSEPUY, M. Michel DUCHENE, Mme Brigitte TERRAZA, M. Jean TOUZEAU, M. Max COLES, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, M. Michel HERITIE, Mme Andréa KISS, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, M. Kévin SUBRENAT, M. Jean-Pierre TURON, M. Michel VERNEJOUL, Mme Josiane ZAMBON, Mme Emmanuelle AJON, Mme Cécile BARRIERE, Mme Léna BEAULIEU, Mme Maribel BERNARD, Mme Odile BLEIN, Mme Anne BREZILLON, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, M. Alain CAZABONNE, M. Didier CAZABONNE, M. Gérard CHAUSSET, Mme Brigitte COLLET, Mme Emmanuelle CUNY, M. Jean-Louis DAVID, M. Yohan DAVID, Mme Nathalie DELATTRE, Mme Michèle DELAUNAY, M. Stéphan DELAUX, M. Arnaud DELLU, Mme Laurence DESSERTINE, Mme Michèle FAORO, M. Marik FETOUH, M. Jean-Claude FEUGAS, Mme Florence FORZY-RAFFARD, M. Philippe FRAILE MARTIN, Mme Magali FRONZES, M. Guillaume GARRIGUES, M. Max GUICHARD, M. Jean-Pierre GUYOMARC'H, M. Daniel HICKEL, M. Pierre HURMIC, Mme Dominique IRIART, Mme Laetitia JARTY-ROY, M. François JAY, M. Franck JOANDET, M. Bernard JUNCA, M. Marc LAFOSSE, Mme Anne-Marie LEMAIRE, Mme Zeineb LOUNICI, M. Eric MARTIN, M. Thierry MILLET, M. Jacques PADIE, Mme Arielle PIAZZA, M. Benoît RAUTUREAU, Mme Marie RECALDE, Mme Karine ROUX-LABAT, M. Alain SILVESTRE, Mme Gladys THIEBAULT, Mme Anne-Marie TOURNEPICHE, M. Serge TOURNERIE, M. Thierry TRIJOLET, Mme Marie-Hélène VILLANOVE.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:

M. Jean-François EGRON à M. Jean TOUZEAU
Mme Claude MELLIER à M. Max GUICHARD
Mme Anne WALRYCK à M. Jean-Pierre GUYOMARC'H
M. Dominique ALCALA à M. Michel LABARDIN
Mme Véronique FERREIRA à M. Michel HERITIE
M. Alain TURBY à M. Alain CAZABONNE
M. Erick AOUIZERATE à Mme Maribel BERNARD
Mme Isabelle BOUDINEAU à Mme Michèle FAORO
M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE à Mme Brigitte TERRAZA
M. Jacques BOUTEYRE à Mme Cécile BARRIERE
M. Nicolas BRUGERE à Mme Anne-Lise JACQUET
Mme Anne-Marie CAZALET à M. Philippe FRAILE MARTIN
Mme Chantal CHABBAT à M. Guillaume GARRIGUES
Mme Solène CHAZAL-COUCAUD à Mme Gladys THIEBAULT
M. Gérard DUBOS à M. Arnaud DELLU
M. Vincent FELTESSE à Mme Michèle DELAUNAY
M. Jacques GUICHOUX à M. Serge TOURNERIE
Mme Martine JARDINE à Mme Christine BOST
Mme Conchita LACUEY à M. Jean-Jacques PUYOBRAU
M. Bernard LE ROUX à Mme Emmanuelle AJON
M. Pierre LOTHAIRE à Mme Emmanuelle CUNY
Mme Emilie MACERON-CAZENAVE à M. Daniel HICKEL
M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM à Mme Arielle PIAZZA
Mme Christine PEYRE à M. Thierry MILLET
M. Michel POIGNONEC à Mme Anne-Marie LEMAIRE
Mme Dominique POUSTYNNIKOFF à M. Benoît RAUTUREAU
Mme Elisabeth TOUTON à Mme Marie-Hélène VILLANOVE

EXCUSE(S) :

Madame Marie-Christine BOUTHEAU.

PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Thierry TRIJOLET à M. Jean-Pierre TURON à partir de 10h45
Mme Anne BREZILLON à Mme Zeineb LOUNICI à partir de 11h00
M. Marik FETOUH à Mme Laetitia ROY à partir de 11h00
Mme Marie RECALDE à M. Alain ANZIANI à partir de 11h00
Mme Florence FORZY-RAFFARD à Mme Brigitte COLLET à partir de 11h15
Mme Anne-Marie TOURNEPICHE à Mme Andréa KISS à partir de 11h15
M. Alain SILVESTRE à Mme Karine ROUX-LABAT à partir de 11h30
M. Stéphan DELAUX à Mme Dominique IRIART à partir de 11h45
Mme Nathalie DELATTRE à M. Yohan DAVID à partir de 11h45
M. Michel VERNEJOUL à Mme Béatrice DE FRANCOIS à partir de 12h00
M. Bernard JUNCA à M. Marc LAFOSSE à partir de 12h00
M. Jean-Louis DAVID à M. Didier CAZABONNE à partir de 12h10
M. Nicolas FLORIAN à M. Christophe DUPRAT à partir de 12h10
M. Max COLES à Mme Magali FRONZES à partir de 12h20
M. Kévin SUBRENAT à M. Eric MARTIN à partir de 12h20

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

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 42

COMMUNICATION

AMELIORATION DES REGLES DE FONCTIONNEMENT DES INSTITUTIONS METROPOLITAINES

Communication effectuée

M. le Président Patrick BOBET : Bonjour mes chers collègues, je vous invite à prendre vos places.

Tout d'abord, je voudrais vous confirmer, beaucoup le savent déjà, que nous allons reporter le rapport du développement durable qui était le n°59. Cette présentation devait être faite par Anne WALRYCK, qui est souffrante ces jours-ci, elle n'est pas en mesure de l'exposer.

En revanche, nous le présenterons le 14 février en début de séance, car nous devons nous prononcer sur ce rapport avant de voter le budget. C'est réglementaire, c'est obligatoire.

De la même manière, nous retirons la délibération 42 qui était dans les affaires groupées. Ce sont les statuts du SIAEA (Syndicat intercommunal d'adduction d'eau et d'assainissement), Syndicat avec Martignas et Saint Jean d'Illac en réalité. Suite à une décision du tribunal administratif, cette délibération n'a plus raison d'être.

Et dans les nouvelles préalables, la délibération n°57 est regroupée. Monsieur JAY avait demandé son dégroupement, mais finalement, elle est regroupée. Il fera une intervention plus globale à une autre occasion. Voilà ce que je voulais vous dire.

Vous rappeler peut-être aussi que nous avons les Assises européennes de la transition énergétique les 28, 29 et 30 janvier. C'est lundi, mardi et mercredi prochains, et vous y êtes bien sûr chaleureusement conviés. Nous sommes en partenariat, vous le savez, avec la Communauté urbaine de Dunkerque, le Grand Genève et, partenaire privilégié, l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) bien évidemment. Le thème est « Ensemble, cultivons le pouvoir d'agir », et c'est un joli thème.

PROCES VERBAUX - ADOPTION

Les procès-verbaux du 29 novembre et 20 décembre 2019 sont adoptés sans observation.

DESIGNATION D'UN SECRETAIRE ET D'UN SECRETAIRE ADJOINT

M. le Président Patrick BOBET : Je vais demander au secrétaire de séance qui est Fabien ROBERT de prendre mon relais très rapidement, dans quelques instants, et le secrétaire adjoint sera Michel DUCHENE qui pourra l'accompagner en remplacement s'il doit partir en cours de route. Je vous donne le micro, mon cher collègue.

M. Fabien ROBERT : Monsieur le Président, mes chers collègues, voici les affaires regroupées.

Affaires regroupées :

- ✓ Délégation de Monsieur Nicolas FLORIAN : affaires n°1 à 2,
- ✓ Délégation de Monsieur Emmanuel SALLABERRY : affaires n°3 à 16,
- ✓ Délégation de Monsieur Christophe DUPRAT : affaires n°17 à 18,
- ✓ Délégation de Madame Christine BOST, affaire n°19,
- ✓ Délégation de Monsieur Jean-François ÉGRON : affaires n°23 à 24,
- ✓ Délégation de Monsieur Franck RAYNAL : affaires n°25 à 26,
- ✓ Délégation de Monsieur Jacques MANGON : affaires n°27 à 31, et 34 à 35,
- ✓ Délégation de Monsieur Patrick PUJOL : affaires n°36 à 40,
- ✓ Délégation de Madame Anne-Lise JACQUET : affaires n°41 et 43 puisque la 42 est retirée,
- ✓ Délégation de Madame Agnès VERSEPUY : affaires n°44 à 45,
- ✓ Délégation de Monsieur Michel DUCHÈNE : affaires n°46 à 48 et 51 à 53,
- ✓ Délégation de Madame Brigitte TERAZZA : affaire n°55,
- ✓ Délégation de Monsieur Jean TOUZEAU : affaires n°56 et 57,
- ✓ Délégation de Madame Anne WALRYCK : affaire n°58,
- ✓ Délégation de Monsieur Dominique ALCALA : affaires n°60 à 62,
- ✓ Délégation de Monsieur Michel HÉRITIÉ : affaires n°63 à 68,
- ✓ Délégation de Monsieur Max COLÈS : affaire n°69,
- ✓ Délégation de Madame Andréa KISS : affaire n°70.

J'espère que je n'ai pas fait d'erreur, compte tenu des derniers changements.

M. le Président Patrick BOBET : Merci Monsieur le secrétaire. Y a-t-il des prises de parole concernant le positionnement sur le vote ? Vous avez la parole, Monsieur GUICHARD.

M. Max GUICHARD : Merci Monsieur le Président. Pour les votes sans intervention :
 - 12, 14, c'est des VEFA (Vente en l'état futur d'achèvement), nous voterons contre ;
 - 27, 28, c'est îlot Ravezies, nous voterons contre ;
 - 63 : Championnat de France de Fleuret élite, hors compétences, nous voterons contre ;
 - 64 : Décastar, hors compétences, nous voterons contre.

J'ai autre chose en entrée à vous dire, j'attends ou j'y vais ?

M. le Président Patrick BOBET : Je pensais que l'on allait boucler ce vote-là, et aussitôt vous donner la parole, c'est ce que je prévoyais. Y a-t-il d'autres prises de parole ? Monsieur JAY.

M. François JAY : Oui, Monsieur le Président, chers collègues, ce sera pour sauf 3 à 15, 24 vote contre, et abstention 38, 48 et 51.

M. le Président Patrick BOBET : OK, c'est bien noté. Madame DE FRANÇOIS.

Mme Béatrice DE FRANÇOIS : Non-participation à la 3.

M. le Président Patrick BOBET : Parfait. Y a-t-il d'autres positions et explications ? Cela n'est pas le cas. Pour le reste, nous considérons que c'est voté. Merci bien.

M. FLORIAN

(n°1) Villenave d'Ornon - Zone d'aménagement concerté (ZAC) Madère - Cession d'un terrain métropolitain d'environ de 690 m² à la Société civile immobilière (SCI) Freyssinet - Décision - Autorisation

Unanimité

M. FLORIAN

(n°2) French Tech Bordeaux - Année 2020 - Subvention de fonctionnement - Convention - Décision - Autorisation

Unanimité

M. SALLABERRY

(n°3) BLANQUEFORT - AQUITANIS, OPH de Bordeaux Métropole - Travaux de réhabilitation des 199 logements collectifs locatifs de la résidence "Solesse" située rue du Maréchal de Lattre de Tassigny - Emprunts d'un montant total de 2 712 000 euros, des types PAM et PAM Eco-prêt, auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Majorité

Contre : Monsieur JAY

Ne prend pas part au vote : Madame DE FRANÇOIS

M. SALLABERRY

(n°4) TALENCE - SA D'HLM DOMOFRANCE - Réhabilitation de 84 logements au sein de la résidence Claude Ferret, 340 avenue de la Libération - Emprunts des types PAM et PAM éco-prêt d'un montant global de 2 006 422 euros souscrits auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Majorité

Contre : Monsieur JAY

M. SALLABERRY

(n°5) MERIGNAC - SA d'HLM MESOLIA HABITAT - Charge foncière et construction de 69 logements collectifs locatifs, rue Camille Goillot et avenue de l'Yser, Les Ardillos, bâtiments A1, A2 et B - Emprunts d'un montant total de 8 513 515 euros, des types PLAI et PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Majorité

Contre : Monsieur JAY

M. SALLABERRY

(n°6) BEGLES - SA d'HLM MESOLIA HABITAT - Charge foncière et construction de 19 logements collectifs locatifs, 24, rue Joseph Kosma - Emprunts d'un montant total de 1 912 349 euros, des types PLAI et PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Majorité

Contre : Monsieur JAY

M. SALLABERRY

(n°7) BLANQUEFORT - SA D'HLM DOMOFRANCE - Réhabilitation de 160 logements au sein de la résidence Curégan, rue A. de Chabanne et rue de Guyenne - Emprunts des types PAM et PAM éco-prêt d'un montant global de 4 692 256 euros souscrits auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Majorité

Contre : Monsieur JAY

M. SALLABERRY

(n°8) SA D'HLM Immobilière Atlantic Aménagement - Transfert d'un patrimoine de 64 logements collectifs locatifs sis rue Louis Denis Mallet sur la commune de Bègles qui appartenait initialement à la SA d'HLM Immobilière 3F - Demande de maintien de la Garantie Métropolitaine dans le cadre du transfert d'un contrat de prêts d'un montant global de 7 166 000 d'euros souscrit auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Majorité

Contre : Monsieur JAY

M. SALLABERRY

(n°9) BORDEAUX - SAEM Adoma - Construction d'une Maison relais / Pension de famille "Bordeaux Médoc" de 25 logements locatifs sociaux, sis, 151 Cours du Médoc - Emprunt de type PLAI d'un montant de 678 185 euros auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Majorité

Contre : Monsieur JAY

M. SALLABERRY

(n°10) PESSAC - SA d'HLM DOMOFRANCE - Construction de 13 logements collectifs en location-accession, avenue Roger Chaumet, opération "Garden City" - Emprunt de 2 514 054 euros, de type PSLA, auprès de La Banque Postale - Garantie - Décision - Autorisation

Majorité

Contre : Monsieur JAY

M. SALLABERRY

(n°11) SA d'HLM Logévie - Réhabilitation de 723 logements répartis dans des résidences autonomes situées sur le territoire métropolitain - Emprunt de type PAM d'un montant de 826 565 euros auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Majorité

Contre : Monsieur JAY

M. SALLABERRY

(n°12) BORDEAUX - SA d'HLM DOMOFRANCE - Acquisition en VEFA de 48 logements collectifs en location-accession, cours Louis Fargue, opération "Square Saint-Louis", bâtiment D - Emprunt de 7 326 490 euros, de type PSLA, auprès de La Banque Postale - Garantie - Décision - Autorisation

Majorité

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

M. SALLABERRY

(n°13) CENON - SA d'HLM Logévie - Réhabilitation des 32 logements du Foyer Club ' Espoir 33 ', sis, 20 Cours Gambetta - Emprunt de type PAM d'un montant de 21 050 euros auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Majorité

Contre : Monsieur JAY

M. SALLABERRY

(n°14) BORDEAUX - SA d'HLM DOMOFRANCE - Acquisition en VEFA de 9 logements collectifs en location-accession, cours Louis Fargues, opération "Square Saint-Louis", bâtiment A - Emprunt de 1 207 477 euros, de type PSLA, auprès de la Caisse d'Epargne Aquitaine Poitou-Charentes - Garantie - Décision - Autorisation

Majorité

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

M. SALLABERRY

(n°15) BORDEAUX - SA d'HLM MESOLIA HABITAT - Acquisition et amélioration d'un immeuble permettant la réalisation de 9 logements collectifs locatifs, rues Bouquière et Saint-James - Emprunts d'un montant total de 897 370 euros, des types PLAI et PLUS, auprès de la CDC - Garantie - Décision - Autorisation

Majorité

Contre : Monsieur JAY

M. SALLABERRY

(n°16) Régime de Fiscalité professionnelle unique (FPU) - Attributions de compensation 2020 - Imputation d'une partie de l'attribution de compensation en section d'investissement - Lissage des attributions de compensation sur les mois de février à décembre 2020 - Décision - Autorisation

Unanimité

M. DUPRAT

(n°17) Pôle intermodal de Pessac Alouette - Convention de remise des abris vélos à la Métropole et convention de subvention de fonctionnement des abris vélos et de compensation tarifaire - Décision - Autorisation

Unanimité

M. DUPRAT

(n°18) Communes de Mérignac et Martignas-sur-Jalle - Transports en commun - Amélioration de la vitesse commerciale de la LIANES 11 par la réalisation de travaux de réaménagement de voirie - Mérignac avenue Marcel Dassault - Arrêt du bilan de la concertation - Information - Approbation

Unanimité

Mme BOST

(n°19) Saint-Vincent-de-Paul - Accompagnement à l'installation d'entreprises - Mise en œuvre du projet "Centre bourg" - Ilot C2 - Décision - Autorisation

Unanimité

M. EGRON

(n°23) Constitution d'un groupement de commandes permanent dédié à l'achat d'études et d'assistance technique pour la construction/réhabilitation de bâtiments publics - Convention constitutive de groupement - Décision - Autorisation

Unanimité

M. EGRON

(n°24) Transfert du Lycée professionnel horticole Camille Godard dans le réseau de l'enseignement agricole public - Modalités de transfert du personnel métropolitain - Convention de partenariat - Décision - Autorisation

Majorité

Contre : Monsieur JAY

M. RAYNAL

(n°25) Contrats de codéveloppement 2018/2020 - Adaptation des contrats - Décision - Autorisation

Unanimité

M. RAYNAL

(n°26) Convention de gestion et de transfert entre Bordeaux Métropole et la ville de Bordeaux du groupe scolaire Simone Veil - Approbation - Autorisation

Unanimité

M. MANGON

(n°27) Le Bouscat - AIRE (Aménager, innover, redessiner et entreprendre) - Ilot Ravezies - Principe de déclassement - Décision - Autorisation

Majorité

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

M. MANGON

(n°28) Le Bouscat - Aménager, innover, redessiner, entreprendre (AIRE) Ilot Ravezies - Cession de parcelles à la Société civile de construction-vente (SCCV) Bordeaux Ravezies (Société parisienne pour l'industrie électrique (SPIE) Batignolles) - Décision - Autorisation

Majorité

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

M. MANGON

(n°29) Mérignac - Chemin des Boucheries - Opération d'intérêt Métropolitain (OIM) Bordeaux Aéroparc - Acquisition par Bordeaux Métropole de la parcelle cadastrée AC16 d'une surface d'environ 12 496 m² - Décision - Autorisation

Unanimité

M. MANGON

(n°30) Bordeaux - Rue Barreyre et passage Vandebrende - Cession d'un ensemble immobilier bâti d'environ 2 025 m² au Comité ouvrier du logement (COL), société d'Habitation à loyer modéré (HLM) pour la réalisation d'un programme d'habitat participatif - Décision - Autorisation

Unanimité

M. MANGON

(n°31) Parempuyre - Acquisition auprès de Gironde Habitat de parcelles de terrain nu cadastrées BD 406p, 407p, 411p, 414p, 390, 417, 438, 418, 395, 396, 399, 500, 401, 412, 415, 437, 457, pour une contenance de 6 960 m², situées rue Maurice Fillon et Marcel Bensac, lotissement le Clos d'Athéna - Décision - Autorisation

Unanimité

M. MANGON

(n°34) Mérignac - Opération d'intérêt métropolitain (OIM) Bordeaux Aéroparc - Opération 'Coeur Aéroparc ' - Cession d'une parcelle à la Société civile de construction-vente (SCCV) Aéroparc T1 - Complément des délibérations 2019-443 du 12 juillet 2019 et 2019-549 du 27 septembre 2019 - Décision- Autorisation

Unanimité

M. MANGON

(n°35) Bordeaux - délibération complémentaire - Cession d'une parcelle en nature de terrain sise à Bordeaux rue du Petit-Miot cadastrée TB18 d'une contenance d'environ 3 528 m² - Décision - Autorisation

Unanimité

M. PUJOL

(n°36) Le Taillan-Médoc - Aménagement du chemin du Four à Chaux - Fiche action n°2 - C04519.0090 du Contrat de Co-développement (CODEV) 4 (2018-2020) - Eclairage public - Fonds de concours - Décision - Convention - Autorisation

Unanimité

M. PUJOL

(n°37) Martignas-sur-Jalle et Saint-Médard-en-Jalles - Création d'une voie verte de la rue Louis Blanc à Martignas-sur-Jalle à la rue de Poupay à Saint-Médard-en-Jalles - Lancement de la procédure de la Déclaration d'utilité publique (DUP) - Approbation - Autorisation

Unanimité

M. PUJOL

(n°38) Eysines - Requalification de la rue de Maurrat - Lancement de la procédure préalable à la Déclaration d'utilité publique (DUP) - Approbation - Décision - Autorisation

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur JAY;

M. PUJOL

(n°39) Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny entre la rue du Petit Gazinet et la rue de Lesticaire : Liaison douce cyclable du Pacha à Toctoucau - Arrêt du bilan de la concertation - Approbation - Décision

Unanimité

M. PUJOL

(n°40) Protocole transactionnel avec la société CMR - Décision - Autorisation

Unanimité

Mme JACQUET

(n°41) Champ captant des landes du Médoc - Validation du contrat de substitution - Décision - Autorisation

Unanimité

Mme JACQUET

(n°42) Retrait de Bordeaux Métropole du Syndicat intercommunal d'adduction d'eau et d'assainissement de Saint-Jean-d'Illac/Martignas-sur-Jalle (SIAEA) - Avenants aux contrats de délégation des services publics de l'eau potable et de l'assainissement de Bordeaux Métropole - Décision - Autorisation

Affaire retirée

Mme JACQUET

(n°43) Statuts du SIAEA (Syndicat intercommunal d'adduction d'eau et d'assainissement) de Saint-Jean-d'Illac/Martignas-sur-Jalle - Décision - Autorisation

Unanimité

Mme VERSEPUY

(n°44) Règlement d'intervention "plan piscines" - Reconstruction de la piscine municipale de la commune de Lormont - Versement d'un fonds de concours - Convention - Décision - Autorisation

Unanimité

Mme VERSEPUY

(n°45) Règlement d'intervention "Plan Piscines" - Réhabilitation de la piscine Galin - Commune de Bordeaux - Versement d'un fonds de concours - Décision - Autorisation - Convention

Unanimité

M. DUCHENE

(n°47) Programme 50 000 logements - Mérignac - Secteur Soleil/Chemin Long - Compte rendu financier annuel d'activités (CRFA) 2018 - Décision - Approbation

Unanimité

M. DUCHENE

(n°48) Cenon - Secteur Bas Cenon - Instauration d'un Périmètre de prise en considération (PPC) - Décision - Approbation

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur JAY

M. DUCHENE

(n°51) Saint-Médard-en-Jalles - Secteur Berlincan - Instauration d'un périmètre de prise en considération selon les articles L424-1 et R424-24 du Code de l'urbanisme - Décision - Approbation

Unanimité des suffrages exprimés
Abstention : Monsieur JAY

M. DUCHENE

(n°52) Saint-Médard-en-Jalles - Zone d'aménagement concerté (ZAC) Presqu'île du centre - Dossier de création - Décision - Approbation

Unanimité

M. DUCHENE

(n°53) Programme 50 000 logements - MERIGNAC - Secteur Marne : compte-rendu financier et d'activités 2018 (CRFA), avenant n°1 au traité de concession et avenant n°2 à la convention d'avance de trésorerie - Décision - Approbation

Unanimité

Mme TERRAZA

(n°55) Soutien au congrès 2020 de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) à Bordeaux - Subvention - Convention - Décision - Autorisation

Unanimité

M. TOUZEAU

(n°56) Floirac - Renouvellement urbain du quartier de Dravemont - Signature de la convention de réalisation et de financement pour l'enfouissement de la ligne à haute tension - Décision - Autorisation

Unanimité

M. TOUZEAU

(n°57) Renouvellement urbain - Bordeaux - Grand Parc - Attribution d'une subvention de Bordeaux Métropole à la CdC Habitat dans le cadre de la réhabilitation de 156 logements de la résidence Emile Counord - Décision - Autorisation

Unanimité

Mme WALRYCK

(n°58) Délégation de services publics - Réseaux de chaleur et de froid Saint-Jean Belcier - Avenant n°3 - Traitement des déchets ménagers et assimilés - Avenant n°1 - Autorisation

Unanimité

Mme WALRYCK

(n°59) Rapport sur la situation de Bordeaux Métropole en matière de développement durable - Présentation

Affaire retirée

M. ALCALA

(n°60) Année 2020 - Association CREAQ - Subvention pour l'accompagnement de familles au défi zéro déchet - Décision - Autorisation

Unanimité

M. ALCALA

(n°61) La Ronde des quartiers - Année 2020 - Subvention pour une action spécifique - Décision - Autorisation

Unanimité

M. ALCALA

(n°62) Fin du contrat de crédit-bail - Régularisation - Décision - Autorisation

Unanimité

M. HERITIE

(n°63) Bordeaux - Championnat de France Fleuret élite - Bordeaux étudiants club (BEC)
Escrime - Action spécifique - Décision - Autorisation - Convention

Majorité

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

M. HERITIE

(n°64) Association pour le développement des épreuves combinées et du meeting de
Talence (ADEM) - Décastar - Année 2020 - Subvention d'aide à une manifestation -
Décision - Autorisation - Convention

Majorité

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

M. HERITIE

(n°65) AGECE & CO et COAEQUO - Smac (Scène de musiques actuelles) d'agglo - Année
2020 - Subvention d'aide à des manifestations - Décision - Autorisation

Unanimité

M. HERITIE

(n°66) Association Chahuts - Festival Chahuts - Année 2020 - Convention d'objectifs 2020 -
2023 - Subvention d'aide à une manifestation dans le cadre des contrats de co-
développement - Convention - Décision - Autorisation

Unanimité

M. HERITIE

(n°67) Subventions 2020 - manifestations culturelles dans le cadre des contrats de
codéveloppement - Décision - Autorisation

Unanimité

M. HERITIE

(n°68) QUATUORS A BORDEAUX - Festival Quatuors à Bordeaux 2020 - Subvention d'aide
à une manifestation - Décision - Autorisation

Unanimité

M. COLES

(n°69) Marché d'intérêt national - Exercice 2020 - Budget prévisionnel - Information

Communication effectuée

Mme KISS

(n°70) Opération d'aménagement d'intérêt métropolitain (OAIM) - Parc naturel et agricole métropolitain des Jalles - Mesures proposées pour tenir compte des résultats de la concertation préalable - Décision - Approbation

Unanimité

M. le Président Patrick BOBET : Monsieur Max GUICHARD avait une intervention à faire avant que le Conseil démarre véritablement.

M. Max GUICHARD : Monsieur le Président, je vous remercie de me passer la parole.

Monsieur le Président et chers collègues, le groupe des élus communistes de notre Métropole place cette séance de conseil sous le signe de la solidarité avec tous les grévistes, tous les manifestants, toutes celles et tous ceux qui agissent pour dire un « non » massif à la réforme de notre système de retraite que le Conseil des Ministres s'apprête aujourd'hui à démanteler sur l'autel d'une seule valeur qui lui vaille : toujours plus d'argent pour les riches, pour la voracité d'actionnaires avides de profits sans limites.

Ces luttes, ces actes de démocratie sociale sont d'autant plus justes, plus créatives d'avenir qu'après la casse de notre Code du travail, la mise en cause de nos retraites solidaires, c'est notre Sécurité sociale qui est dans le viseur de ces vautours. Ce sont les acquis sociaux, démocratiques construits dans la douleur, mais aussi dans la solidarité républicaine du Conseil national de la résistance qu'ils veulent totalement démanteler. Ils n'y arriveront pas, car le peuple français ne se soumettra pas et soyons toutes et tous en solidarité avec lui.

Voilà le sens de l'affichette que nous plaçons devant nous. Si d'autres élus ici veulent apporter ce soutien aux manifestants bordelais qui défilent aujourd'hui dans nos rues, nous tenons à leur disposition cette affichette. Je vous remercie.

M. le Président Patrick BOBET : Merci pour cette intervention. Monsieur CHAUSSET.

M. Gérard CHAUSSET : Oui, Monsieur le Président, chers collègues, il n'y a pas de délibération qui concerne le sujet, mais je vous avais interpellé au sujet de la gestion des déchets et de la Délégation de Service Public attribuées à VEOLIA. Vous n'êtes pas sans savoir qu'il y a eu un certain nombre d'articles de presse sur ce sujet, et j'avais demandé en outre qu'il y ait une réunion justement avec ces syndicats. Le bruit court que vous auriez l'intention, Monsieur le Président, de réunir les syndicats et le délégataire. Si vous pouviez en informer le Conseil, je pense que ce serait bien puisque la situation est, à mon avis, assez inquiétante et assez grave et pas très reluisante pour notre établissement.

M. le Président Patrick BOBET : Merci. Le bruit court. Pour une fois, c'est un bruit qui a raison de courir parce que c'est la vérité. J'ai proposé aux syndicats concernés, à la lecture de notre quotidien préféré, il y a quelques jours, de nous rencontrer avec SOVAL, effectivement qui est notre délégataire, pour que l'on trouve des solutions ensemble. Je pars du principe que nous faisons une économie qui est au-delà de ce que nous avons souhaité. Il faut dire les choses clairement. Mais on n'y est pour rien, c'est le jeu de la concurrence qui fait que nous gagnons systématiquement quand une DSP nouvelle est mise en place. Je proposerai que l'économie complémentaire que nous faisons puisse être réutilisée pour les

territoires qui nous sont proximaux, et nous sommes en train de chercher des solutions avec ces syndicats-là. Donc, effectivement, je souhaite les rencontrer, ils le savent. Nous sommes en train de caler une date avec le délégataire.

Si j'ai bien compris, ils souhaiteraient nous rencontrer sans délégataire au préalable, cela ne me convient pas trop. Je préférerais que l'on soit tous les trois -Métropole, syndicats et délégataire - pour parler de tout ceci, mais cela va se mettre en place très rapidement. Merci. C'est une information qui est exacte.

M. Gérard CHAUSSET : Je vous remercie. Je pense que l'idée de les rencontrer sans le délégataire est plutôt une bonne idée quand même. C'est bien de discuter entre collectivités des modalités. Le délégataire pourra faire après ce que l'on voudra faire avec lui, c'est en deux temps. C'est mon avis.

M. le Président Patrick BOBET : Pour moi, cela se fera en deux temps. Je crois qu'il est bon que nous les rencontrions avec le délégataire pour que tout le monde comprenne bien le mécanisme, comment nous en sommes arrivés là, de façon tout à fait transparente et que tout le monde ait bien compris ceci.

Dans un second temps, rapidement, on pourra se revoir avec les syndicats, bien sûr. Mais je pense que, dans un premier temps, c'est bien que l'on soit tous les trois pour que chacun explique comment les choses se sont passées et comment on en arrive à cette situation qui n'est pas plus tendue que cela. On va trouver des solutions, je ne suis pas inquiet. Merci pour votre interpellation.

Nous continuons Monsieur le secrétaire, si vous le voulez bien.

Affaires non regroupées :

M. Fabien ROBERT : Première affaire non regroupée, dans la délégation de Monsieur LABARDIN : Communes de Bordeaux, Gradignan, Pessac et Talence – Amélioration de la desserte du campus et du centre-ville de Gradignan par l'extension du réseau de tram.

M. LABARDIN

(n°20) Communes de Bordeaux, Gradignan, Pessac et Talence - Amélioration de la desserte du campus et du centre-ville de Gradignan par l'extension du réseau de tramway - Arrêt du bilan de la concertation - Information - Approbation

M. Michel LABARDIN présente le rapport.

M. le Président Patrick BOBET : Merci beaucoup. Daniel HICKEL.

M. Daniel HICKEL : Monsieur le Président, chers collègues, il y a trois ans, le 27 janvier 2017, j'avais exprimé devant vous mon soutien résolu au projet d'une nouvelle ligne de tramway Gradignan, Talence, Bordeaux, Cenon sans occulter le point dur qu'allait représenter le passage par les boulevards, mais en soulignant l'embellissement et l'apaisement qui devaient en résulter pour les riverains. Je m'étais également amusé que le vélo vienne au

secours du tramway puisque c'est la progression escomptée de la part modale de ce mode de déplacement de 4 à 10 % qui devait permettre d'y maintenir une circulation automobile résiduelle, globalement fonctionnelle. J'avais enfin conclu qu'il nous faudrait avoir la même volonté politique pour les boulevards que celle qui avait permis la transfiguration du centre de Bordeaux. Je prends donc acte du fait que le ratio avantages/inconvénients de ce tracé est actuellement défavorable tout en restant particulièrement intéressé par les résultats de la concertation en cours sur les barrières et les boulevards.

Ceci étant, les dernières données connues alors, en janvier 2017, faisaient état de 92 000 étudiants sur Bordeaux Métropole et nous en sommes, trois ans plus tard, à près de 106 000, soit une augmentation de presque 15 %. À un degré moindre, la circulation automobile n'a fait que croître. À cet égard, nous ne disposons que des données de la Direction départementale des routes atlantiques. Toujours sur trois ans entre 2016 et 2019, les données viennent d'être publiées, le nombre total de véhicules sur la rocade de part et d'autre de l'échangeur 16 a augmenté respectivement de 7 et 12 % et la congestion automobile de nos communes du Sud de Bordeaux Métropole est ressentie comme de plus en plus insupportable par nos concitoyens.

Pour le campus, pour Gradignan en particulier dans la perspective de la création de la ZAC (zone d'aménagement concerté) dont Michel LABARDIN vient de parler et plus largement pour les communications avec le Sud de l'agglomération, la réalisation d'un mode de transport en commun de masse devient donc de plus en plus indispensable et urgente.

Le nouveau tracé proposé présente, par rapport au projet antérieur, un avantage pour les futurs usagers de cette nouvelle branche de la ligne B, l'accès direct au centre de Bordeaux. *A contrario*, l'inconvénient réside dans la limitation de la fréquence de passage des rames et une plus grande complexité du réseau. Mais je ne doute pas que des améliorations, voire des innovations concernant en particulier les systèmes de régulation, et pourquoi pas à plus long terme une certaine autonomisation de la circulation même des rames, ainsi que la fiabilité des composants et la sécurité de fonctionnement, seront apportées d'ici la mise en service de cette extension du réseau, et pallieront grandement ces difficultés. La rentabilité économique déjà positive ne pourra qu'être améliorée.

Dernière remarque enfin, concernant la participation à la concertation. Je vous rassure, je n'ai pas lu toutes les contributions, mais j'en ai parcouru un certain nombre, et j'ai été très favorablement impressionné. D'abord précisément, et Michel LABARDIN l'a déjà souligné, par le nombre très élevé de ces contributions, et ensuite par leur pertinence. Mais elles révèlent aussi une exaspération croissante vis-à-vis de la congestion automobile et une attente forte de solutions efficaces. Il est également évident que le projet ressort très amélioré à l'issue de cette première phase, nouvelle démonstration du bien-fondé de la mobilisation de l'intelligence collective.

En conclusion, je voterai clairement en faveur de cette délibération.

M. le Président Patrick BOBET : Merci bien. Karine ROUX-LABAT.

Mme Karine ROUX-LABAT : Monsieur le Président, chers collègues, tout nouveau projet de transport en commun en site propre devrait être considéré avec enthousiasme parce qu'il participe à la construction du territoire durable que nous appelons tous de nos vœux. En effet, la mise en place d'une nouvelle ligne de tramway est non seulement une réponse à des problèmes de transport, mais elle est aussi une pierre apportée à l'édifice d'un renouvellement urbain durable.

Les effets urbains effectivement recensés du tramway se manifestent dans des domaines extrêmement variés. Il y a, bien sûr, des effets sur la demande de transport, sur le service de transport offert aux usagers, sur les commerces, les emplois, mais aussi sur les espaces publics avec un nouveau partage le long de la ligne de tramway en faveur des transports collectifs, des piétons et des vélos, au détriment de l'automobile.

Effet sur la sécurité également avec une amélioration de la sécurité des personnes liée aux aménagements piétonniers, au report modal et à la modération des vitesses automobiles, tout le long de la ligne.

Effet sur l'environnement naturel avec la plantation d'arbres et l'augmentation d'espaces verts dans le corridor tramway grâce à l'obligation d'un bilan vert positif et du fait de la diminution drastique des émissions polluantes. En effet, il ne faut pas négliger aussi les économies associées à l'implantation de cette ligne. Il y a non seulement les économies pour les ménages qui minimisent leurs charges mensuelles liées à leurs frais de transport, mais aussi les économies d'énergie grâce au report modal de la voiture sur le tramway.

Nous pourrions également parler de la réduction du bruit et de la pollution. Nous le savons tous, mais je voudrais le rappeler, les transports sont les premiers secteurs émetteurs de gaz à effet de serre, et la pollution atmosphérique est responsable de plusieurs dizaines de milliers de décès prématurés tous les ans.

Ce projet est une composante logique des politiques métropolitaines que nous menons, qui placent la mobilité douce et la réduction de la pollution de l'air au cœur de nos priorités. Mener une telle stratégie est une nécessité pour réduire les conséquences du dérèglement climatique et veiller à la santé de la population.

Monsieur le Président, chers collègues, nous le savons, la période est propice aux interpellations de nos concitoyens qui nous demandent à nous, les élus, de mettre en œuvre des mobilités propres et durables. Pour rappel, 50 à 70 % des leviers pour faire face à la crise climatique se trouvent à l'échelon local. Alors, je crois bien que nous y sommes. Nous avons l'opportunité de prendre collectivement et unanimement une décision déterminée et engagée, car un tram de plus, c'est moins de voitures polluantes dans notre aire urbaine, et plus de mobilité responsable et accessible à tous.

Il est temps de prendre cette décision et de répondre à l'impatience exprimée tout au long de cette concertation. Oui, le public concerté a massivement approuvé ce projet, mais inlassablement, il nous a posé la question du « Quand ? ». Quand allez-vous le faire ? Alors, oui, après une concertation optimale où la participation a battu des records, où les contributions du public ont toujours été très bien prises en compte par les services métropolitains de la mobilité et le bureau d'études, il est temps de clôturer quinze ans de réflexion et d'études. Il est temps de mettre fin à nos états d'âme politiques. Il est temps maintenant de prendre collectivement et unanimement une décision qui participe de la stratégie climatiquement responsable à laquelle nous adhérons tous, et surtout, il est temps de faire. Je vous remercie.

M. le Président Patrick BOBET : Merci beaucoup. Jean TOUZEAU.

M. Jean TOUZEAU : Oui Monsieur le Président, une intervention beaucoup plus globale, qui est effectuée au nom des maires de la Rive Droite pour exprimer aujourd'hui un certain nombre de constats et souhaiter des perspectives qui s'inscrivent tout à fait dans les débats que nous avons eus hier en Bureau au moment où, grâce à votre initiative, est prise en compte une OIM (Opération d'intérêt métropolitain). Mon intervention nous conduira à nous abstenir sur les trois délibérations qui concernent les transports de demain. Pour quelles raisons ? Parce que nous avons le sentiment qu'au cours de ces dernières années, n'a pas été prise en compte ici suffisamment dans le cadre d'une compétence métropolitaine, cette question des mobilités et qu'elle pèse d'une façon dramatique aujourd'hui sur la Rive Droite.

Depuis le bout de la presqu'île jusqu'à la partie Sud, nous avons exprimé à de nombreuses reprises un certain nombre de propositions, je les reprendrai si vous le permettez et, de retards en renoncements, cela conduit aujourd'hui à un véritable malaise. C'est pour cela que je me permets de l'exprimer, et c'est pour cela que sans porter bien sûr de jugement sur les dossiers qui sont présentés, cela nous conduira à nous abstenir. Pour quelles raisons ?

D'abord parce que la Rive Droite a, dans le cycle que nous venons de vivre, joué le jeu métropolitain sur le plan des grandes priorités, et notamment du développement démographique et de l'habitat. Nous représentons près de 20 % de la population de la Métropole. Le taux de croissance sur la Rive Droite, en termes de population, a été au-delà de 2 % sur la période de ce mandat. La Métropole a connu une croissance de 1,4 %. Sur la réalité de tous les jours pour les habitants de la Rive Droite, ces déplacements domicile/travail, ce n'est pas pour le tourisme, se font à près de 75 % en dehors de la Rive Droite, une grande majorité vers la Rive Gauche de la Métropole, et 65 % de ces déplacements, que nous le voulions ou non, se font en voiture.

Pour ces habitants, lorsque j'utilise le mot « calvaire », il suffit tout simplement d'observer tous les jours depuis Saint-André-de-Cubzac, Libourne et sur la partie Sud également, il y a été fait allusion en partie, ces énormes difficultés. Nous nous apprêtons à créer 15 000 emplois supplémentaires à horizon 2030. On l'a évoqué, dans le cadre du Bureau hier, avec de grandes opérations de logement : Bastide-Niel, Brazza, Belvédère, Bas Floirac, Cenon Pont-Rouge, Lormont et nous connaissons – nous avons tiré la sonnette d'alarme à plusieurs reprises - des axes structurants qui sont complètement engorgés : le quai de la Souys, les sorties du pont Chaban, la fameuse Souricière, et je ne parle pas du Pont d'Aquitaine tous les jours.

Ce constat que nous faisons aujourd'hui, c'est que trop de retards ont été accumulés : le Pont Simone Veil livré fin 2023, la liaison de pont à pont avec la voie Eymet, les boulevards Joliot Curie et Entre-deux-mers, quelles perspectives ? Le Bus à Haut Niveau de Service reliant le Nord de l'agglomération au Sud et tant de modifications de projets qui auraient permis d'assurer une circulaire indispensable à l'agglomération. Exemple : cela vient d'être détaillé, le renoncement de la liaison Gradignan-Cenon Pont-Rouge. Cenon Pont-Rouge, c'est la gare. Le lancement de la concertation sur les boulevards, les communes de la Rive Droite, c'est six mois après. Le manque d'ambition sur la liaison Bassens/Campus. Il était fait allusion à des éléments de diagnostic en termes de comptabilisation des voyageurs hier soir. Cela fait deux ans que nous attendons des travaux d'aménagement sur la liaison de Bassens/campus permettant d'améliorer celle-ci.

Des collègues ont fait des propositions, je pense notamment à Monsieur le Maire de Bègles, sur le schéma de circulations des poids lourds, comment on peut éviter ce qui est vécu au quotidien avec ces poids lourds sur la rocade. De retards en renoncements, on a vraiment le sentiment qu'il y a effectivement un devenir à deux vitesses et une coupure de plus en plus importante du fleuve de la Garonne. Pourtant, nous avons anticipé et mis en avant beaucoup de propositions dans le cadre du SDODM (Schéma directeur opérationnel des déplacements

métropolitains), et on ne peut que regretter que l'on se soit ainsi un petit peu affranchi de cette stratégie globale que nous avons votée en 2016. On se retrouve aujourd'hui, et nous avons eu dernièrement d'ailleurs des débats au sein de la commission d'urbanisme, à adapter une stratégie au projet alors que c'est l'inverse qu'il faut faire, c'est-à-dire avoir une stratégie sur la mobilité, et porter concomitamment le développement économique, les mobilités bien sûr et l'habitat.

Donc il y a aujourd'hui un besoin urgent de décisions fortes, de décisions rapides et de projets structurants pour la Rive Droite et ses habitants et notamment, nous l'avons évoqué un véritable plan de franchissement de la Garonne. Nous sommes un certain nombre à revendiquer pleinement des infrastructures permettant un franchissement du fleuve avec toutes les dimensions de mobilité d'aujourd'hui.

Le nombre de véhicules. Lorsque l'on regarde en termes de comparaison, en 2009, 20 000 véhicules franchissaient la Garonne par le Pont Saint-Jean. Nous avons eu un nouveau pont en 2013, et malgré cela, il y a aujourd'hui 48 000 véhicules sur le Pont Saint-Jean. 20 000 – 48 000, c'est-à-dire que tous les efforts qui ont pu être faits conduisent à ce constat.

Je terminerai sur un point, lorsque l'on évoque les franchissements de la Garonne, ils conduisent et ils vont systématiquement en cœur de ville ou en centre-ville. C'est entre le Pont d'Aquitaine et le Pont François Mitterrand que nous avons réalisé un pont. Un autre est en perspective, mais les préoccupations, elles sont bien évidemment très fortes aujourd'hui à l'extérieur de ces deux ouvrages. Nous appelons et nous attendons pour notre part, dans le cadre des transports de demain, un certain nombre de réponses à ces préoccupations qui, je me suis permis de le mettre en avant, depuis le bout de la presqu'île jusqu'à la partie sud, sont aujourd'hui notre première préoccupation, Monsieur le Président. Cela nous conduira à nous abstenir sur ces trois dossiers.

M. le Président Patrick BOBET : Merci. C'est votre décision. Je ne sais pas si c'est une mauvaise raison ou un mauvais prétexte, nous le verrons bien. Arnaud DELLU.

M. Arnaud DELLU : Monsieur le Président, des collègues dans cette assemblée et en commission ont parlé de « fromage et dessert », de « ceinture et bretelles », mais c'est également « torchons et serviettes » et à tort. Il est difficile, en effet, d'évoquer cette délibération n°20 sans évoquer la suivante, la 21, qui sont séparées alors qu'intimement liées. Le choix est fait, je pense à la fois de dégrader la desserte de Pessac qui conduit mon collègue pessacais Gérard DUBOS à voter contre cette délibération 20, mais également de la partie la plus pessacaise, si j'ose dire, du Campus en construisant deux infrastructures différentes en parallèle vers le centre-ville de Gradignan depuis le Campus, et enfin entre Pellegrin, Malartic ou Villenave-Bègles en passant par Talence-Thouars. Il est difficile de comprendre pourquoi deux nouvelles lignes de transport en commun à haut niveau de service vont être créées en parallèle sur presque 1 km sans se croiser. On crée une incompréhensible rupture de charge à ce niveau-là et qui plus est, on ne profite pas, tel que c'est présenté, de cette opportunité en allant jusqu'au tram C en premier lieu à Bègles et de créer ainsi la première ligne transversale de l'agglomération. Ces deux lignes répondent à des besoins consensuellement admis, mais leur dissociation n'apparaît clairement pas comme la meilleure réponse. Il y a des besoins réels qui sont parfois criants, mais la réponse apportée aujourd'hui semble inadaptée. C'est donc une réponse tordue qui est apportée à des besoins avérés. Elle semble plutôt le compromis boiteux entre intérêt général, bonne gestion, semble-t-il, des deniers publics, mais surtout électorats liés peut-être à la période.

Enfin, en tant que Conseiller métropolitain soucieux de l'intérêt général de tous les habitants de la Métropole, je me désolé encore une fois que, Jean TOUZEAU vient de le dire, les habitants de la Rive Droite, et notamment ce que j'ai l'opportunité de croiser dans ma commune de Talence qui viennent travailler ou étudier depuis leur domicile, soient une fois de plus relégués en fin de liste des priorités et se fassent systématiquement floués au mépris des engagements pourtant pris dans cette assemblée lors notamment des SDODM.

Sans vouloir être plus long, nous avons déjà, en commission et en plénière, évoqué ces sujets. L'ensemble de ces éléments me conduit, comme beaucoup d'autres collègues, à m'abstenir hélas sur ces délibérations.

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

Mme Léna BEAULIEU : Monsieur le Président, mes chers collègues, mon intervention portera sur les deux délibérations, la 20 et la 21, sur lesquelles nous avons toujours les mêmes réserves, voire une opposition confirmée concernant l'extension de la ligne B vers Gradignan. Nous réitérons nos interrogations sur la façon dont est enterré le projet initial, Gradignan-Talence-Bordeaux-Cenon. Nous ne comprenons toujours pas les raisons de son abandon alors que la Rive Droite en a grand besoin. Enfin, comment peut-on être aussi affirmatif dans l'introduction de ce rapport sur l'impossibilité de faire passer un mode de TCHNS (Transport en commun à haut niveau de service) sur les boulevards alors que nous sommes en pleine concertation sur l'avenir des boulevards ? Il nous apparaît indispensable que cet axe circulaire soit doté d'un TCHNS et d'attendre la fin de la concertation pour tirer les conclusions.

Plus précisément sur les dossiers présentés et les concertations qui se sont déroulées sur l'extension du tram B, nous renouvelons notre ferme opposition à ce projet. Connecter cette extension à une ligne de tram déjà saturée et connaissant de nombreux dysfonctionnements n'apportera que de la dégradation supplémentaire aux usagers. De plus, le tracé retenu ne dessert que des zones peu denses et peu de bassins d'emploi.

Concernant la desserte des quartiers de Thouars et Malartic, nous regrettons tout d'abord que le prolongement du projet vers la gare de Bègles ne puisse pas se faire. C'est une demande qui est venue fortement dans la concertation et l'idée d'un début de liaison circulaire qui coupait les trois lignes de tram était intéressante. Nous nous étonnons que les *scenarii* tram aient été mis en débat, et de surcroît soutenus par le Maire de Talence qui, en tant que Vice-Président aux finances, ne cesse de nous rappeler le coût et le poids du budget transport. Là aussi, la solution tram nous apparaît périlleuse et coûteuse, et nous nous félicitons que la solution en BHNS (Bus à haut niveau de service) ait été retenue d'une courte majorité par la concertation. Cette courte majorité nous montre la méconnaissance de ce qu'est un BHNS et la tentation, y compris des élus, d'amener le tram partout et surtout sur leur commune. Il est temps de dire que le temps du tram est fini, et qu'il nous faut réfléchir à d'autres modes. Le maillage fin en BHNS, en site propre à 100 % et des pistes cyclables sécurisées et sans rupture doivent permettre le rabattement vers le tram.

Enfin, mes chers collègues, il nous faudra de nouveau réfléchir et nous partageons votre point de vue, Monsieur le Président, à l'opportunité d'un métro sur notre Métropole, mais nous devons prendre le temps de la réflexion et du débat public. L'étude que nous avons eue entre les mains en acte la faisabilité. Nous avons fait en son temps des propositions de financement que permet la loi LOM (Loi d'orientation des mobilités) aujourd'hui. Nous

voterons contre l'extension du tram à Gradignan et pour le choix de BHNS pour Thouars et Malartic. Merci.

M. le Président Patrick BOBET : Merci. Christophe DUPRAT.

M. Christophe DUPRAT : Oui, Monsieur le Président, mes chers collègues, juste avant de donner deux, trois informations en termes d'exploitation, moi, je peux comprendre que l'on soit contre ou pour un projet, mais autant trouver des bonnes raisons. Ne pas aller chercher des raisons qui rassembleraient certaines personnes. On ne va pas faire le débat de la Rive Droite - la Rive Gauche, on le fait depuis 2014, pour ne pas dire depuis 2008.

Je vais me borner dans ces trois délibérations à vous parler d'exploitation pour tordre le cou à un certain nombre de rumeurs qui sont fausses. Encore une, il y a trois minutes. On nous explique que ce tramway dégraderait la desserte de Pessac. C'est faux. C'est absolument faux puisque l'on se sert des tramways qui font service partiel à Montaigne-Montesquieu. Donc Pessac continuera dans ces deux terminus – Pessac centre et Pessac Alouette – à être desservi de la même manière, c'est-à-dire qu'il y aura une station supplémentaire à proximité de Montaigne-Montesquieu qui permettra aux étudiants d'être à côté.

Deuxièmement, la fiabilité de cette ligne B et là, on va donner quelques chiffres. Vous savez les chiffres, ils ont la faculté d'être au moins très précis, et je vais remonter à 2017 pour que chacun soit au courant. 2017, il y a eu sur la section Peixoto/Saint-Nicolas, 20 arrêts durant l'année dont 12 dépendaient des coffrets APS (Alimentation par le sol). En 2018, il y avait 16 arrêts d'intervention pour 8 problèmes sur les coffrets APS. En 2019, 6 arrêts pour 5 problèmes sur les coffrets APS et depuis le changement des coffrets APS, zéro arrêt de ce fait. Nous avons, grâce aux investissements que l'on a faits, fiabilisé cette section, et elle sera davantage fiabilisée dans quelques mois puisqu'au cours de l'été 2020, c'est-à-dire cette année, nous poserons un aiguillage, pas californien, bordelais qui permettra de se retourner à la Barrière Saint-Genès. On voit bien que cela s'améliore même s'il peut y avoir des arrêts du fait d'accidents. Cet aiguillage nous permettra de nous retourner en deux phases. Donc on va, avant même de construire cette extension, d'abord fiabiliser.

Troisième chose, en termes d'exploitation, les deux délibérations qui se suivent nous conduisent à améliorer la desserte du campus. On s'aperçoit aujourd'hui que beaucoup de gens vont à Montaigne-Montesquieu parce que c'est l'endroit où il y a le service partiel. Si on peut aller chercher dans les différents endroits du Campus les étudiants, on évitera de saturer. Et les deux délibérations qui se suivent nous apportent une vraie amélioration sur ce secteur. Secteur qui pèse, je vous l'ai dit, plus de 100 000 étudiants. Il faut desservir ce secteur-là.

Alors, vous savez, au cours de cette mandature ou de la précédente, chacun d'entre nous ici, a sans doute, à un moment donné, voté par intérêt métropolitain (ou intérêt communautaire auparavant) peut-être des choses qui ne lui convenaient pas. On a toujours fait valoir l'intérêt métropolitain et je trouve qu'aujourd'hui une certaine abstention n'est pas tellement d'intérêt métropolitain. Cette Métropole se développera. Oui, Monsieur TOUZEAU, il y en a qui attendent. Moi, j'attends le BHNS qui devait être en service à l'heure actuelle. Il ne l'est pas, mais les habitants de mon secteur attendent, comme ceux de Saint-Médard et ceux de Saint-Aubin. C'est quand même 40 000 habitants, 70 000. Oui, le Pont Simone Veil met plus de temps que prévu, on attend, eh oui ! Ce n'est pas de notre faute puisque nous avons inscrit les crédits nécessaires. Donc, avec cette fin de mandature, et on sent bien que les élections approchent, posons-nous quand même la question, chacun d'entre nous, où est l'intérêt

métropolitain, car quand un secteur se développe et a des investissements, c'est bon pour l'intérêt général de la Métropole.

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

Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE : Monsieur le Président, chers collègues, concernant cette délibération qui souhaite donc créer une fourche de tramway vers la commune de Gradignan, je voudrais vous rappeler ce qui nous guide en matière de transport en commun : la pertinence du projet et du service apporté aux usagers, puis son coût et sa rentabilité économique dans un schéma structurant de déplacement sur une Métropole garantissant une égalité territoriale.

Or, concernant cette fourche qui nous est proposée, les chiffres nous interrogent sur la pertinence de créer un mode tramway. Tout d'abord, en termes de fréquence, le tram n'amène pas d'avantages concurrentiels avec une fréquence de 15 minutes en heures de pointe, en comparaison avec le TCHNS qui fait l'objet de la délibération suivante. Celui-ci, c'est 8 000 nouveaux déplacements et un report modal de 4 200 personnes pour 100 millions d'euros. Cette fourche de tram, c'est 6 000 nouveaux déplacements et un report modal de 3 500 personnes, soit 25 % de moins de services rendus pour un projet de 140 millions d'euros, soit 25 % plus coûteux. C'est-à-dire que nous avons dépensé 140 millions pour 6 km de tramway, soit 23 millions d'euros au kilomètre pour un transport lourd qui n'apportera pas plus de service ou de report modal qu'un BHNS.

Ce projet pose également un certain nombre de questions en particulier sur la saturation de la ligne déjà très utilisée aujourd'hui et sa fiabilité. Nous le savons, la priorité, c'est la fiabilité. Or, le tronçon Victoire/Campus concentre de nouveaux problèmes d'exploitation, et il est fort à croire qu'y ajouter une branche n'arrangera rien, malgré ce que vous venez de dire Monsieur DUPRAT.

Nous sommes également très dubitatifs vis-à-vis du départ de cette fourche juste après l'arrêt Doyen Brus et donc avant l'arrêt principal du Campus Montaigne-Montesquieu qui totalise 33 % des montées sur le campus, ce qui va engendrer une dégradation de l'offre au niveau de l'arrêt majeur du campus.

Nous nous interrogeons enfin sur la pertinence et le besoin de réaliser deux lignes structurantes pour Gradignan, très rapprochées, c'est-à-dire à 700 m de distance sur une grande partie de son linéaire, sans compter qu'avec ces deux projets cumulés avec le TCHNS, c'est 240 millions que nous mettons sur la table. À notre sens, il y a bien un doublon pour la desserte de la Ville de Gradignan alors que d'autres territoires mériteraient d'être desservis, comme cela a été rappelé précédemment. Au regard de ces enjeux, nous voterons contre cette fourche.

M. le Président Patrick BOBET : Merci. Max GUICHARD.

M. Max GUICHARD : Oui, Monsieur le Président, chers collègues, si mon ami Jean-François ÉGRON, Maire de Cenon, n'est pas là, il doit vraiment avoir un empêchement parce que je sais qu'il serait intervenu sur le fait que le projet initial Gradignan-Talence-Bordeaux-Cenon est désormais enterré. Alors, je ne vais pas m'exprimer comme lui, certainement que je vais employer des mots plus forts. Chacun a sa façon de s'exprimer. J'éprouve une grande colère, une grande colère à double titre : le non-respect des engagements pris envers des élus ici

présents et des maires, et l'opacité la plus totale sur cette décision d'enterrer cette ligne. Aujourd'hui, ce serait les boulevards qui empêchent. Il faut arrêter ! Donnez-nous les véritables raisons. Pourquoi le Pont Chaban ne sera pas utilisé de la manière dont il était prévu notamment avec le passage d'un TCSP (Transport collectif en site propre) ? Je soutiens bien entendu l'intervention, notamment cette partie-là, de Jean TOUZEAU, et bien sûr de mon amie Léna BEAULIEU. Je ne sais pas s'il s'agit de considérations électorales. Il y a quelques mois, j'ai émis un cri de colère face à mon ami LABARDIN qui reste mon ami parce que les aspects humains passent devant les aspects politiques, mais là, il a fait une faute. Ce n'est pas une erreur, c'est une faute, une faute sociale et une faute de rapport dans cette institution. J'en reste là.

M. le Président Patrick BOBET : Merci. Franck RAYNAL.

M. Franck RAYNAL : Oui, Monsieur le Président, mes chers collègues, beaucoup a été dit effectivement, mais je ne peux pas, en tant que Maire de Pessac, laisser passer un certain nombre de remarques, même si elles ont été d'ores et déjà retoquées ou rétablies par mon collègue Christophe DUPRAT.

Tout d'abord, j'ai été très étonné que, dans ce débat sur cette délibération, s'invite une pseudo-opposition entre les territoires de la Rive Droite et de la Rive Gauche. Je vous rappelle que je suis Vice-Président en charge de la proximité et, à ce titre, j'ai eu la chance, parce que c'était une chance, de parcourir toutes les communes et négocier les contrats de codéveloppement. Il est effectivement de mauvais goût de faire des comparaisons entre les contrats de codéveloppement de chaque commune, mais je peux vous assurer, et c'est quelque chose qui me semblait évident jusqu'à présent, qu'il n'y a pas de mauvais traitement infligé aux communes quelles qu'elles soient, qu'elles soient de la Rive Droite ou de la Rive Gauche. Il ne me semble pas qu'il y ait, à ce titre, un déséquilibre, et en tout cas pas une défaveur pour un quelconque territoire.

Ceci étant, je reviens à la délibération. Concernant Pessac et la pseudo-dégradation qui pourrait être issue de cette nouvelle extension de la ligne B, Christophe DUPRAT l'a dit clairement, il n'y a pas et il n'y aura pas de dégradation de la desserte ni de Pessac centre, ni de Pessac Alouette sur aucun des deux terminus existants. Christophe DUPRAT l'a encore dit, il y a des dispositifs techniques qui ont été améliorés et qui continueront de l'être. Ils permettent de voir qu'il n'y a pas de craintes à avoir sur une augmentation de l'usage des tronçons communs dès lors que les adaptations techniques sont présentes. Elles le sont désormais, et c'est pour moi un grand motif de satisfaction. Je suis totalement rassuré. Je l'étais déjà, je le redis publiquement.

Deuxième élément, sur le nombre de rames qui desservent aujourd'hui Pessac centre et Pessac Alouette. Il n'y a aucune diminution de ce nombre de rames. Et sur les six rames par heure qui sont sur le terminus partiel de Montaigne-Montesquieu, il y en a quatre qui iront desservir le terminus de Gradignan, ce qui en laisse deux en plus pour augmenter le service – on verra après selon les usages – vers un des terminus qui existeront à ce moment-là. Donc, il n'y a pas de dégradations. Il y a même encore, je dirais, une poire pour la soif, en tout cas une possibilité d'extension de la fréquence sur les différentes dessertes existantes ou à venir.

Je regrette d'ailleurs à ce titre, Monsieur DELLU, vous vous êtes fait le porte-parole de Gérard DUBOS, qu'il n'ait pas cru bon de venir défendre cette position lui-même dans cette séance.

Sur le fond toujours, il me semble qu'il y a aujourd'hui un consensus, et là, je me réfère également à tout ce qui a pu être présenté, je pense avec enthousiasme, en tout cas, c'était les propos de la Préfète, lundi, au moment de la signature du projet partenarial d'aménagement de l'OIM (opération d'intérêt métropolitain) Bordeaux Inno Campus dont j'assume la présidence par délégation du Président de la Métropole. Nous avons vu qu'une des conditions de réussite du développement de ce Quadrant Sud-Ouest qui comporte ce grand territoire de l'OIM est l'amélioration des dessertes de transport et celle-ci y contribue de manière manifeste. Cela a été dit, cela fait partie du PPA (Projet partenarial d'aménagement). Ce sont des éléments qui, aujourd'hui, ne font absolument plus débat. Ce sont des choses évidentes.

Donc qu'il y ait encore un débat, excusez-moi de le dire, d'arrière-garde, je trouve cela extrêmement étonnant aujourd'hui. Sans doute y a-t-il des considérations du fait de la proximité des échéances électorales, mais je le déplore personnellement.

Tous les étudiants vont pouvoir bénéficier d'une meilleure desserte du Campus par cette extension qui permet de mieux desservir la partie Sud et je rappelle qu'il y a aussi la livraison de l'espace multiservices du CROUS (Centre régional des œuvres universitaires et scolaires) qui sera également bénéficiaire de cette desserte-là. Je ne parle même pas évidemment des territoires aussi bien du Sud de Talence que de Gradignan qui vont pouvoir bénéficier de ce qui est à l'évidence d'intérêt général. En tout cas, c'est ainsi que la Ville de Pessac le voit lorsqu'elle est éclairée, et c'est ainsi que les élus de la majorité de Pessac le voient en votant clairement pour cette extension. Je vous remercie.

M. le Président Patrick BOBET : Merci. Emmanuel SALLABERRY.

M. Emmanuel SALLABERRY : Merci Monsieur le Président. Beaucoup de choses ont été dites. Je trouve assez regrettable d'opposer les territoires les uns aux autres et que l'on puisse voter par rive lorsqu'il s'agit d'un projet, à mon sens, d'intérêt général. Il y a des points d'attention et des points de visibilité en rappelant, et Franck RAYNAL vient de le faire, qu'une personne sur huit dans cette agglomération est concernée par le campus universitaire.

Il y a aussi un constat. Le tronçon entre l'échangeur 16 et le tourne-à-gauche devant KEDGE et l'avenue Pey Berland est l'un des tronçons les plus pollués de l'agglomération. Il y a donc urgence à agir.

Déçu également, car opposer même les deux projets, c'est méconnaître les origines et les destinations. On parle certes d'une desserte de Gradignan, mais aussi d'une desserte extraterritoriale à la Métropole. Les habitants concernés ont le droit, eux aussi, de gagner quelques minutes dans leur temps de trajet pour rejoindre le campus universitaire jusqu'au centre de Bordeaux.

Madame BEAULIEU, je vous confirme les chiffres, 135 millions d'euros, vous le verrez au mois de février, vont être à nouveau consacrés aux transports et plus particulièrement aux transports en commun. Je crois vraiment que le temps du tram, pour ce qui me concerne, n'est pas fini. C'est peut-être une différence majeure entre nous. C'est l'un des succès de notre agglomération avec un des réseaux les plus grands sur le territoire européen et le plus grand sur le territoire français. Mais notre agglomération doit encore, sur certains tronçons, avoir des extensions ou des créations de lignes, ne serait-ce que pour répondre, et c'est l'objet des deux délibérations à un constat : la desserte du campus, dont le tronçon Bordeaux vers le campus, est saturée. Le nombre de tramways qui passent aujourd'hui, toutes les 3 minutes 15, ne pourra pas être augmenté. Il apparaît très compliqué d'étendre, une nouvelle

fois, la longueur des quais. Christophe DUPRAT le rappelle souvent, il y aura 300 000 personnes supplémentaires à transporter à terme et elles mériteront de bénéficier encore de transports lourds. C'est pour cela que je crois au projet du RER métropolitain.

À Talence, nous avons eu de très nombreux échanges et je crois, ainsi que l'ensemble des élus majoritaires de la Ville de Talence, indépendamment des questions électorales qui ne doivent pas nous faire oublier l'intérêt général, que ce projet est très bon pour le territoire. C'est la raison pour laquelle sans aucun doute et avec la plus grande force, je voterai pour.

M. le Président Patrick BOBET : Merci. Michel DUCHÈNE.

M. Michel DUCHÈNE : Merci Monsieur le Président. Oui, c'est vrai, le temps électoral est un temps extrêmement intéressant qui permet des confrontations d'idées, mais il permet d'entendre quelques déclarations un peu particulières.

Moi, j'en retiens deux concernant ce débat, c'est celle de Madame CASSOU-SCHOTTE et celle de Madame BEAULIEU. Madame CASSOU-SCHOTTE s'inquiète de ces extensions, si on peut dire, de lignes de tram. Mais elle ne s'inquiète pas du fait que l'on amène le tram à l'aéroport parce qu'elle est élue de Mérignac. C'est quand même une déclaration un peu particulière que vous faites Madame. Vous êtes écologiste, vous demandez que les vols aériens soient réduits et en même temps, vous défendez et vous trouvez finalement très bien que l'on amène le tramway à l'aéroport. Amener des personnes prendre l'avion, cela vous paraît très bien. Par contre, la liaison domicile/travail, cela vous paraît très mal. Est-ce que derrière votre déclaration, il n'y a pas quand même une arrière-pensée un peu politicienne, électorale ? Oui, il peut aller à l'aéroport sûrement le tramway, mais il peut aller aussi à Saint-Médard, il peut aller aussi à Pessac, il peut aller à Gradignan. Je ne vois pas pourquoi il devrait aller spécialement à l'aéroport et pas dans ces communes-là.

Quant à notre collègue du parti communiste, Madame BEAULIEU, c'est assez extraordinaire ce qu'elle vient de dire. Elle s'inscrit, finalement d'une certaine manière, dans « Il faut en finir avec le tramway ». Je ne sais pas d'où est sorti ce mot. Est-ce qu'il est sorti de l'administration de notre établissement dans une démarche de réduction de nos dépenses ? « Il faut en finir avec le tramway ». Alors vous, vous dites quelque chose d'extraordinaire. On va arrêter le tramway, on va faire des pistes cyclables, on va faire du BHNS, et on ne peut être que d'accord avec vous, et tout d'un coup, hop, un métro. Expliquez-moi la cohérence, je ne la comprends pas très bien.

Deuxième chose, est-ce que vous avez lu cet article de SUD-OUEST de Bayonne-Anglet-Biarritz sur le BHNS ? J'ai pris le BHNS, j'ai fait le parcours parce que je trouvais cela très intéressant puisque l'on en défend un ici. Eh bien, à Bayonne, la voiture, le vélo et le piéton qui court, disons quelqu'un qui fait son footing va plus vite que le BHNS. C'est cela le renouveau des transports dans notre Métropole ? C'est le BHNS ? Le BHNS ne fonctionne que si on le met en site propre d'un bout à l'autre. Ah oui, oui, c'est très bien, mais il faut qu'il soit en site propre. Et c'est facile de le dire dans l'assemblée, c'est plus difficile de le défendre sur le terrain. Ce que je constate, c'est que dans la plupart des villes de France, le BHNS n'est généralement pas en site propre. Tout simplement parce que, sous la pression des riverains et surtout des commerçants, petit à petit, il est en site partagé, ce qui fait que peu à peu, il réduit sa vitesse. Et au bout du compte, il ne va pas beaucoup plus vite que les bus et il coûte assez cher. On nous a vendu le BHNS. Personnellement, je n'ai rien contre ceux qui sont présents ici, mais je trouve que c'est une imposture, le BHNS. Il faut continuer à faire des tramways. Vous le savez très bien parce que le réseau existe, parce que nous avons les ateliers, parce que nous avons l'infrastructure, parce que nous avons les technologies. Il faut continuer à faire du tramway et c'est ce qui marchera dans les années qui viennent, et il faut continuer à l'étendre.

Pour répondre à mes collègues de la Rive Droite, d'abord, j'ai l'impression qu'il y a un tramway sur la Rive Droite quand même. Il est même assez important. Il a été construit à l'époque en même temps que les travaux dans le centre de Bordeaux. Donc, il faut faire mieux, c'est sûr, mais on ne peut pas dire que cela se compare à d'autres communes qui ne l'ont pas du tout. Mais effectivement, il faut un tramway. Et je pense que l'équipe qui remportera les municipales à Bordeaux s'inscrira évidemment dans la construction d'un transport en site propre sur les boulevards. Le grand enjeu, c'est les boulevards et un transport en site propre. Et effectivement, on peut dire que Bordeaux a été un peu oubliée et que le fameux transport en commun de site propre, de type tram, BHNS, enfin plutôt espérons-le de type tram, qui irait de la gare Saint-Jean en irriguant la Rive Droite en finissant vers Ravezies, devra se réaliser un jour ou l'autre. Parce que d'un côté, on a Bordeaux qui construit, qui densifie et puis de l'autre côté, un certain nombre de maires qui ont voulu le tramway, qui l'ont obtenu et qui dédensifient. Alors, il va falloir un jour ou l'autre se mettre d'accord. Il n'y a pas la densité à Bordeaux et la maison individuelle en périphérie.

Juste une anecdote. Je me déplace souvent d'une opération à l'autre, et j'ai vu un maire qui - je tairai son nom - proposait, lui, de faire une densité inférieure, c'est-à-dire qu'il proposait de faire des sous-sols comme cela existe à Bordeaux. Les architectes lui ont fait remarquer que les sous-sols à Bordeaux qui sont habités, généralement, ce sont des jardins qui sont un peu plus bas que la rue. Lui, il pensait construire en sous-sol. C'est dire où on en est. Je vois un maire - Monsieur ANZIANI - qui se félicite de refuser tous les jours des permis de construire. Ce refus, c'est nouveau cela ! Jusqu'à maintenant, on a tous été très heureux de construire, de densifier et, là tout d'un coup, les élections arrivant, certains maires disent : « Moi, je refuse tous les jours des permis de construire, c'est fini. Je fais de la verdure. Je suis le plus écologiste de tous et vous allez voir petit à petit, je vais appuyer sur la tête des immeubles et ils vont rentrer dans la terre. » Soyons clairs, on est peut-être en campagne électorale, mais on n'est pas obligé de raconter n'importe quoi aux électeurs en particulier et en général, aux citoyens.

M. le Président Patrick BOBET : Mon cher collègue, il faut conclure s'il vous plait.

M. Michel DUCHÈNE : Je finis. Oui, il faut faire de la densité, mais il faut dire honnêtement aux habitants que nous en faisons depuis très longtemps, que nous sommes contents de faire de la densité, du logement, et si on ne veut pas aller plus loin, il faut donner des limites à notre agglomération, pourquoi pas. Ne pas aller au-delà d'un million d'habitants. Mais juste, il y a un petit problème pour ceux qui défendent le métro, c'est que le métro est intéressant à partir d'un million d'habitants, et si on est en dessous, ce n'est pas la peine de faire du métro. Alors, vive le tram et continuons à faire du tram. Pardon d'avoir été si long.

M. le Président Patrick BOBET : Merci. Mes chers collègues, on va poser un peu le dossier parce que j'ai pratiquement une dizaine de demandes de parole. Cela fait une heure que l'on est sur ce dossier. On en a quand même neuf à traiter. Alors, il est important, on est bien d'accord, mais essayez d'être concis, brefs, et de ne pas répéter tout le temps la même chose de tout ce qui a été dit avant vous. On peut s'associer aux propos, cela demande 30 secondes. Gérard CHAUSSET.

M. Gérard CHAUSSET : Oui, Monsieur le Président, chers collègues, je vais vous donner mon vote sur ces deux, voire ces trois délibérations puisqu'il y a après celle de Saint-Médard.

D'abord moi, je m'inscris en faux contre justement ce tramway *bashing* auquel on a à faire face depuis un certain temps. Donc, depuis des années, je défends la promotion du tramway. Cela ne veut pas dire que l'on ne doit pas faire d'autres modes évidemment. Le BHNS est intéressant. Il faut avoir un réseau qui soit hiérarchisé, mais le tramway n'est pas fini.

Michel DUCHÈNE a apporté un certain nombre d'arguments auxquels je m'associe. D'autre part, je reprendrai les propos qui ont été dits qui me semblent complètement incohérents. On ne peut pas dire : « Le tramway, c'est trop cher » et faire la promotion du métro. Cela, à mon avis, cela ne marche pas. Ce n'est pas cohérent. Les mêmes gens disent parfois : « On va amener le tramway jusqu'à Lacanau ». Donc, là, il faudra que l'on m'explique comment on va faire tout cela. On a aujourd'hui un réseau de tramway. L'extension vers Gradignan peut se discuter, comme tous les projets, mais quand on a un tramway et que l'on est à quelques kilomètres d'un nœud et d'un centre, moi, je dirai à beaucoup de gens qui ont voté, par exemple, pour la ligne D : « Il n'y a pas plus d'arguments pour faire la ligne D jusqu'à Eysines, voire au-delà que pour Gradignan. » La mairie d'Eysines, elle est à 9,100 km de Pey Berland et la mairie de Gradignan, elle est à 10 km, et il y a plusieurs milliers d'habitants en plus. Ce qui est valable parfois pour les uns est aussi valable pour les autres.

Alors, oui, on va dire : « Oui, vous avez changé d'avis. » Non. Il y a des projets qui changent. Moi, premièrement, je n'ai jamais été favorable au projet de liaison Gradignan par les boulevards jusqu'à Cenon parce que c'était un projet opportuniste qui voulait justement justifier la liaison tramway en allant sur les boulevards. Je regrette, quand on veut aménager les boulevards, on ne pense pas à l'aménagement de 40 %, on pense à l'ensemble de l'aménagement y compris Rive Droite. Là-dessus, je suis d'accord avec Jean TOUZEAU, et je pense que la concertation sur les boulevards aurait dû prendre en compte aussi cette partie. Cela, c'est un premier point. C'est vrai que la VAN (Valeur actualisée nette) sur Gradignan est légèrement positive. Je pense qu'il faut qu'il y ait des engagements de la Ville de Gradignan notamment pour densifier parce que l'on ne va pas faire non plus un tramway sans qu'il y ait des engagements. Il y a des villes qui se sont engagées dans des contrats d'axe. Cela, je pense que ce serait très intéressant. D'ailleurs pour toutes les extensions, il faut des contrats d'axe pour pouvoir justement amener des habitants, sinon cela ne sert à rien.

Sur la Rive Droite, je suis d'accord avec Jean TOUZEAU sur une partie de ses arguments. C'est vrai qu'il faut prendre en compte la Rive Droite. Elle est déjà prise en compte, mais insuffisamment. Je ne suis pas sûr que l'on aurait au bout du compte les mêmes solutions. Je pense que l'on a des petits désaccords. Donc, là-dessus, il faudrait voir cela de près. Après, sur les retards, dans tous mandats, il y a des retards. Même à Lormont, les Cascades, il y a des retards. Le projet des Quatre pavillons, il y a des retards. Les retards, ils ne sont pas volontaires. Là, on voit bien, par exemple, que sur le BHNS, c'est les commerçants de Caudéran ou un certain nombre d'habitants de Caudéran qui pénalisent les habitants de Saint-Aubin et de Saint-Médard sur le BHNS, c'est comme cela. En général, ce sont les Bordelais souvent qui sont contre les extensions d'ailleurs. On le voit encore aujourd'hui dans la presse avec Trans'Cub.

Je pense qu'il faut savoir raison garder sur ces différents sujets. En ce qui me concerne, j'étais en désaccord avec le projet sur les boulevards. Le TCHNS tel qu'il est proposé me convient. Je regrette que l'on n'aille pas jusqu'à Bègles. Je trouve que c'est dommage, mais je voterai quand même pour ce projet. On est toujours un peu dans la guéguerre entre les maires, mais bon, quand on reprend, par exemple - il faut toujours revenir sur l'histoire - l'extension du tramway de Saint-Médard par la piste cyclable que l'on soit contre ou pour, c'est bien aussi des maires qui se sont opposés à un moment. Ce n'est pas une chose nouvelle, mais c'est dommage que cela se passe ainsi.

Dernier point, sur cette extension de Gradignan, je mettrai une réserve sur le coût. Je pense que l'on est quand même sur un projet un peu onéreux et j'aimerais que l'on regarde à diminuer son coût. C'est vrai que l'on a des coûts du foncier. On a les mêmes sur un BHNS parce qu'un BHNS, en fait, a plus d'emprises qu'un tramway. Cela prend plus de place. C'est pour cela d'ailleurs que l'on ne le fait pas toujours en site propre parce que cela ne vaut parfois pas le coup de faire un projet si cher pour mettre au bout du compte un bus. Il faut regarder cela de près, mais je souhaiterais que l'on examine le coût. C'est la réserve que je mets sur ce projet, et donc, sinon je voterai favorablement sur la 20, la 21 et la 22. Je vous remercie.

M. le Président Patrick BOBET : Merci, Michel HÉRITIÉ.

M. Michel HÉRITIÉ : Oui, Monsieur le Président, chers collègues, moi, je voudrais intervenir, en plus je suis libre de toute préoccupation électoraliste puisque, dans deux mois, je ne serai plus élu municipal, ni élu métropolitain. Mais je ne peux pas rester taisant face à des propos qui considèrent que certains élus ont le sens de l'intérêt métropolitain et pas d'autres qui ne regardent que leur petite chapelle.

Je voudrais quand même donner un exemple récent sur la presqu'île, dans le cœur de la Rive Droite et notamment le cœur de la presqu'île, la commune d'Ambarès. Certains d'entre vous et certains collègues ont peut-être oublié que la commune d'Ambarès-et-Lagrave sort de 5 ans de travaux de la LGV (Ligne à grande vitesse) après 15 ans d'études, trente maisons détruites. S'il y a bien des territoires qui ont eu le sens de l'intérêt métropolitain, de l'intérêt départemental, de l'intérêt régional voire de l'intérêt national, ce sont bien des communes comme la mienne. Je tenais quand même à le rappeler parce qu'avec le temps, on a tendance à oublier ce qui a pu se passer auparavant.

Ensuite, moi, je fais mienne l'intervention de Jean TOUZEAU. Je ne redirai pas ce qu'il a dit sur la Rive Droite, je parlerai plutôt de la presqu'île. Certains d'entre vous aussi ont tendance à dire que la Rive Droite a le tramway. Oui, sauf que la presqu'île ne l'a pas, et lorsqu'il faut rejoindre le tram à la station de Bassens La Gardette depuis le cœur de la presqu'île, voire depuis le bout de la presqu'île, on met parfois 45 minutes pour arriver au tram. C'est-à-dire que l'on met plus de temps pour rejoindre le tram depuis nos communes que pour se rendre dans le cœur de Bordeaux.

Notre collègue Christophe DUPRAT faisait référence à ce qui s'était passé sur le mandat précédent et sur ce mandat. Je suis désolé, personne ne l'apprend aujourd'hui, moi, cela fait des années que je dénonce et encore récemment lors du vote du SDODM, que le SDODM ne prévoit rien sur les communes de la presqu'île. Si vous prenez la carte, c'est un blanc. C'est un grand blanc sur ce territoire pour améliorer les déplacements sur nos communes.

D'autre part aussi, je dis aujourd'hui de façon très libre que toutes les demandes que j'ai pu faire pour desservir, soit par un BHNS ou une navette directe, le tram, depuis le cœur de la presqu'île, se sont vu opposer des refus répétés. Moi je n'oppose pas la Rive Droite à la Rive Gauche, mais enfin le constat, il est là. On ne peut que constater qu'il y a des territoires qui sont moins bien desservis que d'autres. Alors, on parle bien sûr de l'amélioration de la desserte ferroviaire de nos territoires. C'est vrai que lorsque l'on m'a vendu le projet de la LGV, pour Ambarès en particulier, mais aussi pour la presqu'île, on m'avait vendu des sillons supplémentaires pour les TER. Je les attends toujours. Cela fait deux ans que la LGV est en service, je les attends toujours.

Cette amélioration de la desserte ferroviaire prendra du temps parce qu'il faudra travailler avec la Région et la SNCF. Les maires de la presqu'île ont rencontré le Président du Conseil régional, il y a quelques semaines. Nous allons rencontrer le Président de Bordeaux Métropole. Les choses semblent vouloir s'engager dans le bon sens, mais cela prendra du temps. L'amélioration de la desserte ferroviaire ne règlera pas, à elle toute seule, le problème des déplacements sur le territoire de la presqu'île. Cela veut dire que Bordeaux Métropole devra, une bonne fois pour toutes, prendre en compte cette problématique, car moi, je considère que malgré toutes les interventions et le combat que l'on a pu mener depuis toutes ces années, nous sommes un petit peu les laissés pour compte de la Métropole. Je ne me vois pas voter ces trois délibérations et donc, comme mes collègues, dans le sens de ce qu'a dit Jean TOUZEAU, je m'abstiendrai sur ces trois délibérations.

M. le Président Patrick BOBET : Bien merci. Monsieur JAY.

M. François JAY : Monsieur le Président, chers collègues, je trouve ces éléments insuffisants concernant la prospective technologique, c'est-à-dire l'avenir de la technologie concernant les transports. Je trouve aussi que c'est insuffisant concernant la dépense publique globale. Il manque également une étude plus approfondie sur les souhaits et les préférences de nos concitoyens en matière de déplacement. Je pense que beaucoup préfèrent se déplacer en voiture, et que l'on devrait réfléchir sur la durée d'utilisation des lignes éventuellement à construire et la durée d'amortissement.

En fait, on le voit avec ces problèmes entre les différents maires, on a besoin d'une réflexion globale, une synthèse de tout cela à l'échelle de la Métropole. J'ai peur que la pose de rails ne soit pas la bonne solution. C'est celle, bien sûr, qui nous vient naturellement à l'esprit parce que nous y sommes habitués. Nous avons déjà pourtant des signes forts qui nous indiquent que ce n'est pas l'avenir. Nous devons réfléchir à ce que seront les déplacements dans 20 ans quand il s'agit de sommes aussi importantes et de décisions qui impactent autant notre ville et ses habitants. Je pense aux expropriations. Je pense aux commerçants, riverains, etc. À mon avis, nous vivons une rupture. Il ne faut pas imaginer que les rails qui ont déjà été posés resteront en place des dizaines d'années comme ceux qui ont été posés au XIX^e siècle. Si ces rails avaient été posés en souterrain, si nous avions fait le choix du métro, ces rails, à mon avis, auraient une espérance de vie plus longue, une espérance de service plus longue. Mais installés dans les rues, ils seront en concurrence avec les véhicules sur pneus et vont devenir très vite, à mon avis, un obstacle au développement.

Quelles sont ces ruptures techniques ? D'abord, l'utilisation des portables qui permettent aux usagers finalement d'être en contact avec le système global et d'exprimer des besoins de déplacement. Vous voyez comment fonctionne Uber. On peut imaginer que les transports en commun généralisent cette utilisation. Il faut penser aussi les liaisons entre les utilisateurs et le service global de transport combinées avec des mini-véhicules sur pneus. Il y a déjà des minibus qui sont exploités par KÉOLIS qui manifestement s'intéresse à cette question. Les minibus n'ont pas d'itinéraire fixe et suivent la demande. KÉOLIS y réfléchit certainement, et beaucoup d'autres entreprises y réfléchissent. Les véhicules automatiques en site propre sont déjà opérationnels, c'est-à-dire sans chauffeur. Mais il existe déjà des véhicules opérationnels sans site propre. Cela veut dire que l'on pourra avoir une multiplication de véhicules. Donc, on peut imaginer un mode de transport dans lequel on n'oblige pas les utilisateurs à suivre des itinéraires obligés et des arrêts obligés.

À mon avis, tous les éléments qui permettent d'imaginer ce bouleversement sont devant nous. La voiture individuelle, à mon avis va disparaître aussi, remplacée par des véhicules utilisés ponctuellement en fonction des besoins. Le rapport entre le citoyen et le véhicule ne sera plus le même. La propriété du véhicule individuel va tendre à disparaître. Ce sera moins cher, moins contraignant et moins polluant.

Cette rupture technique risque aussi de bouleverser le rôle et le mode d'intervention des collectivités comme la nôtre. Nous voyons que le *free floating* est en train de ringardiser les VCub. Donc, il faut faire attention en dépensant l'argent public dans des investissements à long terme. Je pense qu'au contraire nous devrions préserver l'avenir en nous occupant d'abord des urgences. C'est une réponse aussi à Monsieur TOUZEAU. Parmi ces urgences, il y a les embouteillages. Ces embouteillages résultent en partie des aménagements qui ont été faits pour chasser la voiture de la ville, et il faut maintenant prendre une direction inverse. Si la voiture individuelle est condamnée à terme, ce n'est pas le cas des véhicules sur roues, au contraire. Ils vont connaître une nouvelle révolution et une nouvelle expansion ; celle que va leur permettre l'intelligence artificielle et le pilotage automatisé, qui permettra de faire exploser les débits des rues.

Donc, à mon avis, il vaut mieux investir dans l'amélioration de nos routes et de nos rues : la rocade, le transit international, les boulevards et les grands axes pénétrants, les accès aux zones d'activités économiques, les franchissements de la Garonne, notamment en souterrain. Je pense que c'est là-dessus qu'il faut réfléchir, et c'est là-dessus qu'il faut investir. Ayons un coup d'avance et préservons le portefeuille de nos concitoyens, c'est pour cela que je voterai contre.

M. le Président Patrick BOBET : Merci. Madame DELAUNAY.

Mme Michèle DELAUNAY : Monsieur le Président, mes chers collègues, d'abord je vais faire plaisir à ceux qui regrettent que l'on oppose les quartiers ou les territoires entre eux. Je vais les unir. Je m'excuse déjà de ce que je vais dire auprès de certains qui vont le comprendre. Bordeaux ne trouvera son équilibre social, culturel, universitaire, économique que quand elle considérera les villes limitrophes de la Rive Droite comme faisant partie de Bordeaux. Le fleuve ne doit pas être un boulevard de ceinture. Il doit être un trait d'union véritable comme c'est le cas à Paris. Alors, bien sûr, la jonction entre la Rive Droite et la Rive Gauche à Paris, s'est faite, il y a des décennies, voire des siècles, mais aujourd'hui, cela fait partie de l'identité et de la force de Paris. Je ne vais pas le détailler davantage, et les maires des trois villes auxquelles je pense, certainement, à la fois me comprendront et me pardonneront, car le jour où ce Grand Bordeaux sera l'image de Bordeaux dans sa diversité, dans sa force, et je dis bien sa variété culturelle et sociale, eh bien ces différences sociales seront amoindries de beaucoup, et Bordeaux gagnera en force et en prestige.

Je vais vous faire sourire pour certains. Il y a 60 ans à peu près, peut-être même un peu plus, que je porte cette idée en moi, et il n'est pas sûr que je la voie de mon vivant, mais je sais qu'elle se réalisera un jour. Vous voyez, j'ai une immense liberté de parole aujourd'hui. Je voudrais que certains d'entre vous portent cette idée dans les décennies à venir, peut-être dans les années à venir, et si je ne la vis pas, je voudrais qu'elle se réalise dans un avenir où il est encore possible de changer les choses, car il arrivera un jour où les séparations sociales, les traitements différents, les visions différentes des uns et des autres risquent de l'emporter. Donc, je fais ce souhait, et je voudrais que vous le considériez non pas comme un testament, je ne suis pas pressée, mais comme un testament politique.

M. le Président Patrick BOBET : Cela va être ma conclusion, je le reçois comme tel. Le testament politique, c'est la phrase que j'allais utiliser, mais vous l'avez dite. **Monsieur Alain SILVESTRE**.

M. Alain SILVESTRE : **Monsieur le Président**, mes chers collègues, je suis tout à fait d'accord avec **Michel DUCHÈNE** sur le BHNS. C'est un moyen de transport totalement archaïque, et très énergivore en plus. Je m'étonne toujours, je l'ai déjà dit ici, que l'on ne s'interroge pas sur les transports du futur et que l'on n'ait pas un peu d'imagination avec des transports qui coûtent quand même, pour des exemples comme les nacelles sur rails, dix fois moins cher à installer, qui sont dix fois moins énergivores, qui n'ont pas d'empiètement au sol important. Je m'étonne et je suis assez sidéré que l'on ne parle jamais dans nos débats des mobilités du futur. Donc, je le redis encore une fois : « On devrait quand même regarder un peu plus loin que ce que l'on nous présente régulièrement. ». Voilà, merci.

M. le Président Patrick BOBET : Merci. Alors, là, j'ai des reprises de parole. Donc, je vous demande d'être très brefs. **Max GUICHARD**.

M. Max GUICHARD : Très rapide. Au travers de l'intervention de **Michel DUCHÈNE** et de quelques autres, je m'aperçois, peut-être que je suis comme cela aussi, que l'on oublie les interventions des uns et des autres. Par exemple, **Michel DUCHÈNE** apprend aujourd'hui qu'il y a des élus qui sont contre la poursuite et le développement du tramway. Je m'excuse mais lors de la mise en décision de l'élargissement du tramway à Eysines, je suis personnellement intervenu sur le fait de dire : « Attention, réfléchissons à d'autres formes de transport que le tout tramway. » Cela fait quelques années, et ce n'était pas à la veille d'une élection municipale non plus.

Deuxièmement, le BHNS, bien entendu qu'il n'est utile que dans le cadre d'un couloir. Bien entendu, mais il y aurait un petit gosse ici, il dirait : « Monsieur Michel, autrement, on peut avoir le tramway à pédales aussi ». Je trouve que ce n'est pas très sérieux sur la prise en compte de cette richesse de débat qu'il y a dans cette maison, et il ne faut pas oublier les séances qui ont eu lieu. Merci.

M. le Président Patrick BOBET : Merci **Max GUICHARD**. C'est vrai que vous êtes un peu la mémoire de cette assemblée. **Madame Sylvie CASSOU-SCHOTTE**, même commentaire, soyez brève, s'il vous plaît.

Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE : Rapidement pour répondre à **Michel DUCHÈNE**, pour lui rappeler que je ne suis pas ici seulement comme Mérignacaise, mais comme Conseillère métropolitaine, et que je me soucie des décisions qui se prennent à l'échelle d'une Métropole dans un souci d'égalité territoriale, d'une part. D'autre part, je ne suis pas contre le tramway, bien évidemment. Nous avons voté pour le tramway sur l'aéroport, mais l'aéroport, ce n'est pas simplement l'aéroport pour les personnes qui prennent l'avion. Vous oubliez que c'est quand même une zone industrielle importante, une zone économique, et nous sommes là dans un schéma de domicile/travail. Et puis nous sommes opposés, et ce n'est pas nouveau, c'est comme pour Saint-Médard, dès lors que l'on fait le choix d'un BHNS, à aller sur un tramway pour les raisons que j'ai énoncées tout à l'heure.

M. le Président Patrick BOBET : Merci. Même commentaire à **Jean TOUZEAU**.

M. Jean TOUZEAU : Très rapidement, et en réponse à quelques interventions.

D'abord à Gérard CHAUSSET. Le projet des Cascades, c'est un projet privé. Là, on est dans l'action publique. Je ne me suis pas tourné vers la Métropole en disant simplement : « Financez les Cascades, il y en a pour 25 millions. » Par contre, au privé, je dis : « Il faut prendre en compte les demandes métropolitaines sur l'habitat pour les jeunes, logement étudiant, etc. » Donc, ne mélangeons pas les choses, c'est pour cela que c'est long et, notamment sur le fonctionnement, je souhaite vraiment que le privé le prenne en compte.

Deuxième remarque, je n'ai jamais, me semble-t-il - et les maires de la Rive Droite non plus - fait défaut à l'esprit de solidarité, je voudrais le dire à un certain nombre de collègues maires, à la solidarité métropolitaine. Et lorsque nous nous abstenons aujourd'hui, c'est que nous souhaitons véritablement que de nouvelles orientations puissent être portées pour répondre vraiment d'une façon très concrète. Il a été fait allusion, par exemple, à la pollution sur ces parties. Venez simplement sur un certain nombre de secteurs, et voyez où sont les zones rouges.

Troisième point, la liaison Ravezies - Gare de Cenon, ce n'est pas un luxe. C'est indispensable.

Quatrième point pour ne pas être trop long, Monsieur le Président, lorsque j'étais étudiant à Talence et que je parlais de Lormont en bus, je mettais une heure. Un jeune d'Ambarès aujourd'hui qui prend la Liane 7 - je l'ai prise - ou qui prend la nouvelle ligne mise en place met une heure. Je dis bien : « Je mettais une heure. Aujourd'hui, le jeune d'Ambarès continue à mettre une heure ». Vous ne pensez pas quand même que nous avons le devoir d'exprimer très simplement la demande d'une mobilisation urgente ?

M. le Président Patrick BOBET : Merci. Alain ANZIANI.

M. Alain ANZIANI : Je voudrais commencer par demander à Monsieur le Président et à mes chers collègues d'excuser mon intervention. Je n'avais pas prévu d'intervenir. J'écoutais avec beaucoup d'intérêt ce qui a pu être dit. Ce que Michel DUCHÈNE a dit, par exemple, sur le BHNS m'intéressait. Ce que le Maire de Talence a dit sur le tramway m'intéressait, et je partage d'ailleurs les propos qu'il a pu tenir. Et puis, tout d'un coup, je ne sais pas, un moustique ou un frelon asiatique a dû piquer Michel DUCHÈNE, et me voilà pris entre deux caricatures. D'un côté, Michel DUCHÈNE me reproche d'être un maire qui refuse des permis de construire. Mais de l'autre côté, son ami Thierry MILLET, tous les jours, plusieurs fois par jour, me reproche d'être un maire bétonneur. J'arrive difficilement à comprendre ces contradictions. Mais je voudrais quand même dire qu'il y a quelque chose que je veux comprendre : c'est la population. Ce que je sais, comme beaucoup de maires d'ailleurs, il ne faut être ni sourd, ni aveugle, c'est que notre population en a ras le bol de l'urbanisation excessive à laquelle nous assistons. Elle a peut-être tort. Peut-être qu'effectivement, il faut construire. En tout cas, il y a un ras-le-bol. Et nous sommes en démocratie. Et quand on est en démocratie, on écoute ce que la population dit, même quand c'est contraire à ses propres positions.

J'ai envie de dire, en même temps, que c'est faux ce que dit Michel DUCHÈNE. À Mérignac, demandez à votre ami Thierry MILLET, on construit. On construit où ? On ne construit pas n'importe où et n'importe comment. D'abord, on construit là où il y a le tramway qui passe, justement pour offrir une alternative à la voiture, et on construit sur l'axe Marne-Soleil. Je montrerai les tracts de Thierry MILLET et d'autres. Et puis, non seulement on construit, mais

également on assure du logement social puisque l'on respecte à chaque fois les 35 % de logements sociaux.

Mais j'ai envie de remercier Michel DUCHENE parce que, maintenant, à chaque fois que j'aurai une attaque de M. MILLET ou d'autres, je pourrai le citer, et pour moi, c'est un renfort tout à fait intéressant.

M. le Président Patrick BOBET : Merci. Monsieur le Maire de Bordeaux.

M. Nicolas FLORIAN : Oui, juste deux minutes. Je ne voudrais pas, mes chers collègues, que nous donnions l'image, notamment à celles et ceux qui n'habitent pas sur notre territoire, que l'on ne se préoccupe que de nos propres intérêts. Je n'ai pas assisté à toutes les contributions orales des uns et des autres, mais j'en ai bien compris la teneur. Prenons garde à ce qui a été exprimé, il y a quelques semaines, quelques mois sur cette Métropole qui aurait une vision un peu nombriliste des choses, que ce soit sur le logement, sur les mobilités, et que l'on vive dans une forme d'autarcie et de concentration. Donc, attention quand même à ce que l'on peut exprimer à l'extérieur. Il faut aussi se rappeler que toutes ces questions de partenariat, d'équilibre territorial à l'échelle de l'aire urbaine, et pas simplement de Bordeaux Métropole, ne doit pas être qu'un discours. Cela doit aussi se traduire par des actes. C'est là un nouveau chapitre qui s'ouvrira dans quelques semaines. Attention sur le message public que nous exprimons afin de ne pas donner l'impression de ne nous concentrer que sur nos propres problématiques, même si elles sont évidentes et essentielles, et que l'on n'enterre pas trop vite avec cette période électorale tous les discours et les belles intentions que nous avons affichés pendant des mois et des mois, s'agissant de la fracture territoriale, et notamment sur les questions de mobilité avec ce qui se passe aux portes de l'agglomération.

M. le Président Patrick BOBET : Merci. Monsieur le Rapporteur, peut-être, veut donner quelques éléments de synthèse et je conclurai, bien sûr.

M. Michel LABARDIN : Monsieur le Président, chers collègues, tout d'abord, je voudrais remercier les services de la Direction Générale Mobilité pour le travail considérable qui a été fait sur ces dossiers, comme sur d'autres. C'est un travail qui a été mené de façon exemplaire, au plus proche et à l'écoute des habitants avec à la fois une grande technicité, un souci de résorption des remarques qui étaient faites. Donc, un coup de chapeau à nos services qui ont extrêmement bien travaillé.

En quelques mots parce que c'est difficile de répondre à tous et puis différents intervenants se sont répondu entre eux. Je crois que ce projet sur le campus universitaire de Talence et de Gradignan en associant Pessac évidemment a suscité beaucoup de débats, et c'est heureux, et vous avez raison, Gradignan est une belle ville qui mérite d'être bien desservie. Certains considèrent que c'est une ville un peu confidentielle sur le plan politique, sans doute, mais aussi sur le plan du territoire. Une belle ville au fond de la Métropole, beaucoup d'espaces verts. On est tranquilles, nichés dans la nature. Même si certains d'entre vous viennent dans une grande enseigne d'habillement fort connue, vous y viendrez bientôt en tram. Certains considèrent qu'il n'y a pas beaucoup de densité et que finalement aller desservir ce territoire-là n'est pas d'une grande opportunité. Je répondrai que cette ville de 26 000 habitants sur le domaine universitaire, fréquenté et utilisé par beaucoup d'étudiants, se dote d'une zone d'aménagement concerté, cela a été dit, c'est dans la délibération qui, dans un proche avenir, va nous amener à équiper la centralité de 1 000 logements supplémentaires. Il y a quelques jours, nous sommes convenus avec le CROUS (Centre régional des œuvres universitaires et

scolaires) sur le territoire de Gradignan, intra et extra rocade, de la construction de 650 logements étudiants, plus une cinquantaine, ces derniers jours, d'une résidence rachetée par un bailleur pour faire du logement étudiant. Je rappellerai que je suis maire depuis 2003. Il y avait 13 % de logements conventionnés. Aujourd'hui, nous sommes à 22 et, avant 2025, nous serons à 25 % de logement social. Nous avons fait le travail.

Je rappellerai aussi, et c'est ma sensibilité, ayant l'honneur de présider le SYSDAU (Syndicat mixte pour le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme), les débats à l'intérieur du SCoT (Schéma de cohérence territoriale) sur la question des mobilités qui font qu'aujourd'hui on ne peut plus parler de territoire métropolitain et de territoire extra-métropolitain. C'est l'aire métropolitaine qui souffre de problème de congestion, et c'est à cette échelle-là qu'il faut trouver les solutions de mobilité. Je pense que ce projet y répond en solidarissant l'intérêt du territoire universitaire en forte expansion, l'intérêt d'une centralité qui se développe, et l'intérêt de l'aire métropolitaine.

Alors, évidemment, cela paraît toujours coupable de promouvoir un projet sur sa commune, et on peut être facilement accusé de ne pas promouvoir l'intérêt métropolitain. Je me sens tout à fait exempt de cette critique parce que je pense avoir défendu l'intérêt métropolitain. Il flotte comme un esprit testamentaire, ce matin, ici. Ce n'est pas l'heure pour moi, mais je dirai simplement que nous avons défendu l'intérêt métropolitain. Il est défendu dans ce projet-là. Il a été évoqué à plusieurs reprises l'opposition des territoires. Je pense que c'est un risque et que, finalement, le vote négatif, l'abstention ici ou là, alors même que globalement, et je le dis au groupe Communauté d'avenir, nous avons soutenu tous les projets d'investissement en matière de transports collectifs. La solidarité du groupe Communauté d'avenir à tous les projets montre peut-être qu'il y a un avenir pour cette communauté. Je pense que c'est regrettable d'opposer les territoires parce que c'est un risque permanent, et je le vois poindre. C'est très dommageable parce que ce n'est pas ainsi que je me représente l'esprit et l'engagement métropolitains.

J'ai été interpellé par Max GUICHARD. C'est la deuxième fois, et au-delà de la considération mutuelle que nous pouvons avoir, j'écoute ses paroles. Il parle de faute, bigre ! Quelle faute ? Celle d'avoir défendu, en effet, un projet inscrit au Schéma directeur des mobilités métropolitaines Gradignan, Pellegrin, les boulevards, Chaban Delmas, Cenon Pont-Rouge. Inscrite au schéma, c'est une ligne que j'ai défendue, et je garde les mêmes convictions. Je l'ai défendue parce qu'elle était très productive, parce qu'elle annonçait 76 000 voyageurs/jour, et parce que, dans une délibération à laquelle je n'ai pas touché une seule virgule, il était dit qu'elle seule permettait d'atteindre les objectifs du Plan Climat de 15 % de report modal. Vous dites : « Quelle est la raison ? » En réalité, la difficulté d'insertion de tous les modes, l'accroissement de la congestion urbaine, l'écart de temporalité entre le projet de renouvellement urbain et architectural des boulevards porté par l'ancien Maire de Bordeaux et l'actuel Maire de Bordeaux rendaient difficile cette compatibilité entre le projet de transport et le projet urbain. Ce qui amène à la mise à plat aujourd'hui de cette large concertation. Je garde mes convictions, pour autant ce projet n'a pas pu voir le jour, et chacun sait que vis-à-vis du Maire de Bordeaux d'alors, Président de la Métropole, Alain JUPPÉ pour qui j'ai la plus grande estime, j'ai eu des justes oppositions par différence de conception de vue sur le projet, mais c'est ainsi. Il faut donc avancer sous d'autres modes sans opposer, et sans oublier aucun territoire. C'est la raison pour laquelle, j'ai dit tout à l'heure en introduction, qu'il fallait prendre en compte le territoire Sud des boulevards Talence- Pessac – Gradignan - Domaine universitaire comme il faut prendre en compte le territoire Nord, et notamment la liaison Cenon Pont-Rouge, Pont Chaban-Ravezies.

Voilà Monsieur le Président quelques éléments sur lesquels je souhaitais réagir. Je crois que c'est un bon projet qui apporte une solution de mobilité qui ne peut se lire et se comprendre que par rapport aux autres projets, le deuxième tout à l'heure, mais celui de Saint-Médard et les projets que nous aurons. Le BHNS circulaire extra rocade, c'est le maillage du réseau qui finit par produire de l'effet, le TER (Train express régional), la réouverture de la Gare de la

Médoquine. Bref, la liste est longue des projets que nous avons non pas dans une considération rétrécie qui consiste à dire : « Tout cela, c'est fini, il faut passer à autre chose » parce qu'il n'y a jamais de définition de l'autre chose. Ce que nous savons, c'est qu'il faut additionner toutes les solutions, tous les modes, tous les usages, toutes les pratiques, et c'est ce qui finit par produire de l'effet.

De ce point de vue-là, je pense que ces projets méritent des solidarités conjointes, et non pas des replis sur des positions qui ne sont que transitoires parce qu'au fond le dernier mot, c'est celui des habitants qui nous ont dit massivement sur ce projet : « Faites-le et faites-le rapidement. » Et effectivement Alain ANZIANI l'a rappelé, nous sommes en démocratie. Au nom de quoi et de quelle posture nous passerions par pertes et profits les milliers de contributions qui s'expriment pour dire : « Faites quelque chose pour nous en matière de mobilité. ». Je vous remercie.

M. le Président Patrick BOBET : Merci. Par esprit républicain, sans jeu de mots et surtout par esprit démocratique, je donne la parole à Thierry MILLET, mais juste une minute, s'il vous plaît. Merci.

M. Thierry MILLET : Oui, c'est simplement pour remercier notre collègue, Monsieur ANZIANI, de porter une attention toute particulière au courrier que je diffuse aux Mérignacais, mais je ne voudrais pas que la caricature l'emporte. Bien entendu, on ne peut être que favorable à la production de logements. Ce que nous dénonçons, c'est une production excessive d'urbanisme. Quand on engage la ville sur un mandat sur une production de plus de 9 000 logements, ce qui correspond quasiment à une croissance de 30 % de la population, c'est excessif. Et ce que nous dénonçons en particulier, c'est que cette urbanisation est loin de se limiter aux zones qui sont desservies par le tram. Voilà, je m'arrête là parce que nous ne sommes pas en Conseil municipal ni en campagne électorale ici.

M. Alain ANZIANI : Monsieur MILLET, vous savez que c'est faux. Je vous propose de prendre un café avec Monsieur DUCHÈNE, pour en parler à l'issue du Conseil.

M. le Président Patrick BOBET : Merci. Je vais mettre aux voix dans deux petites secondes. Moi, ce que je voudrais dire en conclusion, de façon extrêmement simple, c'est que j'ai entendu beaucoup d'arguments. Les arguments, je les entends. On est pour, on est contre. On peut tout à fait les partager même très souvent. Je suis moins dans cette dynamique quand on oppose les territoires. Là, cela me peine. Cela me terrifie parfois parce que ce n'est pas l'objet de cette assemblée ici. Ce n'est pas le sentiment que j'ai voulu donner depuis 10 mois de présidence vis-à-vis de la Rive Droite. Ce n'est pas du tout dans cet esprit que j'ai travaillé, bien au contraire. Le GPV (Grand projet de ville) existe. Nous avons même l'intention de le prolonger d'une certaine manière. On a créé hier soir une OIM de la Rive Droite. Donc, je ne vois pas tellement la manière dont les choses pourraient se dérouler différemment que cette association systématique entre les deux rives, et ce partage et cet échange réguliers entre les deux rives. Cela m'ennuie beaucoup.

Dernier élément du même ordre, quand Alain JUPPÉ a lancé la grande prospection Bordeaux 2050, vous avez eu la très bonne idée, Mesdames et Messieurs les Maires de la Rive Droite, de vous réunir tous pour apporter votre contribution. C'est une excellente idée. Et je ne crois pas très sincèrement avoir vu de votre part une demande impérative d'un tram ou d'une mobilité particulière. Je ne crois pas que cela ait été demandé. Si c'était le cas, je retire mon propos, mais je ne crois pas que ce soit le cas. Tout cela pour vous dire que vous êtes écoutés, c'est évident. Vous êtes entendus. Vous êtes considérés, c'est la moindre des

choses, et moi, c'est ce que j'essaie de faire depuis 10 mois donc je suis quand même étonné, et je conclus tout de suite en reprenant un adage que les gens de terroir connaissent bien « Il y a toujours de bonnes raisons, et il y a souvent des mauvais prétextes ». Chacun aujourd'hui va choisir son camp entre les bonnes raisons et les mauvais prétextes. Je vous laisse libres et juges de votre choix.

Majorité

Abstention : Monsieur EGRON, Monsieur TOUZEAU, Monsieur HERITIE, Monsieur PUYOBRAU, Monsieur TURON, Madame ZAMBON, Monsieur DELLU, Madame FAORO, Madame LACUEY, Monsieur SILVESTRE, Madame TOURNEPICHE, Madame AJON, Madame DELAUNAY, Monsieur FELTESSE,

Contre : Monsieur ROSSIGNOL-PUECH, Madame CASSOU-SCHOTTE, Monsieur HURMIC, Monsieur JOANDET,

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

**Monsieur DUBOS,
Monsieur JAY**

M. le Président Patrick BOBET : Je vais vous demander d'être brefs pour les deux autres affaires parce que quand même tous les arguments ont été donnés. Monsieur le Secrétaire va ouvrir la deuxième délibération. Je souhaite que le débat soit ultra-court parce que l'on vient d'avoir les échanges. On est bien d'accord ? Monsieur le Secrétaire, vous avez la parole.

M. Michel DUCHÈNE : Oui, Monsieur le Président, Fabien ROBERT a dû partir, je le remplace. Nous passons donc à la délibération n°21, Monsieur LABARDIN.

M. LABARDIN

**(n°21) Communes de Bègles, Bordeaux, Gradignan, Pessac, Talence et Villenave d'Ornon
Amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS) -
Arrêt du bilan de la concertation - Information - Approbation**

Michel LABARDIN présente le rapport.

M. le Président Patrick BOBET : Merci beaucoup. Monsieur Clément ROSSIGNOL-PUECH.

M. Clément ROSSIGNOL-PUECH : Oui, Monsieur le Président, mes chers collègues, à notre sens, il y a aujourd'hui dans notre agglomération plusieurs priorités qui doivent guider nos projets de transport en commun. Tout le monde est d'accord pour dire que la mise en place

de liaisons circulaires permettant de pallier notre réseau aujourd'hui en étoile doit être une priorité, et je rejoins les demandes des collègues de la Rive Droite.

Également, la multiplication des bus express en site propre, BHNS. Je ne comprends pas ce *BHNS bashing* d'ailleurs puisque le BHNS, il peut être aussi efficace que le tramway, et bien moins coûteux. Je vous rappelle que pour le prix d'un kilomètre de tram, on peut faire 4 km de bus en site propre, que ce soit en investissement ou en fonctionnement. Le vrai enjeu de l'agglomération dans les années à venir, va être le maintien et l'entretien de notre réseau de tramway qui est le plus grand français déjà actuellement.

Si nous continuons à développer le tram, moi, je ne suis pas contre le tram, au contraire, le tram, c'est très bien, mais au bout d'un moment, il faut avoir tous les outils en main. Il nous manque l'outil du BHNS qui est pertinent pour une zone donnée, donc développons le BHNS. Dans le cas particulier actuel, il est pertinent, et c'est pour cela que nous avons soutenu ce projet, mais en BHNS. D'ailleurs, les discussions de ce matin qui durent depuis à peu près deux heures et demie montrent qu'il y a urgence de revoir notre SDODM, Monsieur le Président, notre schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains. À l'ouverture de la prochaine mandature, nous devons remettre sur l'atelier ce SDODM pour redéfinir collectivement des priorités.

Nous avons soutenu ce projet de TCHNS qui correspond aux attentes d'autant plus que, cela a été dit, plus de 80 % du tracé est en site propre. La première phase de concertation a abouti à la conclusion qu'il y a un grand nombre de personnes qui souhaitent une jonction supplémentaire vers le tram C : le Maire de Bègles bien sûr, le Conseil municipal, les Béglaïes, mais pas seulement. C'est la concertation de la première phase qui a fait que notre Conseil a voté, il y a quelques séances de cela, l'extension de la concertation vers le tram C et la gare de Bègles.

En effet, pour répondre aux objectifs de déplacements circulaires, il faut relier les lignes de tramway, les lignes A, B et C. C'est pour cela que nous l'avons portée très fortement.

Quand on regarde les tracés, c'est le B4 qui clairement était le plus ambitieux et le plus plébiscité par la concertation, les deux, et également le plus rentable. La fréquentation estimée était la plus importante. Le B4 c'est vers la gare de Bègles, le Lycée Vaclav Havel et le tram C. Le report modal était le plus ambitieux et le ratio coût/km était inférieur à pratiquement tous les scénarii, et également un meilleur gain de temps estimé tout en ayant un bilan socioéconomique extrêmement favorable.

Bref, ce scénario B4 qui reliait les trois lignes de tram était le plus plébiscité par tous les citoyens pratiquement de la concertation. D'autant plus que, cela a été dit, la concertation a été très large, avec une grande mobilisation, pratiquement 1 000 participants aux réunions publiques, et plusieurs centaines, 600 contributions écrites.

On voit bien, et c'est écrit dans la délibération, que c'est le scénario B1 bis qui ne comporte pas de jonction avec la ligne C, ni avec la gare de Bègles, qui est choisi au regard d'un enjeu d'insertion sur l'avenue Bourlaux puisque, cela a été signifié dans la délibération, il y aurait à peu près 12 contributions contre le précédent. Il y aurait des places de stationnement qui seraient supprimées pour à peu près 12 riverains. Donc, nous comprenons l'enjeu des riverains, mais je pense qu'au regard de l'ambition et de l'importance d'avoir des liaisons circulaires, nous ne prenons pas la bonne décision ce matin.

En effet, nous devons également relier les gares puisque ce TCHNS avec le scénario B4 permettait de relier la gare de Bègles à la gare de la Médoquine qui va bientôt rouvrir. L'idée aussi de la gare de Bègles, c'est quoi ? C'est que les habitants de Langon, hors Métropole,

peuvent en train, en TER, arriver à la gare de Bègles, puis ensuite, prendre ce TCHNS pour aller vers le campus et le CHU (Centre hospitalier universitaire), les plus grands bassins d'emploi de l'Ouest de l'agglomération pour un temps en TCHNS de 15 minutes. Actuellement, il faut prendre la Corol 34 plus la ligne 8. Quarante-cinq minutes. Trois fois plus de temps. Donc, là, il y avait un vrai gain de temps. Il y a une vraie pertinence de ce projet.

Et en plus, cette Corol 34 qui est citée dans la délibération, il est proposé de renforcer sa fréquence. Très bien, évidemment, on peut être favorable puisque pour l'instant, elle est de 20 minutes, et il y a une progression extrêmement importante de sa fréquentation, +20 % entre 2017-2018, et à nouveau +20 % entre 2018-2019. Cela vient plaider pour changer de mode, et avoir un mode plus conséquent comme le BHNS que nous appelons de nos vœux. Augmenter la fréquence, c'est bien, mais je pense que d'abord, ce n'est pas le même tracé, il n'y a pas de liaison directe vers le CHU, ni vers le campus, et en plus, je pense qu'il faut changer de mode. Il faut un mode lourd, type BHNS.

Voilà les raisons pour lesquelles le compte n'y est pas, à nos yeux. Nous devrions suivre les résultats de la concertation et aller jusqu'à la gare de Bègles pour avoir un vrai début de liaison circulaire. J'entends bien que nous avons un début de liaison puisque ce TCHNS ou BHNS, il arrive jusqu'à la frontière entre la ville de Talence et la ville de Villenave-d'Ornon, et puis il s'échoue un petit peu telle une baleine, sans aller jusqu'au bout. Donc nous allons continuer à nous battre pour faire en sorte que cette liaison de bus à haut niveau de service, de bus en site propre puisse aller jusqu'au tram C et la gare de Bègles. En conséquence, nous allons nous abstenir sur ce dossier.

M. le Président Patrick BOBET : Merci. Pour que l'on comprenne bien, le B1 bis n'obère pas, n'interdit pas à terme le B4. Il faut quand même que tout le monde comprenne bien cela. C'est l'amorce du B4. Alain JUPPÉ s'est engagé puisque vous y faites référence - c'était au mois de décembre 2018, il y a un an - à étudier ce tracé bien sûr, ce que nous avons fait, ce que nous faisons, en précisant tout de même, et j'ai sous les yeux ce qu'il a dit clairement : « Je ne souhaite pas retarder l'ouverture de la concertation sur le travail que nous avons fait. Votre position - c'est à vous qu'il s'adressait - n'est pas contradictoire avec les liaisons donc on peut l'étudier en parallèle. Si par miracle on était prêt au mois de mars, on pourrait l'intégrer dans le dispositif. Si on n'est pas prêt, on continuera à l'étudier, et on le rajoutera par la suite. » On est dans cette dynamique. Je ne trahis pas sa pensée, je la lis. C'est encore plus simple. Donc, nous sommes bien cadrés là-dessus. Mais comprenons bien tous que le B1 bis que l'on propose n'empêche pas, à terme, un jour ou l'autre quand le Maire de Villenave-d'Ornon aura peut-être évolué dans ses positions, de réaliser le B4. Il y a des maires qui évoluent, j'étais contre la ligne D, vous le savez très bien, il y a 15 ans pour un tas de raisons, mais on évolue parfois. Donc imaginons que cela puisse se faire aussi, ce n'est pas une décision qui interdit à terme le B4. Que les choses soient très claires.

Monsieur le Maire de Villenave-d'Ornon et Monsieur Christophe DUPRAT ensuite.

M. Patrick PUJOL : Oui, merci Monsieur le Président, mes chers collègues. Je suis obligé quand même de prendre la parole par rapport au dossier. À l'origine, la ville de Villenave-d'Ornon était très peu concernée par le projet qui touchait surtout Gradignan et Talence à travers la desserte de leurs quartiers Politique de la ville, ce qui est tout à fait essentiel. Par le biais d'une nouvelle délibération, nous avons été associés à une option d'élargissement de la concertation à la commune de Bègles sur la base d'une proposition qui consistait à connecter Talence, Bègles via Villenave-d'Ornon.

Je précise « via Villenave-d'Ornon » parce que très accessoirement, Villenave-d'Ornon se situe entre ces deux communes. Dans ce cadre, il ne me semblait pas totalement inutile que l'avis de la commune dont j'ai la responsabilité soit connu et pris en considération. Cet avis est simple, il a été validé à l'unanimité des membres du Conseil municipal le 29 octobre dernier, majorité et opposition réunies. Notre position est la suivante : les scénarios T1, B1 et B1 bis ont été privilégiés du fait de leur impact bien moindre sur les zones économiques de Madère et Chanteloiseau, et même que sur un certain nombre de quartiers pavillonnaires. Ce ne sont pas quelques places de parking demandées par les entreprises, mais de nombreuses places de parking. À l'évidence, le trajet B2 et B2 bis jusqu'à l'échangeur 17 permet de desservir au plus près le quartier de Thouars et demeure dans la même orientation d'ensemble que les précédents. Donc, nous n'y sommes pas opposés.

Il me faut préciser aussi qu'il est hors de question qu'après avoir attendu la requalification de l'Avenue Édouard Bourlaux pendant 15 ans, je dis bien 15 ans, avec un début de travaux qui commence à peine ces temps-ci, nous nous amusions encore à décaler les choses dans le temps parce qu'une idée vient de surgir quelques mois avant les élections.

Le motif pour lequel nous avons rejeté cette idée, c'est que l'on doit bien avoir moyen dans cette Métropole d'améliorer certaines choses sans nécessairement que cela se fasse à chaque fois à coup de millions d'euros.

Je ne me vois pas dire aux gens le jeudi que nous devons faire attention, que les moyens manquent, que les dotations se raréfient et que l'on ne pourra pas faire ceci ou cela, et voter le vendredi des dossiers où l'on jongle allègrement avec les millions sans avoir au moins étudié, je ne demande pas la lune, des solutions beaucoup moins onéreuses. En tout cas, je ne fonctionne pas comme cela, et j'essaie de rester le même dans ma commune et dans cette assemblée.

Alors, doit-on obligatoirement dépenser encore des sommes considérables pour pouvoir relier efficacement les lignes A, B et C en partant de la gare de Bègles ? Parce que je crois que c'est cela le but, c'est relier les trois lignes de tram. Je vous dis : « À mon avis, non. » Mais je ne suis pas opposé sur le fond évidemment à la liaison de ces trois lignes, et donc, je veux que mon ami Clément ROSSIGNOL-PUECH l'entende.

Reliant l'Est à l'Ouest, il existe bien aujourd'hui la Corol 34 qui relie Bègles au Haillan, et c'est ce que l'on appelle une ligne structurante. Cette ligne est aujourd'hui cadencée à 20 minutes, voire à 30 minutes selon les horaires dans la journée. Aujourd'hui, sur le tronçon qui nous intéresse, les temps de parcours sont de 17 minutes en heures creuses, et de 21 minutes en heures pleines, soit au niveau de la moyenne de déplacement de l'ensemble des lignes de transport en commun de notre Métropole. Ces chiffres et ces temps de parcours accréditent l'hypothèse d'une mise en cadencement à 10 minutes, voire moins de la Corol 34 pour presque 0 euro. Et cela peut se faire. On peut augmenter le cadencement, mais pas sur la totalité du parcours pour éviter d'augmenter les frais et ne le faire que sur le tronçon qui nous intéresse, liaison des trois lignes A, B et C.

Mais allons plus loin. D'ici 3 ou 4 ans, le site Robert Picqué va muter puisque l'hôpital militaire va rejoindre la fondation Bagatelle à Talence dans le cadre du projet BAHIA (Bagatelle Hôpital d'Instruction des Armées). Je l'ai déjà annoncé, le souhait de la ville est que s'installent sur ce site qui sera libéré, et qui fait globalement 20 hectares, des activités économiques de recherche et d'enseignement supérieur auxquelles vont s'ajouter 3 à 400 logements étudiants et un collège de 800 élèves. Je salue au passage votre engagement, Monsieur le Président, engagement qui a été sans faille, ainsi que celui de votre prédécesseur puisque la Métropole a fait connaître son souhait d'acquérir et donc de pleinement maîtriser l'avenir de ce site, et je ferme la parenthèse.

Robert Picqué et son projet de développement donc vont nécessiter obligatoirement d'être desservis, de manière optimale, par notre réseau de transport en commun. Notamment pour les étudiants concernés par les logements, il va y avoir un enjeu de liaison avec le domaine universitaire. Donc si l'on a envie de s'intéresser à un nouveau trajet de transport en site propre qui relierait l'Est à l'Ouest, quelque chose me dit que nous avons grand intérêt à regarder de très près la création d'un tracé qui concernerait le chemin des Orphelins dont la requalification est attendue, et non pas commencée comme celle de Bourlaux, et qui permettrait aussi la desserte de la gare de Bègles. J'ajoute que le gabarit du chemin des Orphelins est largement plus à même de recevoir du site propre, et je pense que nous pouvons travailler ensemble, cher Clément, avec Bordeaux Métropole sur cet avenir.

Voilà, Monsieur le Président et mes chers collègues, ce que je souhaitais dire. Lançons, s'il vous plaît quand même, dès la rentrée de septembre une hausse du cadencement de la Corol 34. Mettons la chose en œuvre avec notre délégataire, et envisageons les lignes en site propre là où elles se révèlent vraiment indispensables, à savoir sur l'axe du Chemin des Orphelins dans la perspective de la mutation du site Robert Picqué. Je vous remercie.

M. le Président Patrick BOBET : Merci beaucoup. Christophe DUPRAT.

M. Christophe DUPRAT : Oui, Monsieur le Président, mes chers collègues, bien évidemment que la proposition qui vient d'être faite par mon collègue de Villenave-d'Ornon peut se mettre en œuvre à la rentrée, c'est assez facile, et on peut regarder comment on peut faire, dans un premier temps, un service partiel.

Je m'excuse par avance, je vais peut-être relancer le débat, mais, moi, si j'avais un avis à donner sur ce tracé, je n'aurais pas mis le mode BHNS. J'aurais mis le mode tramway pour plusieurs raisons. Pourquoi pour plusieurs raisons ? Parce que je pense que l'on minimise la fréquentation de cette future ligne. D'abord, c'est la deuxième ligne importante qui va desservir le campus. On sait que l'on en a besoin, je l'ai dit tout à l'heure. Cela va être aussi la desserte de la gare de la Médoquine. Et cette gare de la Médoquine, je rappelle qu'elle sera desservie par deux lignes SNCF : celle qui ira vers Arcachon, et celle qui ira vers Macau. Cela veut dire que ce futur pôle multimodal sera beaucoup plus important que ce que les études de la SNCF nous disent aujourd'hui. Les gains de temps seront considérables. Demain dans le plan de notre réseau, les lignes de tram, les lignes de bus, et le RER métropolitain se confondront sur la même carte. La tarification sera la même, et les gens ne feront plus de différence comme cela peut se faire - je mets de côté bien sûr Paris qui est bien en avance - à Toulouse, comme cela peut se faire dans d'autres villes. À Toulouse, par exemple, vous avez une ligne TER qui se mêle dans le réseau actuel.

Et je me dis que cette liaison-là nous permettrait aussi, parce que c'est notre rôle de penser à l'avenir, de peut-être dans notre future DSP (Délégation de Service Public) mailler les lignes. Notre avenir est peut-être là. La ligne B, la ligne A telles que nous les connaissons aujourd'hui, la ligne C, la ligne D, peut-être que demain elles pourront se mailler. On a commencé sans le dire entre la D et la C. Cette ligne D qui devait s'arrêter aux Quinconces va aujourd'hui jusqu'à la gare. Elle est maillée avec la C. Demain, on pourrait mailler, grâce à cela, la A avec cette future ligne, et aller jusqu'à l'autre ligne C, pourquoi pas jusqu'au bout. Cela peut se phaser. Cela peut se faire en plusieurs tranches, mais on nous dit toujours : « Si vous faites un BHNS, vous pourrez demain faire un tramway à la place. » Oui, mais pendant la durée des travaux, on arrête tout parce que c'est sur la même emprise. Cela veut dire que durant le temps que l'on mettra pour poser les rails, la situation redeviendra dégradée malgré ce que l'on aura fait comme investissements auparavant.

Bien évidemment que l'urgence nous conduit à faire quelque chose de manière rapide pour le campus, c'est une urgence, mais il ne faudrait pas que cette urgence nous aveugle et que nous disions : « Avec ces quelques millions supplémentaires, on va tenir pour les 30 ans, les 40 ans qui sont devant nous ». Le campus, Mesdames et Messieurs, mes chers collègues, il regroupe 100 000 étudiants. Vous avez vu tel qu'il est, le campus, aujourd'hui, avec tous ces espaces libres, cela va être autre chose que pour 100 000 étudiants. Il y aura certainement des constructions qui vont se faire, et on sera bien content, à ce moment donné, d'avoir un système capable de transporter toutes les 5 minutes 300 voyageurs, et non pas toutes les 5 minutes, 150 ou 130 voyageurs.

Voilà quel est notre débat aujourd'hui. Je voterai, bien évidemment, ce TCHNS ou BHNS. On a une faculté dans cette maison à trouver des noms toujours différents : le SDODM, le BHNS, le TechnoBus, le BHS. Tout cela pour désigner la même chose. Il faudra peut-être qu'un jour, le service communication de notre Métropole nous donne un seul terme, et puis comme cela, ce sera beaucoup plus simple pour chacun d'entre nous. Voter, c'est bien, mais voter en préparant aussi l'avenir, c'est aussi une chose parce que je pense que sur ce réseau-là une ligne à forte fréquence sera importante.

Quant au 34, nous y réfléchissons dans les jours qui viennent pour trouver une solution pour la rentrée 2020.

M. le Président Patrick BOBET : Merci beaucoup. Monsieur DELLU.

M. Arnaud DELLU : Oui, Monsieur le Président, dans deux délibérations, il y a un sujet commun que nous avons à peine traité en 2 heures 30. Donc je n'allongerai pas inutilement les débats. Beaucoup a été dit, y compris d'ailleurs des choses très très éloignées parfois du sujet. On n'a pas évoqué l'âge du capitaine, certainement par courtoisie.

M. le Président Patrick BOBET : C'est gentil, merci.

M. Arnaud DELLU : J'ai déjà exposé et expliqué les principes de mon positionnement, je ne vais pas revenir dessus. Mais par contre, il me semble important de revenir sur un tout petit détail avancé par Monsieur le Maire de Villenave-d'Ornon. Je le ferai au nom de ma collègue Martine JARDINÉ à qui, bien sûr, nous souhaitons un prompt rétablissement suite à son accident de la circulation. Le Conseil municipal de Villenave-d'Ornon n'a pas voté à l'unanimité. Le groupe de Madame JARDINÉ s'est abstenu et d'ailleurs a demandé rectification du PV erroné sur ce sujet. Voilà. Je n'irai pas plus loin, car évidemment je n'assistais pas à cette séance, mais il me semblait nécessaire de le préciser, Monsieur le Maire de Villenave-d'Ornon.

M. le Président Patrick BOBET : Merci.

M. Patrick PUJOL : J'aimerais répondre quand même. Monsieur DELLU, avant de raconter ou de colporter ce que l'on vous dit, il vaudrait mieux venir vérifier directement à Villenave-d'Ornon, vous auriez la bonne version. Nous avons été saisis, c'est vrai par le groupe d'opposition, qui d'un seul coup, s'est dit « Mince, on a voté pour... Oh, ce n'est pas

possible ! ». Seulement, la bande d'enregistrement est claire, elle est nette. Si vous voulez venir l'écouter, venez cet après-midi, je vous recevrai avec plaisir. Merci beaucoup.

M. le Président Patrick BOBET : Dont acte. Madame Karine ROUX-LABAT.

M. Karine ROUX-LABAT : Monsieur le Président, chers collègues, la ligne de desserte actuelle entre Gradignan-Malartic, et l'Hôpital Pellegrin est une ligne à forte fréquentation où le temps de parcours souffre d'une grande congestion automobile. Alors, je pourrais reprendre mes arguments sur le cercle vertueux enclenché par l'établissement d'un transport en commun en site propre au bénéfice d'un urbanisme durable, mais je vais plutôt insister sur les défis auxquels ce projet d'amélioration de desserte permettra de répondre.

Il s'agit, en effet, d'améliorer la desserte de deux quartiers Politique de la ville, du campus universitaire et de l'un des plus gros employeurs de notre Métropole, à savoir l'Hôpital Pellegrin. Et ce faisant, de renforcer les liens, et de faciliter les synergies entre ces différents acteurs.

Il s'agit aussi de permettre aux usagers de réaliser des interconnexions intelligentes avec les grands réseaux structurants de transport en commun, urbains, dès maintenant, dès aujourd'hui, et ferroviaires très bientôt, nous le savons.

Il s'agit aussi de permettre un rabattement des voitures, et d'encourager au report modal, notamment pour les pendulaires empruntant la porte d'accès Sud de l'agglomération. Et à cet égard, je vais me permettre de reprendre le chiffre de la Direction interdépartementale des routes atlantiques cité auparavant par mon collègue Daniel HICKEL : plus de 10 % d'augmentation de la circulation automobile en 3 ans au point de comptage Gradignan rocade. Ce chiffre démontre combien la ville de Gradignan est prise en ciseaux entre la rocade et la Métropole bordelaise dans une congestion automobile devenue insupportable.

Ce rapport nous propose donc d'approuver une concertation pour un projet qui vise à améliorer le quotidien de nos concitoyens, qu'ils soient dans la difficulté financière ou dans une problématique de mobilité. L'opportunité de ce projet a été plébiscitée à 96 % par le public concerté. Le projet proposé à l'approbation respecte les demandes des communes traversées, et il est celui qui est le plus efficace en termes de site propre. Ce qui est vertueux d'un point de vue du développement durable.

Pour ce qui est de Gradignan, nous ne pouvons que nous réjouir de l'amélioration de la desserte de nos quartiers et, de manière très positive, on peut noter que la concertation retient un certain nombre de points de vigilance concernant les populations vulnérables, notamment du quartier Malartic et qu'il inclut aussi la promesse d'une amélioration concomitante des réseaux de transport alentour. Nous y sommes donc à nouveau. Il est temps d'approuver et de faire. Merci.

M. le Président Patrick BOBET : Merci bien. Monsieur le Maire de Talence.

M. Emmanuel SALLABERRY : Talence est quelque peu concernée par cette ligne. Moi, je me félicite, vous le savez, de voir ce dossier aujourd'hui au vote. Beaucoup, beaucoup de choses ont été dites, et je voudrais rappeler un petit peu, comme vient de le faire assez justement Christophe DUPRAT que, finalement, cette ligne, c'est une équation avec beaucoup d'inconnues. Je suis persuadé que la réouverture de la gare de la Médoquine au transport,

après 70 ans de fermeture va beaucoup apporter, sera la gare des campus, et que l'on sous-estime aujourd'hui le potentiel que cette ligne peut avoir.

Une autre inconnue, c'est évidemment ce qui va se passer durant les 10 à 20 ans dans le cadre de la dévolution du campus avec une volonté forte et partagée, dans le cadre de l'OIM Bordeaux Inno Campus, de donner un nouveau sens, un nouveau souffle à des terrains aujourd'hui plus occupés par des parkings à voiture.

Une autre équation, c'est bien évidemment le devenir et l'ambition que l'on souhaite donner au CHU (Centre Hospitalier Universitaire) qui est quand même un des plus gros employeurs de la Région.

Aujourd'hui, on a une réponse qui est donnée dans le cadre de cette délibération. Je l'ai rappelé tout à l'heure, l'OIM Bordeaux Inno Campus, cette ligne, c'est vraiment le trait d'union de cette OIM, et donc, il y a beaucoup de satisfaction.

En revanche, il nous faudra être très, très vigilants parce que là où la puissance publique passe, il lui faut quelques dizaines d'années pour y repasser, de manière à ce que cette ligne, une fois ouverte, ne soit pas rapidement dépassée. Il faudra que les prochaines semaines et les prochains mois puissent confirmer que cette équation a x-inconnues a une belle et grande résolution. En tout cas, moi, j'y serai particulièrement attentif.

En attendant, c'est une excellente nouvelle pour des quartiers enclavés. Vous venez de parler, ma chère collègue, des quartiers Politique de la ville. Je rappellerai toujours que le quartier Thouars, c'est plus qu'une petite ville. C'est 7 000 habitants. Mais il y a d'autres quartiers enclavés, et pour les relier aujourd'hui, nous avons une mer de voitures. Il est grand temps de donner beaucoup plus d'oxygène et beaucoup moins de CO₂ en reliant l'ensemble de ces quartiers, et ce qui est enclavé. Il faudra donc que l'on y soit particulièrement vigilants en dehors de postures politiciennes pré-électorales.

M. le Président Patrick BOBET : Merci. Jean TOUZEAU.

M. Jean TOUZEAU : Très brièvement Monsieur le Président. D'abord, pour me féliciter vraiment, le désenclavement d'un quartier est un élément essentiel dans la politique de la ville, et je vais être très bref. Par contre, faisons-en sorte qu'il y ait un petit peu d'universités Rive Droite, et cela permettra de favoriser ainsi la mobilité, et cela conforte plutôt mon abstention sur ce point-là.

M. le Président Patrick BOBET : Merci. Les prises de parole sont toutes données et entendues. Merci. Un mot de synthèse, Michel LABARDIN.

M. Michel LABARDIN : Très rapidement puisque les échanges sont clairs. Il n'est pas besoin de venir les paraphraser. Je veux, au-delà de la présentation formelle de ce dossier, moi aussi, m'inscrire dans cette idée que ce territoire en jeu n'a pas fini de nous révéler des enjeux. Des enjeux de densification du territoire universitaire avec des enjeux de pacification de ce même territoire, de réduction du stationnement qui va accroître les besoins de déplacement. Des enjeux de densification sur la rocade. On sait que le segment historique, depuis fort longtemps en 3 voies entre l'A62 et l'A63, est extrêmement fréquenté et que les reports sur les villes voisines, et en particulier sur Talence, sont très importants dans ces quartiers-là. Il faut donc une solution de mobilité durable. Ces enjeux, tant les mutations sont

rapides, sont importants, et vont encore nous révéler des besoins croissants, il faudra y être attentifs. Je suis très favorable évidemment à ce que nous puissions assurer la promotion de ce projet qui, pour nos deux villes et particulièrement pour Talence, est un projet important de jonction vers les grands territoires hospitaliers universitaires, la gare de la Médoquine qui reste un enjeu considérable pour les années à venir et plus largement ensuite la jonction vers les boulevards. Voilà Monsieur le Président quelques réflexions de ma part.

M. le Président Patrick BOBET : Merci beaucoup. Nous passons au vote.

Majorité

Abstention : Monsieur EGRON, Monsieur TOUZEAU, Monsieur HERITIE, Monsieur PUYOBRAU, Monsieur TURON, Madame ZAMBON, Madame FAORO, Madame LACUEY, Madame TOURNEPICHE

Madame AJON, Madame DELAUNAY, Monsieur DELLU, Monsieur DUBOS, Monsieur FELTESSE,

Monsieur ROSSIGNOL-PUECH, Madame CASSOU-SCHOTTE, Monsieur HURMIC, Monsieur JOANDET,

Contre : Monsieur JAY

Monsieur le Secrétaire.

M. Michel DUCHÈNE : Délibération n°22, Monsieur LABARDIN : Amélioration de la desserte des communes de Saint-Médard-en-Jalles, Le Haillan, Eysines et Le Taillan Médoc par l'extension du réseau de tramway.

M. LABARDIN

(n°22) Amélioration de la desserte des communes de Saint-Médard-en-Jalles, Le Haillan, Eysines et Le Taillan-Médoc par l'extension du réseau de tramway - Lancement de la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme (PLU) - Evaluation environnementale du projet - Enquête environnementale - Décision - Approbation

Michel LABARDIN présente le rapport.

M. le Président Patrick BOBET : Monsieur HURMIC.

M. Pierre HURMIC : Monsieur le Président, mes chers collègues, en droite ligne par rapport à nos votes précédents, nous allons continuer à voter contre ce projet et j'espère que nous serons plus ou moins rejoints par tous ceux qui, sur les estrades électorales actuellement, disent qu'ils sont hostiles à la prolongation d'un réseau en étoile. Nous avons l'archétype de la prolongation du réseau en étoile en nous étendant vers Saint-Médard-en-Jalles.

La rentabilité socio-économique a évolué, depuis la dernière fois, comme quoi les chiffres, on leur fait dire ce que l'on veut. La dernière fois, la rentabilité socio-économique, elle était légèrement défavorable. Aujourd'hui, elle est considérée comme positive avec 11 millions d'euros. Comme quoi, les chiffres peuvent évoluer favorablement dans le sens du vent et dans le sens des intérêts de certains. Les prix aussi sont volatils.

Pour ce projet-là, je vous le rappelle, en 2016, on nous annonçait 50 millions d'euros. Je me souviens très bien, Monsieur le Maire de Saint-Médard-en-Jalles nous disait en commission, même en assemblée : « Ce sera 50 millions d'euros, ce ne sera pas plus. » De 50 millions d'euros en 2016, on est passé à 73 millions en 2018 et aujourd'hui en 2020, on nous annonce 90 millions. On a pratiquement doublé. On prend 20 millions d'euros tous les ans, tous les 2 ans. Je suis d'accord avec vous Monsieur le Maire de Saint-Médard-en-Jalles, s'il faut le faire, il faut le faire vite parce qu'au rythme de 20 millions d'euros tous les 2 ans, effectivement, cela va finir par nous coûter beaucoup plus cher. Mais nous vous l'annonçons, nous vous disions : « Ce sera au minimum 100 millions d'euros. » On est à 90. Je ne désespère pas ou plutôt je désespère de voir le chiffre continuer à augmenter si pour notre plus grand malheur, la future majorité de cet établissement décidait de poursuivre ce projet insensé.

Vous mettez en avant, Monsieur le Maire de Saint-Médard-en-Jalles, un argument qui n'est pas recevable. Vous nous dites que vous êtes la dernière ville de 30 000 habitants à ne pas avoir de tramway... Mais ce que vous ne dites jamais, c'est qu'en termes de densité de population, vous êtes la commune qui représente l'une des plus faibles densités de la Métropole, puisque vous êtes au 23^e rang sur 28. Ce que vous ne dites pas non plus, c'est que naturellement, cette ligne va contribuer à étendre la périurbanisation dans ce secteur. Et ce que vous nous dites par contre, ce que vous nous avez dit, c'est qu'à Saint-Médard-en-Jalles, dès que l'on parle de densification, on fait peur aux habitants. Donc, on va effectivement desservir une zone peu dense et, à ce niveau-là, le projet n'est pas du tout justifié.

J'en viens aux problèmes des impacts environnementaux. Vous avez parlé de cercle vertueux, Monsieur le Vice-Président. Permettez-moi de vous dire que le cercle n'est pas du tout vertueux aux impacts environnementaux. Je note : déclassement d'un espace boisé classé de pratiquement 1 hectare ; autant de boisements et d'habitats naturels supprimés ; pratiquement trois hectares de surface imperméabilisés ; destruction d'une partie des zones humides situées à proximité des jalles, ce qui aura des conséquences permanentes sur la fonctionnalité biologique de la zone humide nous dit-on ; des espaces floraux qui sont impactés. Ce sont des impacts qui sont tout sauf mineurs. Je trouve qu'à l'heure actuelle où on parle quand même beaucoup d'écologie dans cette campagne, c'est dommage que seuls des élus écologistes se préoccupent des dégâts environnementaux représentés par un projet de cette envergure.

Je pourrais être plus long sur le projet en lui-même, je vais faire la deuxième partie de mon intervention sur la gouvernance de notre établissement qui nous amène, aujourd'hui, dans cette période très pré-électorale à sauver un projet municipal, à sauver ce que j'appelle le « tramway des maires ». Je crois que c'est notre collègue CHAUSSET qui, à un moment donné, avait dit, avant qu'il ne change d'avis à propos de ce projet : « Il faut sauver le soldat MANGON. » Donc effectivement aujourd'hui, il faut sauver le programme électoral du soldat MANGON qui a promis ce projet dans sa précédente campagne. Et aujourd'hui, à une échéance qui vient, il faut vraiment le sauver donc voter dans la précipitation la délibération que vous nous proposez.

Je tiens à dire qu'au niveau de la gouvernance, je suis assez d'accord en grande partie avec ce qu'a dit notre collègue Jean TOUZEAU, là tout à l'heure. Quand il nous dit : « On fait passer les projets avant la stratégie. » C'est l'archétype du projet municipal que l'on fait passer avant la stratégie métropolitaine des déplacements. La stratégie, on y a de temps en temps réfléchi. L'A'Urba nous a aidés à réfléchir à la stratégie en matière de déplacement. Et je vous rappellerai mes chers collègues, le rapport de l'A'Urba de 2011 relatif au schéma directeur des déplacements à l'horizon 2025, qui lui, hiérarchisait les priorités en établissant un classement à trois niveaux. Qu'est-ce qu'il mettait en priorité n°1 ? Je vous le rappelle. Certainement pas le tramway de Saint-Médard-en-Jalles. Il mettait dans l'offre urbaine à renforcer très fortement, les boulevards et - cela va vous faire plaisir, Jean TOUZEAU - la ligne pont à pont via la Rive Droite. Cela, c'était la priorité qui était définie.

Donc, à un moment donné, nous avons eu une hiérarchisation. Le projet de Saint-Médard-en-Jalles, je crois qu'il faisait partie des troisièmes possibilités. C'était un troisième choix. Et par le miracle des poids politiques des uns ou des autres, il faut le dire clairement, ce qui n'était pas prioritaire dans la stratégie l'est soudainement devenu puisque les deux autres projets que je viens de citer - les boulevards, on commence la concertation, et je ne vous parle pas de la ligne pont à pont via Rive Droite dont on a déjà parlé – ont été retardés, décalés. C'est quand même assez mystérieux de voir ce qui n'était pas prioritaire le devenir subitement et, *a fortiori* à quelques semaines d'une échéance électorale.

La démarche telle qu'elle est réalisée aujourd'hui est d'envisager une ligne pour desservir une commune de l'agglomération et ensuite faire des études pour définir comment on peut réaliser cette ligne. C'est exactement la façon dont on a procédé pour analyser ce projet de Saint-Médard-en-Jalles : au départ un projet électoral et ensuite les études pour justifier le projet électoral au détriment des autres priorités.

Je vais en terminer parce que j'aurais beaucoup d'autres choses à dire sur cette délibération qui motive naturellement, je l'indiquais, notre vote contre. Mais je le disais aussi, plus grave que le projet de Saint-Médard-en-Jalles, il y a ce système de gouvernance, ce système de « Club des maires » que, vous savez, je dénonce ici depuis un certain nombre d'années. Non, l'addition des projets municipaux de tramway ne suffit pas à définir un intérêt des déplacements métropolitains.

Ce projet, je le redis, et ce sera ma conclusion, répond exclusivement à une logique d'équipements municipaux et pas à une stratégie métropolitaine des mobilités. Et donc, dans ces conditions, notre groupe votera de façon très résolue contre cette délibération.

M. le Président Patrick BOBET : Merci. Serge TOURNERIE.

M. Serge TOURNERIE : Oui, Monsieur le Président, chers collègues, je ne m'exprimerai pas aujourd'hui en mon nom propre, mais je me ferai le porte-parole de Jacques GUICHOUX qui est élu saint-médardais, et loin de nous pour raison de santé ce matin, mais qui a tenu, malgré tout, à intervenir dans ce débat. Donc, je vais vous lire son intervention.

« En vous remerciant d'excuser mon absence au Conseil de ce matin pour raison médicale, et tout en n'ignorant pas la globalité des enjeux, en particulier environnementaux que comporte ce dossier, je souhaite attirer votre attention sur un point précis, à savoir les conséquences financières et opérationnelles du choix du lieu de terminus à Saint-Médard-en-Jalles proposé dans la présente délibération. »

Par cette délibération, prise à moins de 2 mois des prochaines élections municipales, notre Métropole veut valider le dossier d'enquête publique, donc un tracé, et saisir Madame la Préfète de la Gironde d'une demande de déclaration d'utilité publique. Ainsi sera concrétisée une étape importante, essentielle pour le projet d'amener, en 2024, le tramway au centre de Saint-Médard-en-Jalles en prolongeant en mode mono-voie d'environ 5 km la ligne D entre Eysines, Cantinolle et ce centre-ville. Je ne doute pas que d'ici peu, une intense, voire claironnante communication aura lieu dans ma commune au sujet de notre vote.

Un retour en arrière. Le 2 décembre 2016, j'ai osé voter contre à l'occasion du vote sur l'ouverture de la concertation relative à ce projet tel qu'elle était envisagée. J'ai, ce même jour, osé demander que d'autres possibles soient étudiés en évoquant un passage par la RD 1215. La mobilisation de maires – Madame KISS, et Madame VERSEPUY dont je salue l'implication – d'autres élus, d'associations de citoyens a été entendue et a convaincu le Président JUPPÉ. Cette hypothèse fut ajoutée à la réflexion. La concertation conduite pendant presque un an, du 8 février 2017 au 12 janvier 2018, a mené à retenir in fine un tracé par la RD 1215 que nous allons conforter aujourd'hui plutôt qu'un passage longeant la piste cyclable Bordeaux-Lacanau. Ce fut donc un autre possible qui fut finalement retenu.

Alors ce matin, étant favorable à l'arrivée du tramway dans ma ville, je vais oser à nouveau évoquer un autre possible. Il a été clairement exposé et argumenté par le collectif Jalles Transports dans un courrier daté du 14 janvier, adressé à Monsieur le Président M. le Président Patrick BOBET ainsi qu'à chacun des élus métropolitains. Ce possible concerne l'implantation du terminus à Saint-Médard-en-Jalles. C'est de retenir un tracé dit 4E clairement plus économique s'arrêtant avenue de la Boétie à une centaine de mètres au Nord du centre-ville plutôt que le tracé 4A, plus long, plus imbriqué dans la circulation automobile et cycliste qui empiètera sur la piste cyclable Bordeaux-Lacanau, encore elle, sur environ 400 m pour arriver à l'arrière du Carré des Jalles.

La délibération n'évoquant pas ce possible, je m'abstiendrai ce matin, et j'ai l'espoir que quelques collègues me suivront. J'ai un autre espoir, celui que ce nouveau « autre possible » soit finalement mis en œuvre par le commissaire enquêteur et que le commissaire-enquêteur, tout en étant très attentif aux thématiques environnementales, prendra en compte dans ses conclusions de nombreuses expressions en faveur du tracé 4E parce que la remise à plat du SDODM en quelques mois intégrera cette solution. Je vous remercie. »

M. le Président Patrick BOBET : Merci beaucoup. Oui, Jacques MANGON.

M. Jacques MANGON : Oui, Monsieur le Président, mes chers collègues, quelques mots d'abord pour rappeler ce que nous votons aujourd'hui. Ce que nous votons aujourd'hui, c'est d'abord la 3^e étape d'un projet qui a été décidé en janvier 2016 qui était le projet inscrit au SDODM et dont nous avons voté le principe à cette même date.

Deuxième vote qui est intervenu en 2018, nous avons choisi le tracé à l'issue d'une concertation très longue, très fournie. Certains orateurs avant moi l'ont rappelé. Concertation qui a permis de faire converger les points de vue et de trouver un tracé qui satisfasse à la demande qui était formulée par notamment la ville du Taillan et qui permette de desservir et le Taillan et Saint-Médard en évitant certaines critiques qui étaient faites par d'autres et qui ont été entendues.

Aujourd'hui, c'est un projet qui vise donc à desservir 50 000 habitants, c'est-à-dire exactement autant – je parle en desserte directe - puisque le Taillan et Saint-Médard représentent à peu près 50 000 habitants, que par exemple Le Bouscat et Eysines.

J'observe que dans cette assemblée certains collègues ont un regard différent selon qu'ils regardent les habitants du Bouscat et d'Eysines, ou même les habitants de Bordeaux et les habitants du Taillan et de Saint-Médard. Cela m'interroge. J'avoue que j'ai été un peu déconcerté par l'intervention de Pierre HURMIC. D'abord par sa méconnaissance de la réalité. J'ai l'impression que Pierre HURMIC a de la peine à dépasser les boulevards. J'ai l'impression d'écouter vraiment un « bobo » qui ne sort jamais des boulevards, qui ne comprend pas qu'il y a une même dignité à habiter à l'intérieur des boulevards, entre les boulevards et la rocade, ou à l'extérieur de la rocade. Oui, Monsieur HURMIC, il y a des habitants au-delà des boulevards. Oui, Monsieur HURMIC, il y a des habitants au-delà de la rocade, et ils méritent le respect autant que les autres. Je ne vois pas en quoi les 50 000 habitants dont nous parlons seraient moins honorables que les 50 000 habitants qui habitent ailleurs dans l'agglomération.

Ensuite, je suis un peu effaré par la cécité dont vous faites preuve, en prétendant qu'il s'agit là d'un projet municipal. C'est peut-être l'ancienneté de votre engagement politique, 30 ans que vous œuvrez à Bordeaux, peut-être que vous avez été usé, peut-être que vous avez été usé par cette opposition, et que vous manquez de renouvellement. Je crois que vous devriez comprendre qu'aujourd'hui considérer que la Métropole et les questions de mobilité s'arrêtent aux frontières administratives de Métropole, est une erreur absolue.

M. Pierre HURMIC (sans micro, interrompt Monsieur MANGON)

M. Jacques MANGON : Taisez-vous. On vous a écouté. Respectez la parole des autres. Taisez-vous, ou alors, expliquez que vous n'êtes pas pour la démocratie. Taisez-vous.

M. le Président Patrick BOBET : S'il vous plaît, on reprend le débat et on se concentre un peu.

M. Pierre HURMIC : Monsieur MANGON vous n'êtes pas le Président, vous ne me donnez pas d'ordre.

M. le Président Patrick BOBET : S'il vous plaît. Monsieur MANGON a la parole, s'il vous plaît.

M. Jacques MANGON : Monsieur HURMIC, faites la preuve de votre capacité à être démocrate et à écouter les autres aussi respectueusement que les autres vous écoutent. Moi, je ne vous ai pas interrompu une seule fois. J'ai écouté vos inepties dans un silence religieux.

Donc, pour revenir sur une expression plus positive, il faut comprendre qu'aujourd'hui, la question des mobilités ne se pose plus à l'échelle de la stricte agglomération, mais à l'échelle de l'aire métropolitaine. L'aire métropolitaine, cela veut dire que l'on ne peut pas se contenter de réfléchir à l'intra-boulevards. Il faut traiter les questions de la seconde couronne, et ces questions-là sont essentielles. Et quand on fait une ligne de tramway qui va vers l'aéroport,

quand on fait une ligne tramway qui va vers Gradignan, quand on fait une ligne de tramway qui va vers Saint-Médard-en-Jalles, ce que l'on met en œuvre, ce sont des capacités à traiter la question des mobilités - évidemment c'est complémentaire avec le métropolitain - dans la couronne extra-métropolitaine. C'est une nécessité. Donc, ces lignes-là ne sont pas des lignes électorales. Ce sont des lignes de modernité. Le tramway est un mode de transport de modernité. C'est un mode de transport qui est évolutif, demain qui pourra s'adapter, qui pourra être capacitaire dans des zones où on a besoin de faire du transport modal. Je vous indique un exemple pour que vous l'ayez en tête. La moitié des usagers qui sont pressentis pour monter dans le tramway à Saint-Médard-en-Jalles ou au Taillan, quitteront la voiture, c'est du transfert modal. C'est donc exactement ce que l'on recherche, et je m'étonne que vous ne soyez pas sensible à cela.

Enfin, je voudrais dire aussi par rapport à d'autres collègues, dans ces temps électoraux, j'en entends parler un certain nombre qui m'expriment qu'il faudrait arrêter le tramway à l'extérieur de Saint-Médard. Quelle est la logique ? Évidemment, un mode de transport en commun, cela va à l'endroit où il y a le plus de population à desservir. D'autre part, ceux qui voudraient que l'on arrête le tramway en dehors de l'hyper-centre de Saint-Médard, ces gens-là ne prévoient pas de solutions de parking de rabattement. Le seul endroit où on peut mettre un parking de rabattement, c'est au centre-ville, à l'endroit où il est prévu. Donc, toutes ces considérations sont d'une logique parfaite et s'intègrent dans un projet général.

Ce qui nous a été proposé dans les délibérations précédentes, c'est effectivement de poursuivre le mode tramway. Et moi, je me suis tout à fait reconnu dans une grande partie de l'intervention de Michel DUCHÈNE lorsqu'il exprimait qu'à un moment donné, y compris dans le monde des transports, il y a des modes. Il y a eu la mode de dire que le tramway était fini. On ne sait pas pourquoi, mais le tramway était fini. Eh bien non, on se rend bien compte que plus que jamais, le mode de tramway est un mode évolutif, est un mode capacitaire, et est un mode qui est relativement raisonnable. Je veux rappeler ici que dans ces 5-6 km qui sont rajoutés, le prix au kilomètre est de 17 millions. C'est un prix qui est complètement raisonnable et qui n'est pas si éloigné que cela du prix que l'on constate lorsque l'on fait des lignes de BHNS.

Pour toutes ces raisons-là, moi, je voudrais que l'on arrête la caricature. Je comprends que l'on est en période électorale. Je comprends bien que Pierre HURMIC connaît mal Saint-Médard-en-Jalles. Par exemple, quand je l'entends parler de la densité de Saint-Médard-en-Jalles, est-ce que Pierre HURMIC sait que sur les 8 500 hectares de la commune, il n'y en a à peu près que 1 500 à 2 000 qui sont en zone urbanisée. 40 % du Camp de Souge, ce sont des territoires voués à l'industrie ou surtout de la forêt. Donc, on ne peut pas parler de densité en zone forestière qui ne sera jamais habitée et qui est préservée scrupuleusement. Ce qu'il faut regarder, c'est la zone habitée. Donc, tout cela témoigne d'une grande méconnaissance. Et mon cher Pierre HURMIC, vous qui prétendez accéder au poste de Maire de Bordeaux, je vous invite quand même à monter un peu votre regard, parce que franchement, ce n'est pas digne d'un candidat à la Mairie de Bordeaux de débiter un tel lot d'inepties. Vraiment, cela ne paraît pas raisonnable. Mon cher collègue, revenez à la raison et considérez ce projet pour ce qu'il est, un projet moderne, un projet métropolitain et pas du tout un projet électoral. Je vous en prie, revenez à la raison.

M. le Président Patrick BOBET : Merci. Mes chers collègues, je vous demande d'éviter de noter les candidats, on n'est pas là pour cela, et ce n'est pas l'objet du débat, s'il vous plaît.
Christophe DUPRAT.

M. Christophe DUPRAT : Oui, Monsieur le Président, mes chers collègues, je crois qu'il faut regarder ce projet au-delà de la simple desserte de Saint-Médard-en-Jalles. Vous devez utiliser cette route pour aller vous baigner l'été. Il ne vous a pas échappé qu'elle est devenue, au fil du temps, une vraie porte d'entrée dans notre agglomération, et dans quelques années, elle deviendra extrêmement importante puisque les 30 000 voitures/jour vont se rajouter à la déviation du Taillan et nous serons à 40 000 voitures/jour. On voit bien que les communes qui sont au-delà de notre Métropole ont des projets d'agrandissement. SUD-OUEST en faisait état, Lacanau aura 7 000 habitants dans quelques années. Et on a à cet endroit-là une seule porte d'entrée.

D'autres endroits de notre agglomération ont la chance d'avoir des voies ferrées. Ce n'est pas notre cas ici. Nous n'avons qu'une voie routière. Des voies ferrées, on peut éventuellement en financer et on le verra avec le RER (Réseau express régional) métropolitain. Je rappelle au passage que cela ne sera pas 90 millions, le RER métropolitain pour avoir une fréquence à 15 minutes aussi, ce sera des sommes beaucoup plus élevées. Là, on est arrivé à Cantinolle. Pour les quelques kilomètres qui nous manquent pour aller chercher les habitants un petit peu plus loin, grâce aux parcs relais et grâce surtout aux habitants qui sont là, les 40 000, on se doit de prolonger. On ne va pas faire une rupture de charge. On ne va pas de Cantinolle jusqu'à Saint-Médard-en-Jalles mettre un BHNS ou un bus alors que le tramway peut se poursuivre. Sachant qu'en plus, on est dans une zone où on n'a pas besoin de faire du façade à façade. Cela nous coûte nettement moins cher.

Je pense très sincèrement que, bien sûr, on va desservir Saint-Médard-en-Jalles, mais on va aussi permettre - et dans quelques mois, on le verra avec le parking relais de Cantinolle - à de nombreux Girondins de laisser leur voiture et de rentrer. N'oubliez pas que cette ligne ira à la gare Saint-Jean. Cela veut dire que c'est des échanges qui sont très intéressants pour toutes ces populations qui arrivent du Médoc qui a été souvent oublié. Là, ils auront la possibilité pour certains d'aller sur une partie à Cantinolle pour ceux qui arriveront depuis la route de Soulac, et d'autres d'arriver par la route de Lacanau. C'est pour cela que ce projet, il ne faut pas le voir comme simplement desservant Saint-Médard-en-Jalles. Et encore j'ai envie de dire qu'une ville de 30 000 habitants qui aurait le tramway sur notre agglomération, ce n'est quand même pas choquant. On l'a fait pour beaucoup d'autres.

Pour terminer sur une note un peu humoristique, Monsieur Pierre HURMIC, ce n'est pas Saint-Médard qui a la densité la moins importante, c'est ma commune. Et j'en fais un argument électoral qui plaît beaucoup aux Saintes-Aubinoises et aux Saint-Aubinois d'avoir la densité la moins importante. Cela nous fait très plaisir parce que chaque fois que l'on ouvre nos fenêtres, on voit des arbres. On se félicite, tous les matins à la Métropole, d'avoir 50 % de nature, eh bien nous, nous apportons 11 % tout en ayant 0,7 % de la population comme quoi chacun peut apporter en fonction de ce qu'il a, qu'il soit Rive Droite ou qu'il soit Rive Gauche.

M. le Président Patrick BOBET : C'est charmant. Chacun fait sa publicité pour sa ville, et c'est extraordinaire. Agnès VERSEPUY ne va pas nous dire le contraire. C'est comment au Taillan ?

Mme Agnès VERSEPUY : C'est très bien. Ce sera encore mieux avec le tramway. Je vais en ajouter une couche. C'est vrai que très souvent, on l'appelle « l'extension du tramway vers Saint-Médard-en-Jalles », mais cela passe aussi par le Taillan. Et je voudrais parler de l'impact que va avoir ce tramway et notamment le parc relais de Germignan sur tout le territoire médocain. Je pense que l'on ne peut pas s'en passer. Le Quadrant Nord-Ouest,

nous sommes l'entonnoir du Médoc. Il est important que l'on se saisisse de tous les moyens dont on peut disposer pour essayer de fluidifier et de limiter le nombre de voitures qui rentrent dans Bordeaux. Voilà, c'est une avancée majeure, et là, je reprends ma casquette de Maire pour le vivre au quotidien, pour être à l'intersection dans ce fameux entonnoir.

Cela a peut-être été dit, mais je voudrais remercier les services qui ont travaillé sur ce dossier, mais aussi pour avoir collaboré avec eux, je n'imagine même pas sur les deux premières délibérations. Donc, je voudrais les remercier pour la qualité de leur travail, leur écoute, leur grande disponibilité, et surtout quand je vois tout cela et tous les débats qu'il y a, depuis ce matin, pour leur grande patience. Merci beaucoup.

M. le Président Patrick BOBET : Parfait. Monsieur HURMIC.

M. Pierre HURMIC : Une minute. J'ai parfaitement conscience de l'heure avancée. Simplement pour dire que je n'ai toujours pas compris la raison pour laquelle ce projet de Saint-Médard-en-Jalles, hormis un lobbying politique intense, était passé avant d'autres projets jugés plus prioritaires dans le cadre de notre stratégie des déplacements métropolitains. On ne m'a apporté aucune réponse. On arrive à justifier tous les projets. Ce que vous dites sur Saint-Médard-en-Jalles, on peut le dire pour des tas de communes en disant : « Les habitants l'attendent impatiemment », mais ce qui manque, c'est une stratégie qui hiérarchise les projets. Et je ne suis pas convaincu que ce projet-là soit hiérarchiquement plus prioritaire que d'autres. Ce n'est pas seulement mon avis, c'est également l'avis de l'A'Urba et de beaucoup de spécialistes. Première réflexion.

Deuxième réflexion, Monsieur le Maire de Saint-Médard-en-Jalles, vous perdez un peu votre sang-froid quand vous faites référence à mon ancienneté politique. Je rappellerai ici à ceux qui ne le savent pas, que j'ai été élu, pour la première fois, en 1995, Conseiller municipal de Bordeaux en même temps que Monsieur MANGON. L'ancienneté, on a la même. La seule différence, c'est que j'ai eu moins de nomadisme politique que vous puisque moi je suis resté à Bordeaux alors que vous, vous êtes parti à Saint-Médard-en-Jalles. Donc, quand vous critiquez les gens sur leur ancienneté, soyez un peu plus sûr de vos arguments avant d'utiliser ce genre d'attaque personnelle. Je vous remercie.

M. le Président Patrick BOBET : Merci. Alors, 30 secondes, Monsieur MANGON.

M. Jacques MANGON : Je voulais revenir sur...

M. le Président Patrick BOBET : Non, on ne revient pas. On fait 30 secondes.

M. Jacques MANGON : Monsieur le Président, vous donnez la parole à Monsieur HURMIC pour répéter ce qu'il a dit. Donc, moi, je vais répéter ce que j'ai dit dans une manière positive. Je ne vais pas revenir sur les questions de personne, on s'en moque. Je vais revenir sur la question de fond. C'est un projet moderne qui va nous permettre de développer une notion qui est essentielle, c'est le tramway périurbain. Et on se rendra compte à l'avenir que la caricature qui est faite par certains qui veulent rabaisser cela au niveau de politiques politiciennes est totalement erronée, et que l'avenir qui est devant nous, c'est celui du métropolitain et de la liaison vers les territoires qui nous environnent. Et cette question est fondamentale, elle dépasse largement la question communale ou la question politicienne.

Et, d'autre part, je remercie mes collègues de respecter la parole des uns et des autres et de ne pas vociférer quand on prend la parole. Merci.

M. le Président Patrick BOBET : Merci. Je voudrais vous dire deux petits mots de synthèse parce que comme vous relancez le débat, je me sens autorisé à le faire aussi, mais je vais être très rapide.

Tout d'abord, on ne sauve pas le soldat MANGON, on le fait depuis 6 ans dans ce cas-là. Je vous rappelle tout de même que cette décision d'amener le tramway à Saint-Médard a 6 ans. Certes, le projet a évolué et le tracé a évolué, mais heureusement. On est là aussi pour en discuter. Il fait partie du contrat de cogestion. Nous avons signé le contrat de cogestion avec vous, Mesdames et Messieurs les Verts, les 4 groupes l'ont signé. Cela fait 6 ans. Alors, ne mettez pas cet aspect politique sur la table, nous étions tous d'accord à cette époque-là. On n'a pas changé d'avis, nous.

Deuxièmement, pour le coût que vous mettez en avant comme étant disproportionné par rapport au projet, moi je vais vous donner un exemple. Pendant le mandat précédent, j'étais de ceux qui combattaient d'une certaine manière le projet du tram jusqu'à Blanquefort. La première fois que l'on nous en a parlé, nous étions à 30 millions d'euros, et vous pouvez retrouver toutes les données, vous verrez que je dis la vérité, pour arriver à 120, c'est-à-dire c'est quatre fois plus. Aujourd'hui, vous déplorez que l'on passe de 50 à 90, c'est votre avis.

Mais pour conclure, moi, je suis ravi finalement que ce tramway soit fait jusqu'à Blanquefort parce que l'on est au-delà de ce que l'on espérait avoir en termes de voyageurs. Clairement, je n'ai aucun regret si ce n'est peut-être de l'avoir critiqué éventuellement. Donc, je vous donne rendez-vous dans quelques années. Peut-être regretterez-vous d'avoir critiqué le tram de Saint-Médard. C'est l'espoir que je caresse malgré tout.

Nous nous prononçons mes chers collègues.

Majorité

Abstention : Monsieur EGRON, Monsieur TOUZEAU, Monsieur HERITIE, Monsieur PUYOBRAU, Monsieur TURON, Madame ZAMBON, Madame FAORO, Madame LACUEY,

Madame AJON, Madame DELAUNAY, Monsieur DELLU, Monsieur DUBOS, Monsieur FELTESSE, Monsieur GUICHOUX, Madame TOURNEPICHE

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

Contre : Monsieur ROSSIGNOL-PUECH, Madame CASSOU-SCHOTTE, Monsieur HURMIC, Monsieur JOANDET

Monsieur le Secrétaire.

M. Michel DUCHÈNE : Oui. Délibération n°32 : « Monsieur MANGON : Opération d'intérêt national Bordeaux Euratlantique – Avenant n°4 au protocole de coordination des politiques publiques foncières entre l'établissement public d'aménagement Bordeaux Euratlantique et Bordeaux Métropole. »

M. MANGON

(n°32) Opération d'intérêt national Bordeaux Euratlantique - Avenant n°4 au protocole de coordination des politiques publiques foncières entre l'établissement public d'aménagement Bordeaux Euratlantique et Bordeaux Métropole - Approbation - Autorisation de signer

M. Jacques MANGON présente le rapport.

M. le Président Patrick BOBET : C'est Monsieur JAY qui avait demandé le dégroupement de la délibération 32.

M. François JAY : Oui, Monsieur le Président, chers collègues, je vais être rapide. En lisant le rapport, j'ai constaté que les prix auxquels les collectivités cèdent le foncier est très bas surtout qu'à ce foncier est associée une garantie de constructibilité. Ce n'est pas un détail, cette constructibilité, pour les promoteurs. Pourquoi, avec un foncier aussi bas, les prix de vente sont-ils aussi élevés ? Cette question des prix de vente des logements et des flux financiers qui accompagnent cette grande opération des 50 000 logements devra, un jour, faire l'objet d'une étude et d'un bilan.

Je vais conclure tout de suite avec une information sur du vécu. Il s'agit du cas d'un jeune couple avec enfants. Je veux parler des méthodes d'Euratlantique vis-à-vis de la population, vis-à-vis des électeurs. Ces jeunes ont reçu la visite des agents d'Euratlantique à propos de leur échoppe, rue Brulatour, près de la cité Brascassat à Bordeaux. Ils ont acheté ce logement pour leur famille, il y a quelques années, et ils y ont fait de gros travaux. Euratlantique a expliqué qu'ils allaient les exproprier s'ils n'acceptaient pas le prix qui leur était proposé. Un montant ridicule, inférieur à ce qu'ils ont payé et, de toute façon, qui ne couvrira pas le rachat d'un bien équivalent pour leur famille. Pour faire pression sur ces jeunes bordelais, les employés d'Euratlantique leur ont expliqué qu'ils allaient vivre au milieu d'un chantier s'ils ne cédaient pas à la proposition qu'ils leur faisaient. Et Euratlantique a appuyé en disant qu'ils finiraient par céder en insistant bien sur leurs enfants en bas âge au milieu des chantiers. Un petit chantage odieux. Voilà comment cela se passe concrètement. Je voulais vous informer. Je pense qu'il faudra un jour aussi également faire un bilan humain de ce que nous votons ici dans ce fameux programme des 50 000 logements.

Pour ma part, je voterai contre.

M. le Président Patrick BOBET : Très bien. C'est vrai que l'on entend beaucoup de choses dans cette assemblée. J'avoue que je suis assez sidéré par ce que vous dites et je n'y crois pas, pour tout vous dire. Le fond de ma pensée, c'est que je n'y crois pas.

M. François JAY : Monsieur le Président, je vous invite à les rencontrer.

M. le Président Patrick BOBET : Tout à fait, pourquoi pas ? J'ai aussi le droit de dire que je ne vous crois pas.

M. François JAY : Je ne suis pas menteur.

M. le Président Patrick BOBET : Cela me semble tellement exorbitant, mais bon, admettons. Vous votez contre, Monsieur JAY, c'est cela ?

M. François JAY : Oui.

M. le Président Patrick BOBET : Autres votes différents, abstentions ? Cela n'est pas le cas. Vote contre de Monsieur JAY et vote positif du reste du Conseil. Merci.

Majorité

Contre : Monsieur JAY

Alors, je vais troubler l'ordre de passage et brûler la politesse à notre secrétaire.

M. MANGON

(n°33) 9ème Modification du Plan local d'urbanisme de Bordeaux Métropole - Approbation

M. le Président Patrick BOBET : Le dossier 33 est en fait regroupé. Il s'agit donc de la 9^e modification du PLU (Plan local d'urbanisme), mais nous devons bien sûr nous prononcer.

Contribution versée par Monsieur François JAY :

« Merci pour ce travail. 900 modifications, quel travail.

Juste une remarque. Elle concerne l'avenir, et les efforts ou améliorations que nous pourrions faire. L'accès au PLU par internet est un grand progrès. L'intelligence artificielle permet la robotisation de dossiers du type de ceux des permis de construire. Ce sera une amélioration du service apporté aux usagers. Aux architectes, mais aussi aux particuliers, surtout si le dépôt des dossiers en ligne est prévu. Le travail d'instruction pourra être, lui aussi, automatisé et allégera donc le travail des services. C'est aussi une façon de rapprocher les citoyens des décisions, d'assurer une certaine transparence.

Il y a aujourd'hui beaucoup d'erreurs qui pourraient être évitées par l'automatisation. Par exemple, dans l'affaire du permis de construire de l'hôtel Hilton aux Chartrons, l'ordinateur aurait détecté l'erreur sur la hauteur, 24mètres, qui a échappé aux services. Pour le permis du restaurateur animateur de télévision Etchebest, c'est pareil, le robot aurait repéré l'erreur sur les toits qui a entraîné l'annulation du permis par le juge. Des incohérences comme une modification de façade, sans permis de construire, n'échapperaient pas à un robot...

Si une automatisation permet d'alléger le travail d'instruction des dossiers, alors le travail des services d'urbanisme pourrait être plus architectural et moins juridique. Rapprocher l'administration des usagers c'est, dans ce domaine, laisser plus de liberté. Si nos villes et

nos villages ont du charme, c'est le résultat de la sédimentation de la créativité de chaque époque. La ville de pierre s'est passée de PLU, de règles et de coercition. Le charme de Rome, c'est en plus de la qualité des bâtiments, l'extrême diversité. Nous devons repenser les relations entre les services d'urbanisme et les administrés. Plus de conseil et de terrain pour les agents publics seront les bienvenus. »

Unanimité

M. DUCHENE

(n°46) Bordeaux - Projet urbain Brazza - Déclaration de projet - Décision - Autorisation

M. le Président Patrick BOBET : Ensuite, c'est le dossier 46 que Monsieur DUCHENE devait présenter. C'est le projet urbain Brazza qui est donc regroupé. Les socialistes qui avaient demandé le dégroupement l'ont finalement regroupé, mais nous devons bien sûr voter le 46.

Majorité

Abstention : Madame AJON, Madame DELAUNAY, Monsieur FELTESSE

Contre : Monsieur ROSSIGNOL-PUECH, Madame CASSOU-SCHOTTE, Monsieur HURMIC, Monsieur JOANDET

Monsieur JAY

M. DUCHENE

(n°49) Programme "Habiter, s'épanouir, 50 000 logements accessibles par nature" - Le Haillan - Zone d'aménagement concerté Cœur de Ville - Demande au Préfet de l'ouverture des enquêtes publiques conjointes préalables à la Déclaration d'utilité publique et parcellaire - Approbation et autorisation des dossiers soumis à enquête publique - Décision - Autorisation

M. le Président Patrick BOBET : Ensuite, nous avons le 49. Vous voyez que l'on va très vite. Toujours Monsieur DUCHENE, c'était le programme « Habiter, s'épanouir ». Il s'agissait du Haillan, la zone cœur de ville. Même proposition.

Contribution de Monsieur François JAY :

Monsieur le Président,

Nous constatons tous ici, de plus en plus de tensions à Bordeaux Métropole entre densification et étalement urbain.

Après l'euphorie des années 2000, animée par le fantasme d'une ville en passe de devenir millionnaire, il est temps désormais de limiter drastiquement les constructions dans Bordeaux Métropole. Je propose de favoriser les rénovations des logements existants et de se focaliser sur les logements vacants, environ 11.000 sur le territoire de la Métropole. Mener des politiques incitatives, via des avantages fiscaux pour les propriétaires qui feront des travaux et remettront leurs biens sur le marché locatif, me semble bien plus opportun.

D'ailleurs, depuis quelques années, plusieurs maires siégeant dans ce conseil, en sont venus à freiner la politique de construction de logements neufs dans leurs villes. Quelle est la crainte ? Principalement, perdre en qualité de vie en sur-densifiant vos villes, encore pensées comme des « villages urbains ».

J'entends les déclarations des promoteurs qui veulent les « 50 000 logements autour des axes de transport collectifs » actée par la métropole dès 2010. Ils défendent principalement leurs intérêts. Est-ce l'intérêt général ?

J'ai eu les déclarations de Messieurs Anziani, Rossignol-Puech, Raynal et j'y souscris.

Pour résumer, nombre d'entre nous veulent limiter l'urbanisation dans leur ville. Ils ont raison. Il y a une vraie douleur que ressentent les habitants qui sont expropriés, spoliés, au nom d'un prétendu « intérêt général ». N'imposons pas des constructions qui font perdre à nos villes, à nos quartiers, leur identité et leur qualité de vie... tout en réduisant en même temps les possibilités de déplacements et de stationnement. Il faudra, également, un jour, faire le bilan humain de ce que nous votons ici, dans ce fameux programme des 50 000 logements.

Je vous propose plutôt une dé-métropolisation. Il est temps que nos EPCI, la Métropole, le Département et la Région, se mobilisent pour développer nos villes moyennes dans toute la Gironde. Je pense à Blaye, Pauillac, Libourne, Langon, La Réole, Sainte-Foy-la-Grande. Il y a dans ces villes, des milliers de logements vacants à rénover. Ces logements peuvent devenir attractifs en terme de tarifs pour des milliers d'habitants. Aidons nos entreprises à s'implanter et se développer dans ces territoires ruraux pour créer des emplois. La Métropole pourra s'appuyer sur tous le territoire girondin et réglera une grande partie des problèmes de pollution, de déplacements, d'urbanisme, et de coût de la vie. Et nous ferons des économies.

C'est pour cela que je vote contre.

Majorité

Contre : Monsieur JAY

M. DUCHENE

(n°54) Partenariat avec l'A'urba - Convention financière 2020 - Décision - Autorisation

M. le Président Patrick BOBET : Et nous aurons le 54 à voter également. Le 54, c'est le partenariat avec l'A'Urba. C'est la convention financière pour 2020. Monsieur JAY, vous êtes contre ? Y a-t-il des votes différents ? Vote contre de Monsieur JAY. Y a-t-il des abstentions ? Non. Donc unanime, excepté Monsieur JAY.

Contribution versée par Monsieur François JAY :

« Il s'agit d'un partenariat qui nous coûte cher. Nous reconduisons chaque année une subvention exorbitante. L'A'Urba est subventionnée depuis 1969. Soit depuis 50 ans. La danseuse se fait vieille et pourrait bénéficier de sa retraite. 4,4 millions d'euro par an. C'est beaucoup, surtout si on regarde le service rendu. Relisez le programme. C'est édifiant. Je ne voterai pas cette dépense. »

Majorité

Contre : Monsieur JAY

M. le Président Patrick BOBET : Nous revenons à la 50. Monsieur le Secrétaire.

M. DUCHENE

(n°50) Bordeaux - Zone d'aménagement concerté (ZAC) Saint-Jean Belcier - Secteur Belcier - Principe de déclassement d'emprises publiques - Approbation - Autorisation

M. Michel DUCHÈNE : C'est moi qui la présente. Cela concerne Bordeaux. C'est la zone d'aménagement concerté Saint-Jean Belcier – Principe de déclassement d'emprises publiques – Approbation et autorisation.

M. le Président Patrick BOBET : Prise de parole. Monsieur Max GUICHARD.

M. Max GUICHARD : Monsieur le Président, mes chers collègues, nous souhaitons, une nouvelle fois, intervenir sur un dossier d'Euratlantique. Comme pour le projet rue de Bordeaux, le rapport remis en commission et présenté relève de l'indigence, et porte de vraies questions quant au pouvoir des élus et de leur capacité à décider. Il aura fallu que nous insistions très lourdement auprès des services pour que l'on nous donne quelques éléments. Nous connaissons maintenant la ventilation des logements qui, même si elle n'est pas parfaite, se rapproche de quelque chose d'acceptable. On nous informe de 37 % de logements sociaux, soit, mais combien de PLAI, combien de PLUS et de PLS ? Nous ne le savons pas. Nous sommes là face à - et je mesure mes mots - un déni de démocratie. En juillet, on nous présente un rapport famélique sur la rue de Bordeaux. Il a fallu que nos collaborateurs fassent des recherches, que les habitants du quartier nous informent sur un projet d'envergure qui va transformer le visage du quartier, mais aussi de la ville. Tout cela se fait dans le grand secret, comme si les élus étaient devenus des personnes gênantes, comme si le débat démocratique était de trop. Nous voyons bien les enjeux économiques qui sont derrière : l'argent que certains opérateurs vont engranger. Nous sommes là dans ce que certains appellent le secret des affaires, mais c'est de la ville dont nous parlons, de l'espace public, le bien de tous. Cette situation ne peut continuer.

Il faut d'urgence rétablir un comité de pilotage qui permettrait à toutes les sensibilités de cette assemblée d'être tenues au courant de ce que fait Euratlantique comme il en existait un avant et je peux en témoigner puisque j'y participais. Il faut de vraies concertations où l'avis des habitants est pris en compte, non comme ce qui a été fait pour la rue de Bordeaux où même le garant de la concertation a eu du mal à valider la démarche. Construire la ville ne peut être l'affaire de quelques personnes avisées à Euratlantique. Cela doit être l'affaire de tous. Merci. Vote contre.

M. le Président Patrick BOBET : Merci. Madame AJON.

Mme Emmanuelle AJON : Monsieur le Président, chers collègues, en effet, cette délibération de quelques lignes sans pièces jointes pourrait paraître anodine. Or, le projet AMETIS qui est au sein de la ZAC de Saint-Jean Belcier nécessite un déclassement important d'emprises publiques nécessaires pour porter trois volets d'aménagement dans le domaine de l'habitat, de la mobilité et du commerce.

Si on peut se satisfaire des réalisations sur les deux premiers axes et même saluer l'aménagement du Pont en U qui permet d'apporter un cheminement cyclable et piéton sécurisé et de qualité pour les habitants du quartier, le troisième axe pose plus de questions, car il vient dans un même territoire s'ajouter à l'énorme programme commercial de la rue Saget ou de la rue bordelaise. Cette accumulation de mètres carrés commerciaux est un potentiel danger pour le commerce de proximité, de ce bassin d'activités et d'habitat. Et nous n'avons aucune visibilité sur le type de commerce que cela drainera pour répondre aux besoins des habitants du quartier, mais aussi à ceux de la ville, car nous avons besoin de commerces de proximité, générateurs de lien social. Aussi se pose la question de comment ces trois nouveaux locaux arriveront à vivre face à la masse des 27 000 m² de la rue Saget. Le risque de locaux vides amenant un sentiment d'insécurité sur les quartiers est dangereux.

Mais ce qui est véritablement dérangeant, chers collègues, je dirais même inquiétant, c'est que ces éléments ne faisaient pas partie de la délibération comme on vient de vous l'expliquer. Nous avons dû faire force de persuasion et d'entêtement long pour obtenir le détail de cette opération. Aujourd'hui, nous sommes sur ce territoire trop peu informés, trop peu concertés avec un opérateur qui est Euratlantique. Nous sommes face à une certaine opacité qui inquiète fortement sur l'utilisation des mètres carrés qui sont notre bien commun et notre avenir. Je suis inquiète, car je ne vois plus de pilote dans l'aménagement de ce quartier, et surtout je ne connais plus les objectifs qui y sont portés. En tout cas, ce n'est pas l'intérêt des habitants et leur parole qui sont portés quand on voit la rapidité de la réalisation de l'enquête publique sur la rue Saget ou de la rue bordelaise.

L'opacité de ces opérations et du fonctionnement d'Euratlantique nous amène à tirer un signal d'alarme fort, une inquiétude forte et à voter contre cette délibération. Je vous remercie de votre écoute.

M. le Président Patrick BOBET : Autre prise de parole. Oui, Madame CASSOU-SCHOTTE.

Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE : Oui, je veux simplement m'associer à ce qui vient d'être dit. Je voulais intervenir pour reprocher la défaillance démocratique dans ce dossier. On construit une ville dans la ville et on ne se donne pas les moyens de nous fournir toutes les informations suffisantes, nécessaires, indispensables pour voir l'évolution de son projet et comment nous opérons. C'est une même demande, c'est-à-dire de remettre en place le comité de pilotage qui a préalablement existé, afin de pouvoir restaurer cette gouvernance démocratique qui est absolument indispensable.

M. le Président Patrick BOBET : Merci. Je vais laisser Michel DUCHÈNE répondre. Malgré tout, j'ai une réponse à apporter à Max GUICHARD. Il est prévu 101 logements. Les pourcentages se retrouvent très facilement. 37 logements sociaux dont 70 % seront de PLUS (Prêt locatif à usage social) et 30 % seront du PLAI (Prêt locatif aidé d'intégration). Il n'y a pas de PLS (Prêt locatif social) du tout, comme très souvent. 70 de PLUS et 30 de PLAI tout simplement - c'est du classique - sur 101 logements sociaux. Plus 27 logements à coût maîtrisé. Il reste 36 logements en accession libre. 36 sur les 101. Voilà les chiffres que j'ai sous les yeux très simplement.

Je vais laisser Michel DUCHÈNE répondre, et peut-être j'aurai quelques commentaires sur la gouvernance de l'OIN.

M. Michel DUCHÈNE : Merci Monsieur le Président. Sur ce que l'on appelle la rue commerciale, il faut se promener déjà dans le secteur pour se rendre compte à quel point il s'est paupérisé et s'est dégradé. Donc, au niveau urbanistique, la proposition est plutôt intéressante.

Mais pour en revenir au fond, nous avons évoqué le problème en commission d'urbanisme. Effectivement, il y a quelques années, c'est Jacques RESPAUD qui l'avait proposé, il existait un groupe de travail où était représentée chaque formation politique. Je crois que cela avait permis à l'époque d'éliminer un certain nombre de problèmes, d'incompréhensions, ou autres. Il faut rappeler aujourd'hui qu'il y a un Conseil d'administration avec le Président de la Métropole, avec le Maire de Bordeaux, le Maire de Floirac, le Maire de Bègles. Je pense qu'ils y participent régulièrement et qu'ils ont les informations nécessaires.

Pour autant, il est peut-être effectivement nécessaire de remettre en place ce comité de pilotage, ce comité de suivi, ce comité de travail qui permettrait à chaque sensibilité politique de se retrouver autour d'une table et d'avoir le maximum d'informations sur cette opération.

Madame AJON employait des mots un peu durs « opacité » ou autres. Je trouve cela un peu dur. En même temps, il est vrai parfois que nos aménageurs ont une tendance à l'autonomie. Autonomie par rapport aux élus, autonomie par rapport à l'administration métropolitaine. Il est bon de leur rappeler qu'ils travaillent aussi pour la collectivité. C'est une opération d'intérêt national, c'est vrai qu'il y a une forme d'indépendance par rapport à nous, mais la Métropole finance beaucoup. Donc peut-être faut-il faire venir aussi le Directeur de l'établissement devant les élus, soit en assemblée, soit en groupe de travail pour éliminer un peu les interrogations.

M. le Président Patrick BOBET : Je crois que Michel DUCHÈNE l'a parfaitement dit. Nous ne sommes pas du tout opposés, et moi pas plus que vous, bien sûr, à ce que nous ayons une sorte de groupe de travail en parallèle, en vous rappelant tout de même qu'il y a des contraintes. Une OIN, cela ne se gère pas comme ce que l'on décide entre nous. On a cette contrainte. Nous sommes présents et représentés au Conseil d'administration qui lui-même est représenté par l'État, la Préfète, mais vous savez tout cela. Donc, il faut mener en parallèle un travail avec le Directeur. C'est ce qui est fait. Pour ne rien vous cacher, je le rencontre régulièrement. Il me tient au courant de tout ce qu'il fait en préparation des Conseils d'administration auxquels vous êtes toutes et tous représentés. Mais je suis tout à fait d'accord pour assouplir ceci, pour qu'il y ait plus de transparence, plus de décisions en amont, pour ne pas toujours accepter ce que l'on vient nous proposer. Voilà, si ma réponse vous convient. Madame AJON.

Mme Emmanuelle AJON : Monsieur le Président, avec plus d'éléments dans les votes et de l'aide à la décision des élus. Aujourd'hui la délibération qui nous est présentée, c'est cela et cela.

M. le Président Patrick BOBET : C'est bien pour cela que nous l'avons dégroupée pour en parler un peu plus. On est tous d'accord.

Mme Emmanuelle AJON : Donc, une obligation d'information qui soit respectée en plus du travail préalable. Il y a ceux qui pourront être dans ce comité de travail, mais de toute façon il faut que notre assemblée soit respectée dans son fonctionnement. Vraiment, je crois que c'est très, très important.

M. le Président Patrick BOBET : Comptez sur nous, et comptez sur moi pour cela, absolument. Maribel BERNARD.

Mme Maribel BERNARD : Merci Monsieur le Président. Juste concernant la rue bordelaise, je voudrais remettre les choses un peu en perspective. C'est d'abord un projet urbain. C'est un projet de requalification d'îlot dégradé dans ce quartier, qui permet de relier par une voie piétonne la gare au fleuve. Ce projet va comporter des logements ou des locaux d'activité, des commerces. Il a une exemplarité extrêmement forte en termes de développement durable avec de la plantation en pleine terre, avec des toits végétalisés.

Et concernant la partie « locaux d'activités et commerces », j'aimerais dire que d'abord, il va réintégrer les activités qui étaient présentes, les hôtels, la surface alimentaire moyenne qui est très importante sur le quartier. Il est là pour répondre au besoin des nouveaux arrivants sur ce quartier, mais qui est aussi le besoin des salariés qui sont là en proposant une offre commerciale et une offre de services. Ce sont aussi des locaux médicaux, tout ce qui peut être services pour cette population qui n'a pas grand-chose dans ce quartier.

Enfin, concernant les activités, j'aimerais terminer en disant que d'abord, un travail fin a été fait avec les associations de commerçants de la Ville de Bordeaux et avec la CCI (Chambre de commerce et d'industrie) sur la programmation, et ensuite dire que la CDAC (Commission départementale d'aménagement commercial) a été obtenue à l'unanimité, ce qui est extrêmement rare, et qu'il n'y a eu aucun recours derrière. À ce jour, sur la rue bordelaise, il n'y a pas encore de permis de construire déposé.

M. le Président Patrick BOBET : Merci beaucoup pour toutes ces précisions qui sont bien utiles. Nous nous prononçons. S'il y a des changements dans vos intentions, c'est peut-être le moment. Abstentions ? Monsieur JAY, Monsieur HURMIC. OK. C'est enregistré. Vote contre ?

M. Max GUICHARD : Alors jusqu'à preuve de la mise en place de ce groupe de travail.

M. le Président Patrick BOBET : D'accord, c'est enregistré. C'est un vote contre presque bienveillant si je comprends bien. On a inventé ce mot, ici, dans cette assemblée. Tous les vendredis, on invente des choses.

M. Max GUICHARD : Nous savons que votre parole est suivie d'effets.

M. le Président Patrick BOBET : Merci. Je suis sensible à ce que j'entends.

Majorité

**Abstention : Monsieur ROSSIGNOL-PUECH,
Madame CASSOU-SCHOTTE, Monsieur
CHAUSSET, Monsieur HURMIC, Monsieur
JOANDET
Madame AJON, Madame DELAUNAY,
Monsieur FELTESSE,
Monsieur JAY**

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

Mes chers collègues, merci à toutes et tous de votre attention, de votre présence, et je vous souhaite un bon appétit.

LA SÉANCE EST LEVÉE À 12 HEURES 52

Le Secrétaire de séance

M. Fabien ROBERT